



Ročenka 2020

Automobilový sport Autoklubu ČR



SUPPORTS



**ACTION FOR
ROAD SAFETY**





SUPPLIER OF PARTS

FOR PROFESSIONALS

DODAVATEL VYBAVENÍ PRO MOTORSPORT NA PROFESIONÁLNÍ ÚROVNI

AUTOKROS - AUTOMOBILOVÝ SLALOM - CROSS COUNTRY
DRIFTING - HISTORICKÉ AUTOMOBILY - KARTING - OFF-ROAD
RALLYE - RALLYKROS - ZÁVODY NA OKRUHU - ZÁVODY DO VRCHU

Auto-Sport-Kros s.r.o.
Buda 40, 294 01 Bakov nad Jizerou
602 248 163, 702 064 922, 602 245 094
ask@ask-motorsport.cz

Celou nabídku techniky a oblečení (dle platných předpisů FIA) naleznete na

www.ask-motorsport.cz

"Kvalitní a ověřené produkty jsou pro nás na prvním místě."



ASK Motorsport = Auto-Sport-Kros



askmotorsportcz

eparco

JJA-RACING

**SAMCO
Sport**

Stilo

**AP
RACING**

Setrab
Oil Coolers

**STACK
STACK
STACK**

Sabelft

Castrol

**SCHROTH
RACING**

VDO

TRF
MOTORSPORT EQUIPMENT

MILLERS OILS

ATC
RACING FUEL CELLS

MICHELIN

tilton

FEDIMA
TYRES

ROČENKA AUTOMOBILOVÉHO SPORTU 2020

<u>OBSAH:</u>	str.
Úvodní ustanovení	3
Etický kodex AČR	5
A. Obecná část	7
B. Činovníci	29
C. Disciplinární řád	39
D. Systém mistrovství	49
E. Technické předpisy	51
F. Automobilové rally	77
G. Závody automobilů do vrchu	87
H. Závody automobilů na okruhu	91
I. Autocross	97
J. Rallycross	101
K. Historické automobily	103
L. Automobilový slalom	121
M. Cross-country	123
N. Drifting	125
O. Karting	127
P. Automobilový sprint	131
 <u>Přílohy:</u>	
1. Poplatky	133
2. Seznam středisek automobilového sportu	140
3. Kalendář	141
4. Série ASN a FIA	145
5. Zlatá spona AČR	147
6. Lékařský řád	150
7. Závazný předpis pro lékařské zabezpečení automobilových sportovních podniků na území ČR	154
8. Klub mistrů	173
9. Fair play	174
10. Media	176
11. Pravidla Středisek automobilového sportu AS AČR	179

www.autoklub.cz

© AS AČR 2020



**czech
motorsport**



Vážení sportovní přátelé,

Dovolte mi, abych Vám úvodem popřál do nadcházející sezóny pevné zdraví a hodně pohody a úspěchů, nejenom na poli závodním.

Při této příležitosti mi dovoluji připomenout, že Mezinárodní automobilová federace (dále jen FIA) uznává v každé zemi pro všechny oblasti automobilového sportu pouze jednu národní sportovní autoritu, která bude za všech okolností odpovídat FIA; držitel této autority je přímým zástupcem motoristického sportu ve své zemi v rámci FIA a je pověřen, aby uplatňoval mezinárodní předpisy, které FIA stanoví podle Mezinárodního sportovního řádu v jeho zemi.

Řádným členem FIA a jedinou uznanou národní sportovní autoritou za Českou republiku je Autoklub České republiky.

JUDr. Jan Šťovíček
Prezident Autoklubu České republiky



Nadační fond Autoklubu ČR na podporu talentované mládeže

Ke dni 10.12.2013 vznikl Nadační fond Autoklubu ČR na podporu talentované mládeže, jehož účelem je zejména všestranná podpora a pomoc talentované mládeži v motoristickém sportu s cílem umožnit plný rozvoj schopností a nadání.

Celý projekt je realizován s podporou Autoklubu České republiky a pod jeho záštitou, což umožňuje nadačnímu fondu plně využít veškerých dostupných prostředků k výchově a metodické práci s talentovanou mládeží.

Nadační fond dále soustředí svou činnost na rozvoj nejrůznějších projektů v oblasti motoristického sportu, zejména motocyklového a automobilového, kde cílovou skupinou jsou především děti a mládež. Dalšími aktivitami nadačního fondu je pořádání nejrůznějších kulturních, společenských a sportovních akcí se zaměřením na motoristický sport, pořádání školení či výukových a tréninkových programů.

Snahou je zejména vytvářet podmínky, které nadaným sportovním talentům umožní plný rozvoj schopností a dovedností na takové úrovni, aby byla zajištěna konkurenceschopnost v tuzemské, evropské, ale i světové rovině.

Přispějme nadačnímu fondu a usnadněme tak cestu k výchově nových generací úspěšných sportovců!



www.nadacnifondacr.cz

ETICKÝ KODEX

Autoklubu České republiky

PREAMBULE

- (1) Autoklub České republiky (AČR) je právním nástupcem Československého autoklubu, který byl právním nástupcem Autoklubu republiky Československé. AČR je pokračovatel činnosti Českého autoklubu.
- (2) AČR je na základě rozhodnutí mezinárodních organizací (zejména Mezinárodní automobilová federace FIA, Mezinárodní motocyklová federace FIM) jako jediný oprávněn řídit na území České republiky danou oblast motoristického a nemotorového sportu, a to v rozsahu jimi stanoveným. AČR zastupuje Českou republiku v těchto mezinárodních organizacích. V tomto ohledu nese odpovědnost za zajištění dodržování základních principů své činnosti, jak jsou vymezeny v národních a mezinárodních předpisech a v tomto Etickém kodexu.
- (3) AČR je autonomní sportovní organizací. Při své činnosti dbá o řádné fungování svých orgánů a podporuje etické hodnoty sportu.
- (4) AČR vytváří podmínky pro rozvoj zejména automobilového, motocyklového sportu a kartingu na území České republiky.
- (5) AČR rozvíjí svoji činnost na základě rovnoprávného postavení svých členů a subjektů registrovaných v AČR, které plní poslání společenské a humánní na principech svobody, vlastenectví a demokracie. AČR plně respektuje postavení klubů registrovaných v AČR a při své činnosti nezasahuje do jejich kompetence a samostatnosti.
- (6) AČR, jeho zaměstnanci, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci jsou povinni dodržovat ustanovení tohoto Etického kodexu.

ČI. 1 - DŮSTOJNOST

- (1) Respektování důstojnosti jednotlivců je základním požadavkem AČR.
- (2) AČR nepřipustí jakoukoli diskriminaci založenou na rasových, etnických, náboženských, politických, sexuálních případně jiných důvodech.
- (3) Jakékoliv formy dopingového jednání jsou zakázány. Jednání všech držitelů licencí vydaných AČR musí být v souladu se Světovým antidopingovým kodexem a Směrnicí pro kontrolu a postih dopingů ve sportu.
- (4) AČR se hlásí k hodnotám sportu, soutěžení a jednání v duchu fair play.
- (5) Členové orgánů AČR a jeho zaměstnanci nesmí vyžadovat, přijímat či nabízet jakoukoliv formu odměn, honorářů, služeb nebo jakéhokoliv jiného prospěchu v souvislosti s činností AČR s výjimkou těch, které jsou stanoveny v příslušných mezinárodních a národních sportovních rádech.

ČI. 2 - JEDNÁNÍ

- (1) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci jsou povinni jednat poctivě. Musí se zdržet jakéhokoliv jednání, které by mohlo poškodit oprávněné zájmy, postavení či dobrou pověst AČR, například zahajováním a vedením soudních či jiných řízení proti AČR.

- (2) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci musí dodržovat veškeré předpisy a řády vydávané AČR a také předpisy a řády vydávané ze strany mezinárodních organizací, zejména FIA a FIM.
- (3) Vystane-li sporná otázka, je potřebné jí řešit nejprve na úrovni komunikace s příslušnými orgány AČR.

ČI. 3 - AUTONOMIE

- (1) AČR udržuje harmonické vztahy se státními orgány, avšak při respektování zásady politické neutrality.
- (2) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR se snaží jednat tak, aby byl vyloučen možný střet zájmů. Členové AČR, zaměstnanci AČR, členové orgánů AČR nesmí zneužít svojí pozici vyplývající z členství v AČR, pracovního poměru v AČR nebo členství v orgánech AČR k prosazování svých osobních zájmů. Nesmějí se účastnit jakékoliv činnosti, která by byla v rozporu s ustanoveními národních a mezinárodních sportovních řádů či s dalšími požadavky ze strany mezinárodních organizací, jejichž je AČR členem.
- (3) AČR a jeho členové se při své činnosti snaží minimalizovat zásahy do životního prostředí.

ČI. 4 - ETICKÁ KOMISE

- (1) Zřizuje se Etická komise Autoklubu České republiky.
- (2) Etická komise AČR je odbornou komisí Prezídia Autoklubu České republiky ve smyslu Stanov AČR.
- (3) Etická komise AČR je složena z předsedy a dalších členů jmenovaných Prezidiem AČR.
- (4) Každý může Etické komisi AČR předkládat podněty v případě podezření z porušení tohoto Etického kodexu.
- (5) Etická komise AČR předložený podnět posoudí a rozhodne tak, že podnět:
 - (a) odmítne, není-li opodstatněný;
 - (b) postoupí k projednání příslušné disciplinární komisi;
 - (c) předá Prezídiu AČR s doporučením dalšího postupu.
- (6) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci jsou povinni spolupracovat s Etickou komisí AČR.
- (7) Etická komise AČR může předvolat jakéhokoliv zaměstnance AČR, člena orgánu AČR, člena AČR, držitele příslušné licence vydané AČR a delegovaného činovníka, případně jakoukoliv třetí osobu, a to za účelem podání vysvětlení k projednávané věci.
- (8) Etická komise AČR předkládá každoročně Prezídiu AČR zprávu o své činnosti, která obsahuje přehled věcí projednávaných Etickou komisí AČR, včetně rozhodnutí.

Schváleno Prezidiem AČR dne 12. 6. 2013.

NÁRODNÍ SPORTOVNÍ ŘÁDY

A. OBECNÁ ČÁST

1. SPORTOVNÍ PRÁVOMOC, ŘÍZENÍ AUTOMOBILOVÉHO SPORTU

Autoklub České republiky (dále i jen „AČR“ nebo „ASN“) je spolkem v souladu se zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění.

AČR, jako člen mezinárodní organizace „Fédération Internationale de l'Automobile“ (FIA) se sportovní pravomocí, je oprávněn řídit oblast automobilového sportu v České republice, a to v rozsahu FIA stanoveným (dále jen „výkon sportovní autority“). AČR provádí určité činnosti, zejména sportovně technické, související s výkonem sportovní autority prostřednictvím Automobilového sportu AČR (dále i jen „AS AČR“), a dále tyto činnosti v jednotlivých disciplínách automobilového sportu prostřednictvím oddělení AS AČR a jeho Sportovních komisí, vše v rozsahu AČR stanoveným.

Prezídium AČR schvaluje obsah základních dokumentů pro výkon sportovní autority a rozhoduje o jeho organizaci.

Organizační a jednací řád AS AČR a Sportovních komisí AS AČR (dále jen „OJŘ AS AČR“) vychází ze Stanov AČR, podrobně upravuje postavení AS AČR, jeho organizační strukturu, obsahuje další ustanovení o činnosti AS AČR a upravuje postavení Sportovních komisí AS AČR.

OJŘ AS AČR je zveřejněn na webových stránkách AČR „www.autoklub.cz“.

Národní sportovní řády AS AČR, včetně všech dokumentů a předpisů v nich obsažených, jsou v tomto znění platné ke dni jejich vydání.

Veškeré změny a doplnění Národních sportovních řádů AS AČR jsou publikovány na webových stránkách AČR „www.autoklub.cz“, které jsou oficiálním informačním zdrojem AČR.

Tyto změny a doplnění nabývají platnosti a účinnosti dnem jejich zveřejnění na webových stránkách AČR, nebude-li stanoveno jinak. Povinnost držitelů příslušných licencí AS AČR je sledovat tyto změny.

1.1 Prezidium AČR

Jan Šťovíček	prezident AČR
Stanislav Minářík	1. viceprezident AČR
Jiří Valenta	viceprezident AČR pro automobilový sport
Petr Moravec	viceprezident AČR pro motocyklový sport
František Čečil	viceprezident AČR pro mimosportovní činnosti
Jakub Vymazal	Viceprezident pro péči o děti a mládež
Pavel Jiran	člen Prezidia AČR
Květoslav Mašita	člen Prezidia AČR
Petr Pospíšil	člen Prezidia AČR
Jiří Pošík	člen Prezidia AČR
Jan Regner	člen Prezidia AČR
Jiří Šitina	člen Prezidia AČR
Ladislav Tejchman	člen Prezidia AČR

1.2 Řídící výbor AS AČR

Jiří Valenta
Tomáš Kunc
Josef Stránský

A. OBECNÁ ČÁST

1.3 Výkonný výbor AS AČR

Jiří Valenta	viceprezident AČR pro automobilový sport a předseda Komise rally
Tomáš Kunc	generální sekretář AČR
Jiří Janák	předseda Komise závodů na okruhu
Ivan Rybníček	předseda Komise závodů do vrchu
Milan Tejchman	předseda Komise offroad
Petr Pospíšil	předseda Komise kartingu
Jiří Nejdí	předseda Komise závodů historických automobilů
Miloslav Regner	předseda Komise slalomu
Aleš Síla	předseda Komise drifting
Josef Kakrda	předseda Komise cross country
Michal Hnátek	předseda Komise minikár
Zdeněk Klenák	předseda Komise automobilových orientačních závodů
Josef Stránský	předseda Technické komise
Martin Konečný	předseda Komise činovníků
Milan Procházka	předseda Lékařské komise
Oto Berka	zástupce Komise časoměřičů AČR

1.4 Sportovní komise AS AČR

1.4.1 Komise rally

předseda:	Jiří Valenta	<i>valenta@pamk.cz</i>
místopředseda:	Tomáš Kunc	
členové:	Petr Černohorský	
	Roman Kresta	
	Karel Louda	
	Jan Regner	
	Miloslav Regner	
	Miroslav Smolík	
	Pavel Štípek	

1.4.2 Komise závodů do vrchu

předseda:	Ivan Rybníček	<i>zav@autoklub.cz</i>
místopředseda:	Martin Konečný	
členové:	David Komárek	
	Jaromír Malý	
	Miroslav Nezval	
	Jiří Venuš	

1.4.3 Komise off-road (autocross + rallycross):

předseda:	Milan Tejchman	<i>tejchman@autoklub.cz</i>
místopředseda:	Miroslav Pleticha	
členové:	Ladislav Hanák	
	Ondřej Indrák	
	Tomáš Jeníček	
	Jiří Kadlec	
	Daniel Kříž	
	Jaroslav Vrtělka	
	Jakub Vymazal	

1.4.4 Komise závodů na okruzích

předseda: Jiří Janák
 místopředseda: Tomáš Kusý
 členové: Jaroslav Janiš
 Josef Křenek
 Michal Marek
 Jan Možný
 Richard Král

zao@autoklub.cz

1.4.5 Komise závodů historických automobilů

předseda: Jiří Nejdí
 místopředseda: Vladimír Konícar
 členové: Zdeněk Bělák
 Petr Klaus
 Luboš Šalát
 Michal Velebný

nejdl@autoklub.cz

1.4.6 Komise kartingu

předseda: Petr Pospíšil
 místopředseda: Jiří Janovec
 členové: Jan Bártů
 Vítězslav Javůrek
 Jan Rieger

pospisil@autoklub.cz

1.4.7 Komise slalomu:

předseda: Miloslav Regner
 členové: Antonín Červenka
 Ladislav Machoň
 Jiří Procházka
 Jan Regner
 Dušan Šurýn

regner@rallyzlin.cz

1.4.8 Komise driftingu:

předseda: Aleš Síla
 členové: Lukáš Bruna
 Michal Marek
 Václav Puchmeltr
 Josef Strnad

ales.sila@volny.cz

1.4.9 Komise cross country:

předseda: Josef Kakrda
 členové: Marek Chytka
 Vlastimil Forejt

pepa@tuareg.cz

1.4.10 Komise sprintu:

předseda: Tomáš Vavřínek
 členové: Lubor Čerych
 Kamil Roth

tomas@vavrinec.eu

A. OBECNÁ ČÁST

1.4.11 Komise automobilových orientačních soutěží

předseda:	Zdeněk Klenák	<i>amk@amk.cz</i>
členové:	Vladimír Dužík Zdeněk Jíše Stanislav Kočí Jiří Kubíček Jaromír Paulů Josef Pivoňka	

1.4.12 Komise minikár:

předseda:	Michal Hnátek	<i>michal.hnatek@gmail.com</i>
1. místopředseda	Petr Zvířecí	
2. místopředseda	Jan Tejkl	
členové:	Vladimír Opolský Jan Hrábek Petr Kubín Karel Charvát Zbyněk Švajda Jiří Myšák Miroslav Savka Vlastimil Boháčik Dominik Kubín	

1.5 Odborné komise AS AČR

1.5.1 Technická komise

předseda:	Josef Stránský	<i>stransky@autoklub.cz</i>
členové:	Jan Bártů Lukáš Kusý Jiří Máša Václav Šedivý Jiří Urban	

1.5.2 Komise činovníků

předseda:	Martin Konečný	<i>martin.konecny@zzszk.cz</i>
členové:	Michal Marek Jan Rieger Jiří Valenta Jaroslav Vrtělka	

1.5.3 Lékařská komise

předseda:	Milan Procházka	<i>mildapro@seznam.cz</i>
členové:	Jiří Bek Jaroslav Jiřík	
Tajemník:	Veronika Havelková	

1.6 Komise časoměřičů AČR

předseda:	Oto Berka	<i>berka@porszlin.cz</i>
místopředseda:	Miroslav Mík	
členové:	František Boček Aleš Jakoubi Ladislav Just Radomír Navrátil Miroslav Pleticha Josef Šimek Stanislav Jelínek	

1.7 Ostatní orgány AS AČR**1.7.1 Střediska automobilového sportu**

SAS Klatovy	Pavel Štípek
SAS Jičín	Jan Mochan
SAS Zlín	Miloslav Regner
Klub mládeže v AČR	Jakub Vymazal

1.7.2 Klub mistrů

Předseda:	František Čečil
-----------	-----------------

1.8 Disciplinární komise AČR

Předseda:	Jiří Janák
Členové	2 až 4 členové jmenovaní předsedou dle povahy přestupku
Sekretář:	Jitka Frydrychová

1.9 Národní odvolací soud AČR

Předseda:	Lukáš Trojan
Členové	2 až 4 členové jmenovaní předsedou dle povahy přestupku
Sekretář:	Jitka Frydrychová

1.10 Zastoupení v mezinárodních organizacích

Tomáš Kunc	Komise rally
Tomáš Kunc	Komise pro pravidla na uzavřených tratích
Luděk Kopecký	Komise závodů do vrchu
Luděk Kopecký	Komise off-road
Jiří Nejdí	Historická sportovní komise
Jakub Vymazal	Komise kartingu
Michal Marek	Komise kamionů
Aleš Síla	Komise driftingu
Jan Šťovíček	Antidopingový výbor

1.11 Sekretariát

Autoklub České republiky

Automobilový sport AČR

Opletalova 1337/29, 110 00 Praha 1 – Nové Město

E-mail: automobily@autoklub.cz

IČO: 00550264

DIČ: CZ00550264

Telefon: 222 898 + linka

Personální obsazení:	Tomáš Kunc	kunc@autoklub.cz	176
	Luděk Kopecký	kopecky@autoklub.cz	177
	Josef Stránský	stransky@autoklub.cz	240
	Jitka Frydrychová	frydrychova@autoklub.cz	175

1.12 Bankovní spojení

Komerční banka	Praha 1 Havlíčkova 13
číslo účtu:	107-8770960207/0100
variabilní symbol:	370
poznámka:	jméno a důvod platby

A. OBECNÁ ČÁST

2. ORGANIZAČNÍ PODMÍNKY

2.1 Automobilové sportovní podniky na území České republiky, pořádané organizacemi respektujícími sportovní autoritu AČR, musí být organizovány v souladu s Mezinárodními sportovními řády FIA (dále jen „MSŘ“) a Národními sportovními řády (dále jen „NSŘ“) vč. jejich příloh, standardních propozic a dalších předpisů vydaných Národní sportovní autoritou (dále jen „ASN“).

2.2 Právo požádat o pořádání sportovního podniku má každý, kdo se k uspořádání tohoto podniku v předepsaném termínu přihlásí a touto přihláškou se zavazuje dodržovat MSŘ, NSŘ a další předpisy. Výběr pořadatelů je v plné pravomoci Výkonného výboru AS AČR (dále jen „VVA“) na základě doporučení příslušné Sportovní komise. Každý pořadatel má právo pověřit vlastním pořádáním podniku právnickou nebo fyzickou osobu (agenturu, obchodní společnost apod.) s tím, že odpovědnost přihlášeného pořadatele vůči soutěžícím, jezdcům a sportovní autoritě zůstává nedotčena.

Za organizační strukturu, přípravu a realizaci podniku (včetně pořadatelských školení) zodpovídá organizační výbor jmenovaný pořadatelem a schválený AS AČR. Mezi základní povinnosti organizačního výboru patří také zajištění všech služeb, servisů, odborných činností apod. nezbytných k přípravě a realizaci sportovního podniku a to včetně následné úhrady všech závazků.

V této souvislosti AČR ani AS AČR v žádném případě neodpovídají a nenesou zodpovědnost za záležitosti, vztahy, pohledávky a závazky mezi pořadatelem, resp. organizačním výborem a třetími subjekty.

2.3 Žádost o zapsání podniku do mezinárodního či národního kalendáře musí každý pořadatel provést online na stránkách AČR (sekce „Ostatní“) v těchto termínech:

- mezinárodní podnik se statuem šampionátu FIA **do 15. července**
- volné mezinárodní, zónové a národní podniky **do 30. září** předchozího roku

Termín zapsání volného podniku platí v případě zájmu zveřejnění v Ročence AS AČR. V opačném případě platí 4 měsíce před konáním podniku.

Příslušný poplatek je pořadatel povinen uhradit ve výši dle přílohy č. 1 na základě faktury vystavené AS AČR.

VVA je oprávněn rozhodnout o vyškrtnutí podniku nebo více podniků z kalendáře podniků, a to zejména z bezpečnostních důvodů. V případech, které nesnesou odkladu, může o vyškrtnutí podniku či více podniků z kalendáře rozhodnout příslušná Sportovní komise AS AČR.

V případě vyškrtnutí podniku z kalendáře nemá pořadatel takového podniku nárok na náhradu vynaložených nákladů ani na náhradu škody, která může v důsledku vyškrtnutí podniku z kalendáře vzniknout.

2.4 Série ASN

Série ASN vypsané na území ČR podléhají schválení AS AČR vč. příslušných poplatků uvedených v příloze č. 1. Série se přihlašují v termínu do 10. října předchozího roku (mezinárodní seriály dle požadavku FIA).

Posouzení propozic provádí příslušná Sportovní komise a Komise technická, schválení pak je v plné pravomoci VVA.

Schválené propozice jsou distribuovány jezdcům prostřednictvím vyhlášovatele série, který je zodpovědný vůči soutěžícím, jezdcům i sportovní autoritě za dodržování sportovních a technických předpisů série. Vyhlášení výsledků je prováděno vyhlášovatelem v součinnosti s AS AČR.

Série vypisované dle MSŘ jako mezinárodní seriály podléhají schválení FIA.

2.5 Pojištění

2.5.1 Všechny licence jezdců (kromě jednorázové) budou vystavovány se základním úrazovým pojištěním podle typu licence. Úrazové pojištění k jednorázové licenci je povinné. Podmínky pojištění si pořadatel dohodne se zástupkyní společnosti PLATINUM Consulting s.r.o. (Martina Masslová, e-mail: masslova@platinum.cz, tel. +420 720 076 802).

2.5.2 AČR uzavřel prostřednictvím společnosti PLATINUM Consulting s.r.o. s Allianz pojišťovna, a.s., rámcovou pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti pořadatele za škodu (dále jen „Rámcová pojistná smlouva“) způsobenou jinému v souvislosti se sportovními akcemi zapsanými v kalendáři AS AČR, který zmocnil AČR uzavřením této smlouvy na akci, kterou pořádají, a to prostřednictvím Přihlášky do pojištění.

Součástí rámcové pojistné smlouvy je i pojištění odpovědnosti účastníků akce, které se sjednává pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou jinému, a to účastníkem akce nebo provozem jeho vozidla při sportovní akci zapsané do kalendáře AS AČR.

Soutěžící a jezdci nemohou být navzájem považováni za třetí osobu.

Pojištění se sjednává pro místa pořádání akcí na území České republiky.

2.5.3 Na subjekty, které nezplnomocní AČR k uzavření pojištění, se sjednané pojištění nevztahuje.

2.5.4 Pojistné za pojištění účastníků akce dle rámcové pojistné smlouvy je stanoveno v příloze č. 1 NSŘ – Poplatky.

Pro závody rally se pořadatel zavazuje uzavřít pojištění jezdců pro všechny účastníky s výjimkou těch, kteří u administrativní přejímky prokážou, že mají uzavřené dlouhodobé pojištění pokrývající škody způsobené na uzavřené trati.

Po ukončení administrativní přejímky zašle pořadatel na adresu PLATINUM Consulting s.r.o. (Martina Masslová, e-mail: masslova@platinum.cz, tel. +420 720 076 802) dle čl. „Postup při sjednávání pojištění odpovědnosti za škodu pořadatelů a účastníků na základě rámcové pojistné smlouvy“ oficiální startovní listinu s vyznačením těch účastníků, kteří nejsou pojištěni prostřednictvím společnosti PLATINUM Consulting s.r.o. Kopii hlášení zašle na sekretariát AS AČR (frydrychova@autoklub.cz).

2.5.5 Pořadatelé, na které se nevztahuje rámcová pojistná smlouva, doloží při zaslání zvláštních ustanovení ke schválení, kopii pojistné smlouvy v rozsahu čl. 2.5.2.

2.5.6 Pořadatel má možnost sjednat si na vlastní náklady připojištění k rámcové pojistné smlouvě, a to ve výši, jež považuje za potřebnou pro daný podnik nebo ve výši, která je vyžadována příslušnými mezinárodními řády. Doporučujeme těmto pořadatelům využít služeb Allianz pojišťovna, a.s., prostřednictvím PLATINUM Consulting s.r.o. (kontakt Martina Masslová, e-mail: masslova@platinum.cz, tel. +420 720 076 802)

2.5.7 Podstatné části rámcové pojistné smlouvy jsou publikovány na internetové adrese AČR – www.autoklub.cz - Pojištění

2.5.8 Vznik škodné události nahlásí pořadatel či jezdec PLATINUM Consulting s.r.o. bez zbytečného odkladu na příslušném tiskopisu:

Lenka Bíbová , likvidátor pojist. událostí	PLATINUM Consulting s.r.o.
Tel.: +420 233 540 111	Čimická 818/86,
Mobil: +420 702 012 872	182 00 Praha 8 - Bohnice
E-mail: bibova@platinum.cz	www.platinum.cz

2.6 Standardní propozice

Pokud AS AČR vydá pro některou disciplínu Standardní propozice, jsou tyto pro pořadatele soutěžících, jezdců a činovníky závazné.

A. OBECNÁ ČÁST

2.7 Propozice, zvláštní ustanovení

Pořadatel je povinen zaslat zpracované propozice, resp. zvláštní ustanovení ke schválení ve formátu A4 v elektronické podobě nejpozději šest týdnů před konáním závodu (u rally tři měsíce) včetně návrhu bezpečnostního plánu a eventuálně kopii pojistné smlouvy. Dokumentace bude zaslána prostřednictvím sekretariátu AS AČR předsedovi Sportovní komise ke schválení.

Zvláštní ustanovení a prováděcí ustanovení uveřejněná na webových stránkách lze považovat za závazná, pokud budou mít příslušné schvalovací číslo AS AČR a budou podepsány ředitelem sportovního podniku a schváleny razítkem AS AČR (mimo mistrovství FIA) nebo uvedením schvalovacího čísla FIA.

Bez úhrady faktury za zápis do kalendáře nebude pořadateli vydáno Povolení pořádání sportovního podniku.

2.8 Přenosová práva

AČR je vlastníkem všech přenosových a marketingových práv pro všechny podniky zapsané v kalendáři AS AČR pořádané na území České republiky s výjimkou podniků, jejichž právo si vyhradila FIA. Přenosovými právy se rozumí zejména práva spojená se šířením obrazového, televizního, audiovizuálního a audio záznamu (včetně onboardů) a televizního a rozhlasového signálu z jednotlivých akcí automobilového sportu. Pokud AČR předá práva jinému subjektu, musí všichni respektovat pravidla odpovídající uzavřené smlouvě. Ustanovení týkající se přenosových a marketingových práv se použije i na promotérství v jednotlivých sportovních disciplínách v oblasti automobilového sportu.

2.9 Klubové podniky

2.9.1 Názvosloví

- a. **KLUB** je pobočným spolkem Autoklubu České republiky. Klub může podat přihlášku k registraci pro pořádání Klubových podniků u oddělení Automobilového sportu AČR (AS AČR) a stát se tzv. registrovaným klubem.
- b. **REGISTROVANÝ KLUB** je klub, který může pořádat sportovní podniky klubové úrovně. Registrovaný klub musí podat přihlášku k registraci u oddělení Automobilového sportu (AS AČR).
Registrovaný klub musí mít minimálně 25 členů, musí mít řádně zaplacený členský příspěvek za své členy a registrační poplatek klubu. Registrace klubu podléhá schválení Výkonného výboru Sportovní komise dané disciplíny.
- c. **KLUBOVÝ PODNIK (KP)** je sportovní podnik organizovaný registrovaným klubem v disciplínách AS AČR.

2.9.2 Obecné předpisy

- a) Klubový podnik se nesmí konat bez registrace u AS AČR. Žádost o registraci Klubového podniku musí být předložena spolu se Zvláštním ustanovením (nebo propozicemi seriálu) nejméně 4 týdny před konáním Klubového podniku.
- b) Zvláštní ustanovení se řídí minimálně osnovou ZÚ pro danou disciplínu. V případě konání klubového podniku společně s jiným podnikem musí být dokumentace klubového podniku vedena samostatně.
- c) Je možné organizovat klubový podnik pouze v následujících disciplínách:
 - Karting
 - Automobilový slalom
 - Drifting
 - Autocross
 - Rallycross
 - Závody automobilů na okruzích

- d) Klubového podniku se mohou zúčastnit pouze držitelé členské legitimace (karty) Autoklubu České republiky s platným úrazovým pojištěním, uzavřeným skrze pořadatele podniku, včetně držitelů licencí AS AČR. Podnik není určen pro účast jezdců se zahraniční licencí.
- e) Věkové hranice definované v článku 3.5 musí být dodrženy.
- f) Pořadatel (registrovaný klub) je povinen uzavřít na Klubový podnik pojištění. Pojištění účastníků se řídí NSŘ a sazebníkem dle disciplíny. Registrovaný klub nesmí pořadatelství podstoupit žádné další právnické ani fyzické osobě.

2.9.3 Trať

Trať, okruh nebo prostor, kde se koná Klubový podnik, musí svým zabezpečením (zdravotní, technické, personální) odpovídat minimálnímu zabezpečení podniku dle pravidel jednotlivých disciplín.

2.9.4 Činovníci

- a) Ředitel je povinný a musí být držitelem licence AS AČR
- b) Sportovní komisař musí být minimálně 1 a musí být držitelem licence AS AČR
- c) Technický komisař musí být minimálně 1 a musí být držitelem licence AS AČR

2.9.5 Prohlášení účastníků klubového podniku

Každý přihlášený jezdec a spolujezdec musí podepsat spolu s přihláškou prohlášení o seznámení se se specifickými předpisy klubových podniků.

2.9.6 Kalendář

Kalendář klubových podniků bude průběžně publikován na stránkách AČR.

2.10 Nezapsané sportovní podniky v příslušných kalendářích AČR

Rozhodnutí Prezídia AČR ze dne 22. 1. 2014 (celý materiál je zveřejněn na webových stránkách AČR)

2.10.1 AČR nebude zasahovat či omezovat sportovní podniky, které nejsou zapsány v příslušných kalendářích AČR (dále jen „nezapsané podniky“), konané v uzavřených areálech provozovaných nebo vlastněných kluby AČR, nebo nezapsané podniky pořádané pořadatel, které současně pořádají zapsané podniky, pokud nebudou tyto podniky zaměnitelné se seriály nebo podniky vypisovanými AČR (nesou název např. Mistrovství ČR, Mezinárodní mistrovství ČR, apod.).

2.10.2 AČR nedoporučuje svým klubům pořádání nezapsaných podniků na dočasně uzavřených veřejných komunikacích z důvodů zajištění bezpečnosti všech zúčastněných osob.

2.10.3 Nedodržení tohoto rozhodnutí Prezídia může znamenat přijetí sankcí ze strany orgánů AČR, včetně možnosti vyloučení klubu z AČR.

2.10.4 Toto rozhodnutí Prezídia nemá vliv na platnost dalších ustanovení mezinárodních či národních sportovních řádů.

2.11 Internet

2.11.1 Oficiální informace o průběžných výsledcích jednotlivých seriálů mistrovství, změnách mezinárodních a národních sportovních řádů a ostatní aktuality automobilového sportu budou zveřejňovány na internetové adrese AČR **www.autoklub.cz**. Aby tyto výsledky byly aktuální, jsou pořadatelé povinni zaslat oficiální výsledky jednotlivých závodů neprodleně po jejich skončení na e-mailovou adresu **kopecky@autoklub.cz** na sekretariát AS AČR.

2.12 Reklama

Reklama na soutěžním vozidle může být pořadatelem nabídnuta zásadně jen jako volitelná. Její odmítnutí nemůže v žádném případě znamenat zvýšení vkladu více než na dvojnásobek. Volitelnou reklamu týkající se značky automobilu, pneumatik, pohonných hmot nebo maziv může soutěžící odmítnout, aniž by musel zaplatit zvýšený vklad.

A. OBECNÁ ČÁST

Autoklub ČR si vyhrazuje právo určit další prostor na vozidle, který bude určen k jednotné reklamě po dohodě s promotérem konkrétního seriálu mistrovství. Konkrétní prostor bude popsán ve standardních propozicích dané disciplíny. Tato skutečnost bude předhlášena v dostatečném časovém předstihu mezi soutěžící.

Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na startovní čísla a na tabulky rally.

2.13 Zdravotní zabezpečení

Viz přílohy č. 6 a 7 a Standardní propozice jednotlivých disciplín.

2.14 Záchranný systém

2.14.1 Při všech sportovních podnicích na území ČR, kde je požadována účast speciálního záchranného systému (Příloha H MSŘ nebo standardní propozice), musí být záchranný systém vybaven licencemi AS AČR platnými pro rok 2020. Při podnicích Rally, ZAV, ZAO, drifting, AX a RX, zapsaných v kalendáři AS AČR, bude použit záchranný systém Autoklub Sport Rescue (dále jen ASR). Je výrazně doporučeno použít záchranný systém ASR při všech podnicích zapsaných v kalendáři AS AČR a FIA. Tento systém musí zajišťovat specializované zásahy, zejména boj s požáry, vyproštění osob z havarovaných vozidel a odsun volně se pohybujících havarovaných vozidel z tratě a likvidaci ropných a olejových skvrn.

2.14.2 Počet a typ zásahových vozidel musí být stanoven v bezpečnostním plánu i s uvedením případné velikosti zásahových vozidel (s ohledem na profil, tj. šířku, průjezdnost, výšku soutěžní trasy). Vozidla musí být vybavena dle Přílohy H MSŘ FIA.

2.14.3 Finanční náklady spojené s účastí zásahových vozidel při sportovním podniku jsou součástí nákladů akce pořadatele.

2.15 Životní prostředí

Pořadatelé, činovníci, soutěžící i doprovody jsou povinni dodržovat všechny obecně závazné právní předpisy v oblasti životního prostředí, zejména:

2.15.1 Nakládat s odpady ropných produktů ve znění platných předpisů.

2.15.2 Pořadatel je povinen zajistit vlastními prostředky (potom je pořadatel vlastníkem odpadu) nebo prostřednictvím jiné oprávněné organizace (tato organizace se pak stává vlastníkem odpadu), sběr a následnou likvidaci odpadu, zejména ropných produktů a jejich obalů a jiných produktů, které mají vliv na životní prostředí.

2.15.3 Pořadatelé jsou povinni řádně označit sběrové nádoby a o jejich umístění informovat soutěžící. Sběrové nádoby na odpad znečištěný ropnými produkty budou při mezinárodních podnicích označeny nápisy v českém, anglickém a německém jazyce.

2.15.4 Při formální přejímce pořadatel předá soutěžícímu schéma rozmístění sběrových nádob na nebezpečný odpad v parkovišti závodních strojů a v servisních zónách. Soutěžící dále obdrží písemné informace o ochraně ŽP a sáček na odpad.

2.15.5 Soutěžící a záchranné složky jsou povinni mít ve výbavě svého technického doprovodu vhodné prostředky v přiměřeném množství pro eliminaci úniků ropných látek. Za vhodné prostředky v přiměřeném množství se považují např. 1 ks sorpční plachetky (např. SP-1) a 4 kg sypkého sorpčního materiálu (např. Spilkleen Plus - SK 2) pro jedno závodní vozidlo. Soutěžící je povinen opustit své stanoviště čisté, uklizené a bez odpadu.

2.15.6 Pořadatel je povinen vyznačený „Prostor pro diváky“ a „Parkoviště pro diváky“, ve kterém je očekávána vysoká návštěvnost, vybavit sběrovými nádobami na odpad. Pořadatel zajistí úklid těchto „Prostorů pro diváky“ a „Parkovišť“ v nejkratší možné době po ukončení sportovní akce.

2.16 Doping

2.16.1 Antidopingový program vychází z dokumentů přijatých Mezinárodním olympijským výborem, Světovou antidopingovou agenturou a mezinárodními sportovními federacemi. Česká republika přijala tyto dokumenty závazkem vlády, která podepsala Evropskou antidopingovou úmluvu.

2.16.2 Prostřednictvím České charty proti dopingů se svým podpisem zavázal i Autoklub České republiky a jeho Sportovní komise, dodržovat všechny závazky, které z mezinárodních dokumentů vyplývají.

2.16.3 Zakázané skupiny látek a metody dopingů k 1. lednu 2020

Základním vodítkem pro sportovce jsou následující internetové adresy:

- seznam zakázaných prostředků www.antidoping.cz/metody.htm
- seznam zakázaných léků www.antidoping.cz/leky.htm
- směrnice pro kontrolu a postih www.antidoping.cz/smernice.htm

Informativní seznam zakázaných prostředků a případné změny jsou publikovány na stránkách www.autoklub.cz.

2.16.4 Podle Směrnice pro kontrolu a postih dopingů, vydávané každoročně Antidopingovým výborem ČR jsou registrovaní sportovci povinni se touto směrnicí řídit a při užívání léků dodržovat určitá omezení.

Rovněž tak jsou sportovci povinni se řídit Mezinárodními řády FIA, příloha L, odd. II, kap. 4 – Antidoping, eventuálně v průběhu roku vydanými dodatky. Znění Antidopingového předpisu FIA je publikováno na stránkách www.autoklub.cz

2.16.5 V souladu se směrnicemi Mezinárodního olympijského výboru a FIA mohou být na jednotlivých podnicích prováděny Antidopingovým výborem ČR dopingové kontroly. Pokud se týká kontrol na alkohol, mohou být prováděny na základě NSŘ ředitelem závodu nebo hlavním sportovním komisařem. Všechny tyto kontroly mohou být zaměřeny jak na jezdce, tak i na delegované činovníky.

2.16.6 V případě terapeutického používání zakázaných látek nebo metod, tak jak jsou definovány v Seznamu zakázaných látek publikovaných WADA, musí být postupováno následovně:

- jezdci zúčastňující se Mistrovství FIA postupují dle čl. B5 Přílohy č. 12 Antidopingového předpisu FIA a zasílají svou žádost přímo na FIA a kopii Antidopingovému výboru ČR,
- jezdci zúčastňující se ostatních druhů podniků postupují dle směrnic Antidopingového výboru (www.antidoping.cz/formulare.htm).

Tuto Terapeutickou výjimku musí mít jezdec u sebe a musí být schopen jej předložit v případě antidopingové kontroly.

2.17 Upozornění

Všechny dlouhodobě platné mezinárodní dokumenty musí být přeraženy razítkem Federace automobilového sportu AČR.

3. LICENCE

Všechny žádosti o licence musí být vyřizovány výhradně online přes informační systém AČR (dále ISAČR) na stránce is.autoklub.cz

Platnost všech vydaných licencí končí dnem 31. 12. 2020 (neplatí pro denní licence).

3.1 Licence soutěžícího

Držitelem licence soutěžícího se stává každá fyzická nebo právnická osoba, kdy fyzická osoba musí být starší 18 let a která je podepsána na licenci nebo má plnou moc od osoby podepsané na licenci. Existují čtyři základní typy licence:

A. OBECNÁ ČÁST

3.1.1 Licence na jméno

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licenci dotyčného jezdce, která platí i jako licence soutěžícího. Na tento typ licence nemůže startovat žádný jiný účastník podniku.

Tento druh licence bude vystaven formou licence soutěžícího i zákonnému zástupci jezdce mladšího 18 let.

3.1.2 Licence fyzické osoby

Licence vydávána pouze na jméno a příjmení fyzické osoby.

3.1.3 Klubová licence

Je vydávána všem spolkům registrovaným ve spolkovém rejstříku a pobočným spolkům AČR a ÚAMK

3.1.4 Firemní licence

Názvy licencí shodné se jménem subjektu podle Obchodního rejstříku (IČO), který není spolkem.

3.1.5 Sponzorská licence

Libovolné názvy licencí, které nespadají pod 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 nebo 3.1.4.

3.1.6 Licence soutěžícího se dělí na „Národní“, a „Mezinárodní“ a jsou vydávány prostřednictvím ISAČR.

3.1.7 Každá licence soutěžícího má svoje číslo a není možné vystavovat duplikát.

V r. 2020 budou používány následující typy licencí:

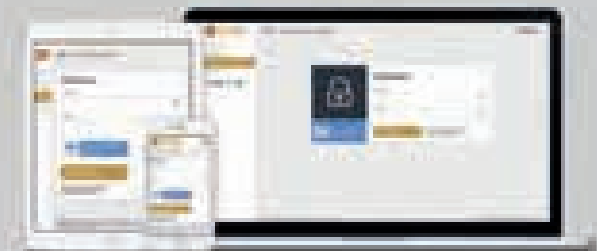
- mezinárodní licence soutěžícího
- národní licence soutěžícího

INFORMAČNÍ SYSTÉM AČR

<https://is.autoklub.cz>

**Podrobný návod pro práci v informačním systému
pro automobilový sport:**

<https://is.autoklub.cz/how-to/licence-application-auto>



Automobilový sport:
Jitka Frydrychová
frydrychova@autoklub.cz
tel.: 222 898 175



AUTOKLUB
ČESKÉ REPUBLIKY

3.2 Licence jezdce automobilového sportu

V r. 2020 budou používány následující typy licencí:

- mezinárodní licence jezdce („A“)
- mezinárodní licence jezdce („B“)
- mezinárodní licence jezdce („C“)
- mezinárodní licence jezdce („D“)
- národní licence jezdce („E“)
- národní licence jezdce („F“) – slalom, drifting PRO, RacerBuggy, JuniorBuggy, Rx Junior, Rx hist., vrchy – ČT, legendy a pravidelnost (regularity)
- národní licence jezdce („G“) – sprint
- jednorázová národní licence jezdce

Všechny licence jezdce (kromě jednorázové) budou vystavovány minimálně se základním úrazovým pojištěním. V případě zájmu může jezdec požádat o jeho rozšíření. Možnosti pojištění a stupně jejich krytí jsou k dispozici na stránkách AČR v sekci „Automobily“

V duchu platných MSŘ může jezdec vlastnit pouze jednu licenci, tzn. v praxi, že při žádosti o změnu typu licence je povinen původní licenci odevzdat. Změna, která se týká mezinárodní licence, je v daném kalendářním roce nevratná.

3.2.1 Jednorázová licence jezdce

Je vystavována jednotlivými pořadateli formou seznamu jezdců na podniku a je určena pro spolujezdce (volné podniky) a jezdce pravidelnosti (historici), předváděcích jízd (rally legend), slalomu a driftingu STREET. Podmínkou pro vystavení této licence u rally je držení řidičského průkazu. Tato licence nemá kvalifikační návaznosti na získání národní či mezinárodní licence.

Při volných podnicích v rally je tato licence platná až po absolvování zdravotní prohlídky v průběhu administrativní přejímky. Prohlídku zajistí pořadatel podniku.

3.2.2 Národní licence jezdce

Je základním typem jezdecké licence s celoroční platností pro národní a zónové podniky.

Podmínky pro získání této licence si určují jednotlivé Sportovní komise individuálně.

Držitelé národních licencí RacerBuggy musí absolvovat pravidelné školení jezdců.

Jestliže požádají o vystavení licence před termínem školení, dostanou licenci podmíněně a v případě, že nebudou absolvovat školení ve stanoveném termínu, musí jej absolvovat v náhradním termínu. Pokud se školení nezúčastní, bude jim licence odebrána.

Začátečník je jezdec (spolujezdec) bez praxe s řízením sportovních vozidel. Pro vydání licence musí absolvovat základní školení prováděné Středisky automobilového sportu.

Absolvování základního školení umožňuje účast v Rallysprint sérii (dále „RSS“), MČR HA a volných podnicích v určených třídách. Absolvování jezdecké školy umožňuje účast v Mistrovství ČR v rally v určených třídách.

Začátečník musí dokončit v určených třídách minimálně 5 podniků v průběhu dvou let. O jeho nezařazení do seznamu začátečníků rozhoduje Komise rally.

Omezení povolených vozidel:

MČR třídy 5-12 (začátečníci 6-11)

Rallysprint třídy 5-11 (začátečníci 6-11), třídy 14-18 (začátečníci 14, 15, 16 (bez „kit“) 17 a 18 do 1600 ccm)

A. OBECNÁ ČÁST

Rally HA všechny třídy mimo F4 a F7, (začátečníci mimo D4, E4, E7, E10, F4 a F7)

3.2.3 Mezinárodní licence jezdce (licence stupeň D)

Je určena jezdcům, kteří ještě nesplnili kritéria pro získání mezinárodní licence stupně „C“, ale účastní se vypsané série, ve kterém se vyžaduje mezinárodní licence. Kritéria pro získání této licence určují jednotlivé Sportovní komise podle výkonu vozidel a jejich použití.

3.2.4 Mezinárodní licence jezdce (licence stupeň C)

Je prvním stupněm mezinárodní licence pro rally umožňující jejímu držiteli účast na všech národních a mezinárodních podnicích s omezením povolených vozidel. Podmínkou pro vydání této licence je držení národní licence a klasifikace v min. 5 podnicích s licenci národní v předchozích 12 měsících po sobě následujících (u automobilových rally se započítává klasifikace v RSS a v MČR v rally).

O změnu licence z národní na mezinárodní 2WD si může žadatel požádat kdykoliv po splnění předepsaných podmínek. Změna, která se týká mezinárodní licence, je v daném kalendářním roce nevratná.

Omezení povolených vozidel:

Rally třídy 5-12

RSS

třídy 5-12, 14-18

Rally HA mimo F4 a F7

3.2.5 Mezinárodní licence jezdce (licence stupeň B)

Je základním stupněm mezinárodní licence umožňující jejímu držiteli účast na všech národních a mezinárodních podnicích bez omezení (s výjimkou podniků, kde je vyžadována licence typu A nebo Superlicence).

Podmínkou pro vydání této licence je držení mezinárodní licence „C“ a klasifikace v min. 5 podnicích (u automobilových rally se započítává pouze klasifikace v M ČR rally).

Držitelé národní licence, kteří se chtějí zúčastnit rally s vozy třídy 2, 3, 13, F4 a F7 mohou požádat o vystavení za předpokladu, že dokončili alespoň 5 automobilových podniků M ČR rally v každé ze dvou po sobě následujících sezón.

U jezdců rally, kteří chtějí řídit vozidlo poháněné všemi čtyřmi koly nebo vozidlo s objemem motoru nad 2000 ccm, je získání této licence podmíněno absolvováním výcvikových campů. Absolvování výcvikových campů se týká i jezdců, kteří již jsou držiteli licence „B“, ale nemají praxi s řízením vozidla z tříd 2, 3, 13, F4 a F7 (praxe znamená, že jezdec v daných třídách dokončil minimálně 5 rally).

Ve sporných případech, mohou o nutnosti či zbytečnosti výcvikového kempu, rozhodnout lektoři zmíněného výcviku.

Podmínkou pro řízení vozidel třídy 4 (R-GT a Porsche GT) je dokončení minimálně 5 podniků M ČR s vozidlem třídy 2, 3 nebo 13.

Podmínkou pro vydání mezinárodní licence pro Cross-country je dokončení minimálně 3 podniků MM ČR s národní licenci. Žadatelé o mezinárodní licenci pro skupinu T4 musí dokončit minimálně 1 volný mezinárodní podnik v Cross-country.

O změnu licence z „C“ na „B“ si může žadatel požádat po splnění předepsaných podmínek. Změna, která se týká mezinárodní licence, je v daném kalendářním roce nevratná.

3.2.6 Mezinárodní licence jezdce (licence stupeň A)

Tento druh licence je vyžadován FIA pro specifické automobilové podniky a její vydání se řídí striktně příslušnými ustanoveními Mezinárodních sportovních řádů. O vydání tohoto typu licence požádá jezdec sekretariát AS AČR a současně doloží splnění předepsaných kvalifikačních předpokladů.

3.2.7 Platnost licencí pro rally

Jezdci i spolujezdci musí být držiteli řidičského průkazu.

Národní nebo mezinárodní licence podle čl. 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5 a 3.2.6 je platná pro rally a/nebo rallysprint jen v případě, že její držitel byl v posledních 3 letech klasifikován v M ČR v rally, RSS či v MČR-RHA.

3.2.8 Platnost licencí pro rally historických vozidel

Národní nebo mezinárodní licence podle čl. 3.2.2, 3.2.4 a 3.2.5 je platná pro rally historických vozidel za podmínek uvedených v čl. 3.2.7.

3.2.9 Sazebník poplatků je uveden v příloze číslo 1.**3.2.10 Dohoda o licencích**

Národní sportovní autority (ASN) České republiky (AS AČR) a Slovenska (SAMŠ) se dohodly na vzájemném uznávání licencí s tím, že na všech národních podnicích obou zemí, které nejsou zapsány v kalendáři FIA, budou uznávány licence vydané některou z obou ASN. Toto ustanovení se netýká zařazení do klasifikace jednotlivých mistrovství. Pro podniky zapsané v kalendáři FIA včetně podniků Zóny Střední Evropa platí stávající předpisy.

3.3 Licence jezdců kartingu

V r. 2020 budou používány následující typy licencí:

- mezinárodní licence jezdců – STUPEŇ A
- mezinárodní licence jezdců – STUPEŇ B
- mezinárodní licence jezdců – STUPEŇ C-Junior
- mezinárodní licence jezdců – STUPEŇ C-Restricted
- mezinárodní licence jezdců – STUPEŇ C-Senior
- mezinárodní licence jezdců – STUPEŇ D
- Národní licence jezdců – STUPEŇ E
- Národní licence jezdců – STUPEŇ F (platí pouze pro 7 – 11 let)
- Národní licence jezdců – STUPEŇ G (Neplatí pro třídy KZ2, OK a OK Junior)
- Licence Školní – pouze pro třídu Školní 50 (6 – 8 let)

Všechny licence jezdců budou vystavovány se základním úrazovým pojištěním.

V případě zájmu může jezdec požádat o jeho rozšíření. Možnosti pojištění a stupně jejich krytí jsou k dispozici na stránkách Autoklubu České republiky v sekci „Karting“.

Všechny druhy licencí jsou vyřizovány prostřednictvím ISAČR. V duchu platných MSŘ může jezdec být držitelem pouze jedné licence, tzn. v praxi, že při žádosti o změnu typu licence je povinen původní licenci odevzdat. Změna, která se týká mezinárodní licence, je v daném kalendářním roce nevratná.

3.3.1 Národní licence – stupeň G

Je určena pouze pro účastníky Poháru AČR. Neplatí pro třídy KZ2, OK a OK Junior. V průběhu sezóny nelze tuto licenci rozšířit na mezinárodní.

3.3.2 Národní licence – stupeň F

Je určena pouze pro děti ve věku 7 – 11 let, které se účastní podniků pouze na území České republiky.

3.3.3 Národní licence jezdců

Je základním typem jezdecké licence s celoroční platností pro účast v Mistrovství ČR a Poháru AČR.

3.3.4 Mezinárodní licence jezdců

Vydávají se dle předpisu CIK-FIA. Licence může být udělena jezdcovi, který v roce vydání licence dosáhl nebo dosáhne minimálně 12 let.

Podmínkou pro žádost o vydání základní licence stupně C je absolvování minimálně tří podniků s národní licencí.

A. OBECNÁ ČÁST

3.3.5 Všeobecné předpisy pro vydání licence

- v průběhu běžného roku zašle jezdec na sekretariát AS AČR řádně vyplněnou žádost o vystavení jezdecké licence, přihlášku k pojištění, pasovou fotografii (v případě první žádosti nebo výměny foto) a kopií potvrzení o zaplacení poplatku
- podrobí se požadované lékařské prohlídce dle čl. 3.9 této kapitoly
- začínající jezdci mladší 15 let, spolu se žádostí, musí prokázat správnost data narození
- jezdci starší 15 let, kteří dosud nevlastnili licenci, musí doložit, že se v posledních pěti letech zúčastnili Moravského poháru. Pokud neabsolvovali žádný závod, bude jim licence vystavena podmíněčně a platná bude po proškolení sportovními komisaři na sportovním podniku.
- všichni jezdci žádající o licenci, kteří nedovršili 18 let, musí mít na žádosti o licenci úředně ověřený souhlas obou rodičů, příp. zákonných zástupců
- jezdci, kteří v daném roce dovrší 11 let a mladší jezdci, se musí povinně zúčastnit školení, které bude vypsáno Komisí kartingu. Jezdci, kteří budou startovat před tímto termínem, dostanou licenci podmíněčně a v případě, že nebudou absolvovat školení ve stanoveném termínu, musí jej absolvovat v náhradním termínu. Pokud se školení nezúčastní, bude jim licence odebrána. Jezdcům, kteří budou žádat o licenci po termínu školení jezdců, bude licence vystavena podmíněčně a platná bude až po absolvování náhradního školení jezdců. Náhradní školení bude organizováno sportovními komisaři na sportovním podniku za zvýšený poplatek.

3.4 K vydání licence pro účast na podnicích pořádaných na otevřených tratích je podmínkou vlastnictví řidičského průkazu min. sk. B s výjimkou Poháru mládeže v rally.

3.5 Věkové hranice

3.5.1 Věkové hranice pro vydání licencí jezdců

- | | |
|--|-----------|
| - automobilové rally a cross-country | 18 let |
| - automobilové rally – Pohár mládeže | 16 let |
| - závody na okruzích, závody do vrchu, autocross, rallycross, slalom a závody hist. automobilů na okruzích a do vrchu | 16 let |
| - závody na okruzích, závody do vrchu, autocross, rallycross, historické vozidla a slalom s vozidly o max. objemu motoru do 1400 ccm | 14 let |
| - autocross – RB160 | 5-8 let |
| - autocross – RB125 | 6-12 let |
| - autocross – RB250 | 9-14 let |
| - autocross – JuniorBuggy - chlapci | 12-21 let |
| - autocross – JuniorBuggy - dívky | 12-25 let |
| - rallycross – Junior (samostatně, motor do 1400 ccm) | 13-16 let |

Nárok na účast vzniká dnem dovršení minimálního věku jezdce a zaniká na konci roku, ve kterém jezdec dovrší maximální věk pro účast. U JuniorBuggy, N1400 Rx a Rallycross Junior vzniká nárok v roce dovršení minimálního věku jezdce.

V případě prvního vydání licence jezdce u kategorií Racer Buggy nebo JuniorBuggy (do vydání OP) je povinné předložení ověřené kopie rodného listu příslušného jezdce.

Nově příchozí jezdci z JuniorBuggy ve věku od 16 do 18 let mohou v divizi SuperBuggy závodit pouze s vozidly o maximálním objemu motoru 2500 ccm (pro přeplňované motory 1470 ccm).

3.5.2 Věkové hranice pro možnost účasti v kartingovém závodě

KZ2	15 let
KZ2 Gentleman	37 let
OK	14 let
OK Junior	12-15 let
Mini 60	9-13 let
Baby 60	7-10 let
Školní 50	6-8 let
Easykart 60	7-12 let
ROK	11 let
Honda GX 390	14 let
Easykart 100	11-18 let

Nárok na účast vzniká v roce dovršení minimálního věku jezdce. Jezdec může obdržet licenci a zahájit sezónu v dané třídě, pokud v průběhu sezóny dovrší minimální věk daný pro třídu. Pokud jezdec dovrší v průběhu sezóny maximální věk pro třídu, může jezdec danou sezónu dokončit.

3.5.3 Licence soutěžícího

Soutěžící nebo zástupce, vykonávající tuto funkci na základě písemného pověření, musí být starší 18 let.

3.6 Ztráta nároku na licenci jezdce

Nárok na vystavení licence zaniká po 3 letech od posledního podniku, absolvování okruhové či jezdecké školy pro rally nebo od účasti na posledním povinném školení jezdců. O opětovné získání licence, pokud jezdec znovu neabsolvuje základní školení nebo jezdeckou školu pro rally (národní licence) či okruhovou školu (mezinárodní licence), žádá jezdec předsedu příslušného Sportovního komise, který individuálně určí podmínky pro znovuzískání licence a informuje o tomto rozhodnutí buď příslušné Středisko, nebo sekretariát AS AČR v návaznosti na typ licence, o který jezdec žádá. Obdobné pravidlo platí pro držitele mezinárodní licence pro jinou automobilovou disciplínu, kteří žádají o zápis do seznamu jezdců rally nebo rallysprint.

3.7 Při všech příležitostech, kdy se vyžaduje předložení licence, musí být předložen výhradně originál licence. Žádné, ani úředně ověřené, kopie nejsou uznávány.

3.8 Mezinárodní sportovní řády FIA stanoví, že platnost licence končí každý rok dnem 31.12. Držitel licence je však povinen i v období od tohoto data do dne vydání licence pro následující rok řídit se ustanoveními Mezinárodních i Národních sportovních řádů zejména pokud se týká účasti na podnicích, nepovolených ASN. Porušení ustanovení MSŘ a NSŘ v tomto přechodném období bude mít za následek nevydání nové licence.

3.9 Lékařské vyšetření

K potvrzení zdravotního stavu žadatele slouží formulář Potvrzení o zdravotní způsobilosti držitele licence, který je k dispozici na stránkách Autoklubu. Potvrzení musí být vystaveno tělovýchovným nebo sportovním doktorem (neplatí pro licence Stupně F: slalom, drifting PRO, sprint, vrchy – pohár, legendy, pravidelnost (regularity) a karting – stupeň „G“ a Školní, kde stačí potvrzení praktickým lékařem.

Platnost lékařské prohlídky je omezena od 1. listopadu předchozího roku do 31. prosince příslušného roku.

Seznam doporučených lékařů je uveřejněn na stránkách www.cstl.cz. Doporučujeme se předem domluvit, zda je pracoviště schopno provést požadovaný rozsah vyšetření.

Rozsah vyšetření požadovaný k žádosti o licenci pro všechny automobilové disciplíny:

- komplexní vyšetření tělovýchovným lékařem, vč. orientačního vyšetření očního a neurologického, TK, P
- očkování proti tetanu

A. OBECNÁ ČÁST

- zátěžové EKG
- moč „papírkem“, v případě pozitivního nálezu moč + sediment

3.10 Získání okruhové licence

Okruhové licence získají jednotliví žadatelé takto:

- sportovci, kteří již dříve okruhovou licenci měli a propadla jim a držitelé licencí s výraznými výsledky v jiných automobilových disciplínách: absolvováním jednodenního kursu při okruhové škole dle individuálního rozhodnutí Komise závodů na okruzích;
- sportovci, kteří vlastní základní licenci pro automobilový sport a byli klasifikováni alespoň ve 3 sportovních podnicích: absolvováním čtyřdenní okruhové školy;
- sportovci, kteří vlastní řidičský průkaz nejméně 1 rok: absolvováním sedmidenní okruhové školy;
- sportovci bez ŘP, starší 14 let: absolvováním desetidenní okruhové školy - ve výjimečných případech může předseda Komise závodů na okruzích rozhodnout o způsobu a délce absolvování okruhové školy

3.11 Licence jezdecké školy

3.11.1 Licence okruhové školy

Fyzická nebo právnická osoba může od AS AČR získat licenci okruhové školy pod podmínkou, že předloží:

- žádost o udělení licence okruhové školy;
- program školení jednodenních, čtyřdenních, sedmidenních a desetidenních kursů;
- rozsah školení: 8 hodin denně, z toho min. 50% praktické výuky.
- přehled personálního zabezpečení kursů;
- přehled technického zabezpečení kursů (pro praktický výcvik mohou být použita pouze vozidla odpovídající po bezpečnostní stránce Příloze J MSŘ FIA, škola musí mít k dispozici min. 4 cestovní vozy a 4 formulové);
- dohodu s Autodromem Brno, Autodromem Most nebo některým ze zahraničních autodromů o zabezpečení praktického školení na dráze autodromu;
- finanční rozvahu se stanovením ceny za kurs.

Všichni žadatelé po absolvování okruhové školy jsou povinni složit zkoušky před komisí jmenovanou VVA.

Majitel okruhové školy je povinen požádat na závěr každého kursu AS AČR o přezkoušení účastníků.

Stálými předsedy zkušební komise jsou jmenováni Ing. Jiří Janák (Brno) a Michal Marek (Most). Složení zkušební komise jmenuje VVA na návrh Komise závodů na okruzích.

Je odsouhlaseno VVA udělení licencí okruhové školy následujícím subjektům:

Mičánek Motorsport	Autodrom Most a.s.
Ostrovačická 783/61	Sportovní odbor
641 00 Brno-Žebětín	Tvrzova 5
tel.: 546 211 531	434 01 Most – Souš
fax: 546 210 450	tel.: 476 449 975
e-mail: info@micanekmotorsport.cz	e-mail: sport@autodrom-most.cz
	www.autodrom-most.cz/sluzby

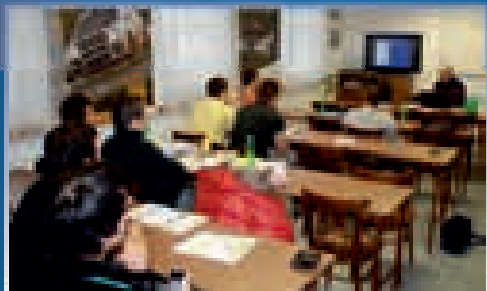
3.11.2 Licence jezdecké školy pro rally

Platí obdobné podmínky jako u okruhové školy. Neplatí požadavek na okruhové vozy a autodrom může být nahrazen jiným vhodným areálem. Absolvent této školy má nárok na získání národní licence jezdce s možností startu v MČR v rally.

Délka kursu je minimálně třídenní.

VSTUPNÍ ŠKOLENÍ

Začátečníci, kteří chtějí získat licenci opravňující pro start v Rallysprint sérii se musí zúčastnit vstupního školení.



RALLY ŠKOLA

Absolvent jezdecké školy ve Zlíně má nárok na získání národní licence jezdce s možností startu v MČR v rally. Rally škola trvá celkem 3 dny. Školení probíhá při teoretické části názorně s použitím dataprojektoru. Při části praktické jsou využívá-

na vozidla a technické vybavení Barum Czech Rally Zlín.

RALLY CAMP

Školící soustředění (nenahrazuje rally školu, není určeno pro začátečníky) určené pro jezdce se zkušenostmi z automobilových soutěží, kteří chtějí řídit vůz 4WD. Zájemci musí předem požádat Komisy rally o zapsání do seznamu účastníků oprávněných zúčastnit se campu.



www.RallyZlin.cz

Středisko automobilového sportu Zlín - Hornomlýnská 3715, Zlín 760 01

Tel.: 577 210 677, 601 501 361, e-mail: sekretariat@czechrally.com

A. OBECNÁ ČÁST

Stálým předsedou zkušební komise je jmenován Jiří Valenta. Složení zkušební komise jmenuje VVA na návrh Komise rally.

Je odsouhlaseno VVA udělení licencí jezdecké školy následujícím subjektům:

Auto sport klub Klatovy v AČR

Středisko automobilového sportu Zlín

Dobrovského 154, 339 01 Klatovy II.

Hornomlýnská 3715, 760 01 Zlín

mobil: 720 037 750

tel.: 577 210 677

e-mail: stipek@pamk.cz

mobil: 602 772 430

e-mail: regner@rallyzlin.cz

Rally camp

Školící soustředění (nenahrazuje rally školy, není určeno pro začátečníky) určené pro jezdce se zkušenostmi z automobilových soutěží, kteří chtějí řídit vůz 4WD a získání mezinárodní licence typu „B“ je podmíněno jeho absolvováním. Rally camp je určen i pro jezdce, kteří již jsou držiteli mezinárodní licence „B“, ale s řízením vozidel tříd 2, 3, 4, 13, F4 a F7 nemají praxi.

Délka campu min. 2 dny, účastník hradí vstupní poplatek, ubytování a provoz svého týmu vč. soutěžního vozu.

Rozsah školení a vstupní poplatek se řídí jednotnou osnovou schválenou Komisí rally.

Oprávnění k uspořádání Rally campu mají pouze jezdecké školy pro rally (čl. 3.11.2).

Pořadatel Rally campu je povinen alespoň 1 měsíc před konáním kurzu zaslat podrobné osnovy ke schválení Komisí rally.

V případě neschválení osnov konkrétního kurzu může přejít organizace rally campu na Komise rally.

3.12 Licence trati

Schválení a vystavení licence okruhů se provádí podle Příloha O MSŘ FIA. Všechny ostatní závodní tratě, které nemají mezinárodní licenci FIA, musí být schváleny inspektory nominovanými jednotlivými Sportovními komisemi AS AČR.

Licence trati má platnost 2 roky, pokud na trati nebyly provedeny zásadní úpravy.

3.12.1 Povinnosti pořadatele

- Minimálně 3 měsíce před termínem konání sportovní akce požádat o schválení trati sekretariát AS AČR.
- Ze schválení trati bude pořízen zápis, kde jsou mimo jiné uloženy úkoly pořadateli k zabezpečení závodní tratě z hlediska její bezpečnosti. Tyto úkoly musí být provedeny do konání akce.
- Připravit následující podklady:
 - údaje o trati - délka, šířka, profil, povrch
 - plánek trati s označením bezpečnostních zajištění, stanovišť traťových komisařů a zakázaných prostorů
 - údaje o diváckých prostorách vč. jejich zajištění
 - údaje o parkovišti závodních strojů včetně jeho vybavení
- Finanční náklady spojené se schválením trati nebo s prohlídkou RZ jsou součástí poplatku uvedeného v Příloze 1 těchto NSŘ.

3.12.2 Povinnosti AS AČR

Schválení trati provádí příslušná Sportovní komise.

Protokol o schválení trati obsahuje:

- název trati, druh podniku, pořadatel
- údaje o trati - délka, šířka, profil, povrch
- plánek trati s označením bezpečnostních zajištění, stanovišť traťových komisařů a zakázaných prostorů
- údaje o diváckých prostorách vč. jejich zajištění
- údaje o parkovišti závodních strojů včetně jeho vybavení

Protokol o schválení trati je nezbytnou součástí dokumentace podniku a bude zaslán současně se zvláštními ustanoveními a dalšími předepsanými doklady na ASN. Při schvalování trati je ředitel podniku povinen předložit schvalovací komisi i souhlas příslušných správních orgánů.

Protokol a licence trati musí být předložena příslušnému sportovnímu komisaři před zahájením podniku.

U rally a rallysprintu musí být trať všech rychlostních zkoušek minimálně 3 měsíce předem prohlédnuta komisí složenou ze zástupců pořadatele (ředitel rally nebo jeho zástupce a hlavní činovník pro bezpečnost rally) a zástupce jezdců při Komisi rally. Komise posoudí celkovou koncepci rally, volbu RZ (bezpečnost soutěžících a použití retardérů), umístění servisního parkoviště a přiměřenost jízdních dob. Zápis o jednání komise je podmínkou schválení ZU. Případnou neshodou zmíněných subjektů rozhodne Komise rally. Podrobnosti jsou uvedeny v čl. 8 Standardních propozic pro rally.

Pro každou rally a rallysprint musí pořadatel zpracovat bezpečnostní plán podle přílohy č. III Standardních propozic rally. Rámcový bezpečnostní plán zasílá pořadatel k posouzení delegovanému bezpečnostnímu delegátovi nejméně šest týdnů před startem podniku. Bezpečnostní delegát provede 1 měsíc před startem podniku prohlídku RZ, která bude sloužit k dopracování bezpečnostního plánu. Bez odsouhlasení bezpečnostního delegáta nebude pořadateli vydán souhlas s pořádáním podniku.

Slalomovou trať prohlédne sportovní komisař za přítomnosti ředitele závodu.

3.13 Licence záchranného systému

Pro všechny sportovní podniky, u nichž se dle MSŘ vyžaduje přítomnost záchranného systému, je každý člen systému povinen být držitelem licence záchranného systému, která ho opravňuje k zásahu během nehody na trati nebo v prostorech boxů, startů nebo parkoviště závodních strojů.

O vydávání těchto licencí rozhoduje AS AČR, která provádí přezkoušení žadatelů. Vozidla záchranného systému musí alespoň jednou ročně projít technickou kontrolou ASN.

Držitel licence záchranného systému se smí zúčastnit závodu jako člen posádky pouze za záchranný systém, pro který byla licence udělena.

3.14 Používání licence

Při automobilových podnicích musí mít viditelně umístěnou licenci pouze činovníci, delegovaní na příslušný závod. Licencovaný činovník nesmí používat licenci na podniku, na který není nominován.

4. VYŠETŘOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

4.1. Všeobecné ustanovení

4.1.1 Mimořádná událost

Mimořádnou událostí se rozumí taková událost v motoristickém sportu, která ve svých okamžitých i budoucích důsledcích má významný vliv na míru poškození zdraví nebo majetku.

4.1.2 Provozovatel motoristického sportu

Provozovatelem sportovní motoristické činnosti se rozumí pořadatel sportovní akce, který byl jejím pořádáním pověřen ASN.

4.1.3 Evidence mimořádných událostí

Všechny mimořádné události eviduje v originále pořadatel, u kterého k události došlo. Kopie je založena v evidenci na sekretariátu ASN.

A. OBECNÁ ČÁST

4.1.4 Pořadatelé jsou povinni používat předepsané formuláře pro evidenci mimořádných událostí. Dokumentace bude pořadatelům předána při pravidelném školení a pořadatelé jsou povinni respektovat její ustanovení.

4.2 Prováděcí ustanovení

4.2.1 Povinnosti pořadatele:

4.2.1.1 U mimořádné události, při které došlo k usmrcení nebo těžkému zranění jedné nebo více osob, ustavit ve smyslu MSŘ komisi složenou z hlavního sportovního komisaře, hlavního technika a činovníka ředitelství zodpovědného za bezpečnost, provést detailní šetření a neprodleně po vyšetření zaslat na FIA prostřednictvím ASN zprávu, která musí obsahovat zejm. následující:

- videozáznam vozidla a okolí bezprostředně po havárii
- data o týmu a jezdci resp. spolujezdci
- údaje o zraněných osobách
- zprávu technického komisaře
- zprávu hlavního lékaře
- zprávu traťového komisaře
- výpovědi očitých svědků události

Vzor Zprávy o nehodě je publikován na stránkách www.autoklub.cz v oddílu „Formuláře“.

4.2.1.2 Zajistit havarované vozidlo/a na místě nehody včetně materiálů z instalovaných videokamer. Zajistit uzamykatelný prostor pro uskladnění vozidel k dalšímu šetření. Vozidlo/a z místa nehody pořadatel převezí do zajištěných prostor na základě pokynů komise. Toto neplatí pokud vozidlo/a zajistí Policie ČR.

5. LOGA

Používání logotypů FIA a logotypů AČR na automobilových sportovních podnicích je upraveno zvláštním předpisem, který je jednotlivým pořadatelům distribuován separátně.

6. KOLEKTIVNÍ SMLOUVY S OSA A INTERGRAM

AČR uzavírá i pro rok 2020 kolektivní smlouvy s:

- OSA - Ochranný svaz autorský pro práva k dílům hudebním z. s.
- INTERGRAM, nezávislá společnost výkonných umělců a výrobců zvukových a zvukově obrazových záznamů, z. s.

Stejně jako v minulých letech jsou tyto smlouvy uzavřeny i ve prospěch pořadatelů sportovních akcí, schválených pro příslušný rok AČR, jako nositelem sportovní autority v daném sportovním odvětví, akcí pořádaných v rámci zájmové činnosti AČR a dalších akcí s tím souvisejících, uvedených v přehledu akcí pro příslušný rok, zveřejněným na webových stránkách AČR „www.autoklub.cz“.

Pořadatelem je pořadatel příslušné akce, který je současně pobočným spolkem AČR, právnickou osobou, která je členem AČR dle Stanov AČR nebo fyzická a/nebo právnická osoba specifikovaná ze strany AČR

Obě kolektivní smlouvy jsou uzavřeny s účinností od 1. 1. 2020.

B. ČINOVNÍCI

1. SEZNAM ČINOVNÍKŮ

Licenci vydanou ASN musí mít tito činovníci:

- ředitel závodu
- tajemník závodu
- sportovní komisař
- hlavní činovník pro bezpečnost
- technický komisař
- časoměřičská skupina
- zpracovatelská skupina
- časoměřič

Licence činovníka platí jeden rok, obnovuje se absolvováním školení s přezkoušením.

2. LICENCE ČINOVNÍKA

Maximální věk držitele licence činovníka je 76 let, počítáno v roce jeho dosažení.

2.1 Sportovní komisař (SK), technický komisař (TK)

2.1.1 Licence sportovního a technického komisaře mohou být

- mezinárodní
- národní (pouze pro začínající činovníky)

2.1.2 Pro získání mezinárodní licence musí SK nebo TK splnit tyto podmínky:

- věk minimálně 18 let.
- absolvování školení s přezkoušením
- znalost alespoň jednoho světového jazyka.

2.1.3 Pro získání národní licence musí SK splnit tyto podmínky:

- 2 roky praxe ve funkci ředitele, tajemníka nebo činovníka pro styk se soutěžícími
- absolvování pohovoru se zkušební komisí
- znalost alespoň jednoho světového jazyka.

2.1.4 Pro získání národní licence TK musí žadatel splnit tyto podmínky:

- předložení stručného profesního životopisu – max. věk žadatele může být 40 let
- ukončené střední vzdělání technického směru
- absolvování základního školení TK s přezkoušením

Výjimky schvaluje ŘV AS AČR na návrh Technické komise. Zkušební komisi jmenuje VVA.

Techn. komise má právo odmítnout žádost o udělení národní licence bez udání důvodu.

2.2 Časoměřič

2.2.1 Licence časoměřiče jsou mezinárodní a dělí se na:

- licence hlavního časoměřiče (HČ)
- licence časoměřiče (Č)
- licence adepta (A)

2.2.2 Pro získání licence HČ musí být splněny tyto podmínky:

- minimálně pětiletá praxe jako časoměřič
- znalost alespoň jednoho světového jazyka.

2.2.3 Pro získání licence Č musí být splněny tyto podmínky:

- věk minimálně 18 let.
- absolvování nejméně čtyř podniků
- úspěšné absolvování školení časoměřičů s ověřením znalostí zkušební komisí jmenovanou VVA na návrh komise časoměřičů.

2.2.4 Pro získání licence A je podmínkou:

- věk minimálně 16 let, maximálně 40 let.

B. ČINOVNÍCI

- absolvování základního školení (pokud se adept přihlásí v průběhu roku, postačuje úvodní školení od HČ na podniku)
- po získání licence A musí adept požádat o zvýšení kvalifikace do dvou let

2.2.5 Každý časoměřič musí každoročně absolvovat školení časoměřičů. Jestliže se časoměřič nemůže zúčastnit školení ze závažných důvodů, bude mu ponechána stávající licence po absolvování dodatečného školení na základě dohody s komisí časoměřičů. Ve zvláštních případech rozhoduje časoměřičská komise.

Pokud se časoměřič dopustí v průběhu sezony vážného pochybení, bude přestupek nejdříve řešen komisí časoměřičů.

2.3 Licence časoměřičské nebo zpracovatelské skupiny

Vzhledem k tomu, že se ve stále větší míře uplatňuje výpočetní technika při měření a zpracování výsledků automobilových podniků je možno vystavit „Licenci časoměřičské skupiny“ nebo „Licenci zpracovatelské skupiny“ s platností na 1 rok.

2.3.1 Všechny časoměřičské a zpracovatelské skupiny musí být licencované. S výjimkou rally, sprintrally, slalomu a cross-country je účast časoměřičské skupiny povinná.

2.3.2 Každá časoměřičská a zpracovatelská skupina je povinna zaslat žádost o prodloužení licence na rok 2021 nejpozději do 31. října 2020. Žádosti budou posuzovány časoměřičskou a odbornou komisí a podléhají schválení VVA.

Noví zájemci o licenci časoměřičské nebo zpracovatelské skupiny mohou zasílat své přihlášky na adresu sekretariátu AS AČR. Na základě této žádosti bude uchazeči zasláno podrobné zadání požadavků pro práci skupiny. Údaje poskytnuté zájemcem posoudí jak příslušná Sportovní komise, tak i Komise časoměřičů AČR.

2.3.3 Časoměřičské a zpracovatelské skupiny

VVA bylo odsouhlaseno udělení licencí následujícím časoměřičským a zpracovatelským skupinám:

Miksoft, Miroslav Mík Nehvizdská 1 250 89 Lázně Toušeň	mobil: 731 445 447 e-mail: mirek@miksoft.cz	- čas. a zprac. skupina ZAO
CHRONO RACE Na Stínadlech 900 264 01 Sedlčany	tel.+fax: 318 822 902 mobil: 602 195 801 miroslav.pleticha@atlas.cz info@chronorace.cz	- čas. a zprac. skupina off- road
Š@J TIMING SERVICE Ing. Josef Šimek Strnadova 9 628 00 Brno	tel.: 543 422 241 mobil: 603 230 813 e-mail: jsimek@intar.cz	- čas. a zprac. skupina ZAV
SK PORS plus Ing. Oto Berka Nábřeží 599 760 01 Zlín – Prštné	tel.: 602 740 347 mobil: 731 598 085 e-mail: berka@porszlin.cz	- čas. a zprac. skupina rally, ZAV, ZAO, off-road, slalom, CCR
RECO Ing. Lubomír Šperka Obecnická 323 261 01 Příbram	tel+fax: 318 635 564 mobil: 736 621 214 e-mail: manager@asocom.cz	- čas. skupina rally - čas. a zprac. skupina off-road, slalom, CCR
Timing Jakoubi Ing. Aleš Jakoubi Borská 10 471 23 Zákupy	Mobil: 777 896 974 e-mail: ales@centrum.cz ales.jakoubi@timingjakoubi.com	- čas. a zprac. skupina kartingu

2.3.4 Všichni členové časoměřičských skupin AS AČR, mimo rally a cross-country, jsou povinni každoročně absolvovat školení časoměřičů. Za toto školení je odpovědný vedoucí časoměřičské skupiny, který je povinen včas nahlásit předsedovi Komise časoměřičů AČR termín, místo, rozsah a program školení, lektory a jmenovitý seznam účastníků. Z tohoto školení je pak povinen vedoucí předložit zprávu o jeho průběhu a dosažených výsledcích, což je nutnou podmínkou pro udělení licencí.

2.3.5 Časoměřičské skupiny, kterým bylo od AČR smluvně pronajato měřicí zařízení AMB (transpondéry), jsou povinny se řídit schválenými pravidly VVA. Na internetových stránkách AČR bude umístěn termínový kalendář používání tohoto zařízení, schválený Komisí časoměřičů AČR.

2.4 Ostatní licence

Podmínkou pro získání licence ředitele podniku, tajemníka nebo hlavního činovníka pro bezpečnost je absolvování příslušného školení s přezkoušením, které organizuje AS AČR.

2.5 Používání licence

Každý činovník může být držitelem maximálně dvou různých licencí. Držitelé licence sportovního komisaře nebo ředitele závodu mohou na jiných podnicích se svou licencí vykonávat i funkci hlavního činovníka pro bezpečnost. Držitelé licence ředitele závodu mohou vykonávat i funkci tajemníka závodu.

2.6 Nezbytní činovníci

2.6.1 Počty delegovaných činovníků jsou závislé na druhu sportovního podniku. Jejich počet však nesmí být menší než 3 SK, 3 TK a 2 ČAS.

Pro ZAV budou delegováni minimálně 3 SK a 2 TK, pro cross-country a volné podniky budou delegováni minimálně 1 SK, 2 TK a 2 ČAS a pro podniky RB a slalom 1 SK, 1 TK a 2 ČAS.

2.6.2 Každá Sportovní komise předloží návrh delegace sportovních komisařů, hlavního technického komisaře, hlavního časoměřiče případně časoměřičské skupiny. Tento návrh podléhá konečnému schválení VVA.

2.6.3 Delegaci hlavních činovníků rozesílá sekretariát AS AČR formou rozdělovníků pořadatelům a delegovaným činovníkům. Souhrnné delegace budou k dispozici na internetových stránkách jednotlivých disciplín.

2.6.4 Delegaci technických komisařů upřesní hlavní technický komisař s pořadatelem na základě seznamu zpracovaného technickou komisí, počtu přihlášených vozidel (rozhoduje seznam přihlášených v den uzávěrky přihlášek. Tento fakt je pořadatel povinen neprodleně zaslat hlavnímu technickému komisaři) a ostatních faktorů ovlivňující počet TK.

Doporučený minimální počet technických komisařů na jednotlivých podnicích podle disciplín:

Rally	1+5 (včetně hluku)
RSS+HA	1+5
ZAV	1+1 (včetně měření hluku)
ZAO	1+4
AK+RK	1+3 (včetně měření hluku)
RB	1
Karting MČR	4
AS	1
Drifting	1

Doporučený počet technických komisařů pro přejímkou je dán vztahem:

$$P = (12 \times V) : T$$

B. ČINOVNÍCI

kde: P = potřebný počet komisařů zaokrouhlený na nejbližší vyšší celé číslo

12 = čas k převzetí 1 vozu (konstanta) [min.]

V = počet přihlášených vozů [1]

T = celkový čas přejímky [min.]

Delegaci časoměřičů s rozdělením dle časoměřičských licencí doplní hlavní časoměřič po dohodě s pořadatelem.

Delegaci časoměřičů je nutné provádět tak, aby se maximálně využilo jízdy více osob v jednom automobilu. Použití automobilu pro jednu osobu (časoměřiče) musí odsouhlasit pořadatel.

Případné omluvy řeší hlavní delegovaní činovníci s pořadatelem a sekretariátem AS AČR.

2.6.5 Při podnicích, zejména rally a rallysprint, bude delegován na každé pracoviště minimálně jeden časoměřič. Počet časoměřičů a eventuálních pomocníků (viz bod 2.6.8) na jednotlivých postech dohodne hlavní časoměřič s pořadatelem. Na startu polookruhových RZ budou nominováni minimálně 3 časoměřiči. Při okruhových RZ budou časoměřiči a jejich počet nominován dle návrhu HČ.

2.6.6 Funkci ředitele závodu a sportovního komisaře na mezinárodních podnicích FIA, kde je předepsáno školení pro SK a ředitele (např. off-road a historická vozidla) mohou vykonávat pouze činovníci, kteří toto školení absolvují.

2.6.7 Činovníci, kteří vykonávají funkci na mezinárodních sportovních podnicích v zahraničí, musí mít příslušnou licenci a souhlas AS AČR.

2.6.8 Pořadatel má za povinnost zabezpečit všechna pracoviště a kontrolní stanoviště činovníků proti povětrnostním vlivům a po dohodě s hlavními činovníky vybavit tato místa potřebným materiálem a pomocným personálem.

2.6.9 Při podnicích rally a rallysprint s účastí do devadesáti přihlášených posádek budou přítomni dva technici monitorovacího systému, při větším počtu přihlášených posádek po dohodě s pořadatelem tři technici. Počet převzatých posádek při technické přejímce nesmí překročit dvacet za hodinu.

2.7 Náhrady činovníků

Pořadatelé motoristických sportovních podniků hradí delegovaným činovníkům tyto druhy náhrad:

2.7.1 Každý delegovaný činovník má nárok na náhradu prokázaných jízdních výdajů, na stravné podle příslušných právních předpisů a odpovídající ubytování.

Při použití osobního automobilu je povinné uzavření havarijního pojištění, včetně pojištění sedadel mimo řidiče, jsou-li přepravovány další osoby.

2.7.2 Sportovním komisařům a činovníkům pro styk s jezdci (nominovaným odbornou komisí) je dále vyplácena smluvní odměna za dobu nezbytnou pro výkon jejich funkce.

Smluvní odměna se vyplácí za jeden kalendářní den v této výši:

	Hlavní SK	Ostatní SK	Činovník
	Bezp. delegát		pro styk s jezdci
	Stálý sekretář SSK		
Mistrovství FIA a ZSE, podniky AS AČR	2000,-	1500,-	1500,-

V případě nástupu po 12,00 hod. se vyplácí smluvní odměna v poloviční hodnotě.

2.7.3 Všichni delegovaní techničtí komisaři, časoměřiči, obsluha výpočetní techniky a obsluha sledovacího systému mají nárok na odměnu za práci a to jednak v pracovních dnech, tak i ve dnech pracovního klidu. Pracovní výkon se počítá od okamžiku stanoveného nástupu na pracoviště, tj. vedle doby trvání podniku je nutné započítat dobu na přípravu a likvidaci stanoviště atd. v max. výši dvou hodin. Odměna za dobu instruktáže před podnikem je stanovena ve výši 50 % příslušné hodinové sazby.

2.7.3.1 Hodinové sazby za výkon technického komisaře v Kč:

Mistrovství FIA a ZSE,	175
podniky AS AČR	

2.7.3.2 Hodinové sazby za výkon časoměřiče a dispečera při rally v Kč:

	časoměřič	adept
Mistrovství FIA a ZSE,	175	120
podniky AS AČR		

Částka u hlavního TK, vedoucího dispečinku a hlavního časoměřiče se zvyšuje o 35 %

2.7.4 Uvedené částky jsou minimální a po dohodě s pořadatelem mohou být zvýšeny. V případě špatného výkonu funkce může pořadatel jednotlivci nebo skupině, po dohodě s příslušným hlavním činovníkem, sjednanou částku snížit.

2.7.5 Vyúčtování TK a ČAS

Delegovaný hlavní technický komisař a hlavní časoměřič po obdržení Zvláštních ustanovení závodu, včetně časového harmonogramu, dohodne s pořadatelem časový harmonogram činnosti delegovaných činovníků s předběžnou kalkulací náhrad pro všechny delegované technické komisaře nebo časoměřiče.

Po závodě předá pořadateli požadované doklady od jednotlivých činovníků (smlouvy o provedení práce, úplné cestovní příkazy, výkaz skutečně odpracovaných hodin, kopie technického průkazu v případě použití vozidla, správně vyplněné faktury atd.).

V případě skupinové fakturace předkládá fakturu vedoucí skupiny. U fakturace musí být vždy dohodnuty předem veškeré položky faktury = výkon, kilometrovné, DPH atd.) Plátcí DPH provádějí fakturaci cestovních náhrad bez započtení stravného.

2.7.6 Platby by měly být provedeny na podniku. Ve zdůvodněných případech mohou být, po oboustranném souhlasu pořadatele s činovníkem, provedeny formou platby na účet.

3. POVINNOSTI ČINOVNÍKŮ**3.1 Zakázané funkce**

Každý činovník může vykonávat na sportovním podniku pouze funkci, pro kterou byl nominován. Žádný licencovaný činovník nesmí působit na sportovním podniku, kde by mohlo dojít ke střetu zájmů mezi funkcí, na níž byl delegován a jeho dalšími aktivitami. V tomto případě je povinen funkci odmítnout a v dostatečném časovém předstihu toto odmítnutí oznámit ASN.

3.2 Povinnosti sportovních komisařů

3.2.1 Všeobecně platí, že sportovní komisaři (SK) nejsou žádným způsobem odpovědní za organizaci sportovního podniku a nesmějí mít žádnou výkonnou funkci, vztahující se k tomuto podniku. Nenesou tedy z titulu své funkce odpovědnost vůči nikomu jinému, než národní sportovní autoritě, které podléhají.

3.2.2 Sportovní komisaři jednají společně pod vedením hlavního sportovního komisaře (HSK), jmenovitě uvedeného ve zvláštních ustanoveních pro sportovní podnik. HSK je odpovědný za plán zasedání sboru sportovních komisařů a jeho dodržování, za dodržování programu jednání a za protokoly z jednání.

V případě rovnosti hlasů při hlasování je rozhodující hlas HSK.

Zasedání Sboru sportovních komisařů se kromě ředitele a pozvaných hlavních činovníků může zúčastnit i pozorovatel ASN.

3.2.3 Ředitel závodu musí být v úzkém kontaktu s HSK po celou dobu trvání sportovního podniku, aby byl zajištěn jeho řádný průběh.

3.2.4 Sportovní komisaři jsou povinni veškerá porušování sportovních řádů, zvláštních ustanovení, programů či jiných oficiálně sdělených pokynů při sportovním podniku, řešit bez zbytečného odkladu a co nejdůrazněji při šetření práv jednotlivých účastníků podniku.

B. ČINOVNÍCI

3.2.5 HSK je povinen odeslat zprávu o sportovním podniku na sekretariát AS AČR nejpozději do 48 hodin po skončení podniku. Zpráva by měla obsahovat i údaje o technické přejímce a kontrole, které HSK poskytne hlavní TK. Zpráva musí obsahovat detailní popis eventuálních mimořádných událostí a řešených protestů. V případě podniků, kde HSK je ze zahraničí, odesílá zprávu první SK s licencí AS AČR.

3.2.6 V případě sportovního podniku, zahrnujícího více soutěží, mohou být pro každou soutěž jiní delegovaní činovníci.

3.3 Pravomoci sportovních komisařů

3.3.1 Sportovní komisaři mají právo, dané sportovními řády, zajistit dodržování MSŘ, národních předpisů a zvláštních ustanovení, stejně jako programů. Posoudí všechny protesty, které mohou vzniknout u příležitosti sportovního podniku s výhradou práva na odvolání.

3.3.2 V pravomoci SK je zejména:

- rozhodovat o sankcích v případě porušení zákonů a předpisů;
- výjimečně doplňovat zvláštní ustanovení
- odsouhlasit všechny Prováděcí ustanovení (PU) vydané po schválení ZU
- měnit složení nebo počet sérií
- schvalovat nový start v případě ex aequo
- schvalovat změny jezdců
- stanovovat minimální rozsah technických kontrol
- přijímat nebo odmítat opravy, navrhované rozhodčími faktu
- rozhodnout na základě hlášení traťových komisařů nebo rozhodčích faktu
- v případě protestu vyslechnout všechny zainteresované strany a vydat závazné rozhodnutí s uvedením čl. MSŘ či NSŘ, který byl porušen a dále s uvedením data, času vydání, podpisu všech SK. Předat toto rozhodnutí soutěžícímu, který podpisem potvrdí jeho převzetí a uvede i čas převzetí pro event. rozhodování o odvolání
- ukládat časové tresty a pokuty
- vyhlašovat vyloučení
- v případě nutnosti provádět změny výsledků
- zabránit v soutěži každému jezdcí (nebo automobilu), o kterém se domnívají, že představuje nebezpečí, nebo o kterém jim toto podezření sdělil ředitel závodu
- vyloučit z určité soutěže nebo z celého sportovního podniku soutěžícího nebo jezdce, kterého pokládají za nezpůsobilého, nebo který tak byl označen ředitelem závodu, nebo kterého shledají vinným z nesprávného řízení, podloudného manévru či jednání. Kromě toho mohou požadovat, pokud se dotýčný odmítne podřídit příkazu odpovědného činovníka, aby opustil prostor závodu a jeho okolí;
- odložit závod v případě vyšší moci nebo z vážných bezpečnostních důvodů;
- co se týče startovní a cílové čáry či jiné otázky, provádět v programu změny, o které požádá ředitel závodu nebo organizační výbor, aby byla zajištěna co největší bezpečnost soutěžících a publika;
- v případě nutnosti určit jednoho nebo více náhradníků pro sportovní komisaře, aby bylo možné zajistit přítomnost nezbytných tří sportovních komisařů;
- rozhodnout o zastavení závodu;
- vydat oficiální výsledky podepsané všemi SK

Veškerá rozhodnutí musí být vydána písemnou formou v souladu s MSŘ FIA.

3.4 Povinnosti ředitele závodu

Ředitel závodu může být současně tajemníkem sportovního podniku a může mít několik zástupců.

3.4.1 Zpracovat propozice nebo zvláštní ustanovení a předat je minimálně tři měsíce před podnikem ke schválení ASN. U pořadatelů, na které se nevztahuje pojištění AČR, zaslat zároveň kopii pojistné smlouvy o pojištění příslušného podniku.

3.4.2 Schválená zvláštní ustanovení nebo propozice před podnikem zaslat všem delegovaným činovníkům a soutěžícím včetně potvrzení přihlášky.

3.4.3 Předem informovat sportovní komisaře a pozorovatele o místu a termínu prvního zasedání sboru sportovních komisařů po dohodě s hlavním sportovním komisařem.

3.4.4 Ředitel závodu je odpovědný za řízení sportovního podniku v souladu s oficiálním programem.

Musí především:

- zajistit pořádek na závodisti ve spolupráci s policií a speciálně určenými silami pro zajištění veřejné bezpečnosti;
 - ujistit se, že všichni činovníci jsou na svých místech a upozornit sportovní komisaře na absenci některého z nich;
 - ujistit se, že všichni činovníci jsou proškoleni a mají veškeré informace pro výkon své funkce;
 - sledovat soutěžící a jejich vozy a zabránit jakémukoli vyloučenému či diskvalifikovanému soutěžícímu či jezdcí, aby se zúčastnil podniku, pro který není kvalifikován;
 - ujistit se, že vůz je řízen určeným jezdce;
 - nechat přijet auta na startovní čáru, srovnat je podle předepsaného pořadí a případně závod odstartovat;
 - předložit sportovním komisařům všechny návrhy, vztahující se ke změnám programu a k chybám, přestupkům či protestům soutěžícího;
 - převzít tyto protesty a okamžitě je předat sportovním komisařům, kteří rozhodnou o dalším;
 - shromáždit protokoly časoměřičů, technických komisařů, kontrolorů, traťových komisařů a všechny další informace, nezbytné pro vypracování pořadí;
- 3.4.5 Připravit nebo nechat tajemníkem sportovního podniku připravit údaje do závěrečné zprávy obsahující výsledky jednotlivých soutěží a podrobnosti předložených protestů či vyslovených vyloučení pro příslušný závod.

3.5 Race director

Race director může být jmenován pro celou dobu trvání každého mistrovství, poháru, trofeje nebo poháru.

Jeho povinnosti a odpovědnosti pak budou uvedeny v příslušných sportovních předpisech jednotlivých disciplín.

3.6 Povinnosti tajemníka sportovního podniku

3.6.1 Tajemník sportovního podniku je odpovědný za veškerou administrativu v průběhu sportovního podniku a všech oznámení s ním souvisejících.

3.6.2 Zvláště je odpovědný za:

- sestavení seznamu přihlášených a rozeslání hlavnímu časoměřiči a zpracovatelské skupině;
- vyvěšení seznamu přihlášených před administrativní a technickou přejímkou;
- za průběh administrativní přejímky;
- sestavení a vyvěšení seznamu převzatých;
- vyvěšení seznamu kvalifikovaných;
- vyvěšení výsledků jednotlivých jízd;
- zaslání oficiálních výsledků ihned po skončení podniku na sekretariát AS AČR.

3.6.3 V případě nutnosti pomáhá řediteli závodu s přípravou závěrečné zprávy každé soutěže.

B. ČINOVNÍCI

3.7 Povinnosti časoměřičů

Základní povinnosti časoměřičů jsou:

- dostavit se na podnik včas dle pokynů hlavního časoměřiče;
- po příjezdu se ohlásit hlavnímu časoměřiči. Hlavní časoměřič se ohlásí řediteli závodu, který mu dá, pokud je to třeba, potřebné instrukce;
- odstartovat závod, pokud o tom rozhodne ředitel závodu;
- pro měření používat pouze typy přístrojů s příslušným platným certifikátem přesnosti (pro měření rekordů min. na 1/100 s). Tento certifikát (osvědčení, kalibrační protokol), vydaný pověřenou institucí (např. autorizované metrologické středisko s akreditací pro metrologii, autorizovaný servis výrobce dané časomíry, apod.) nesmí být starší 5 let. Pro měření rally a rallysprintu používat zejména hodiny ALGE a HEUER.
- dle typu podniku měřit časy;
- HČ a/nebo vedoucí zpracovatelské skupiny je povinen zkontrolovat předběžné a oficiální výsledky;
- bez pokynu HČ neopouštět při závodě určené stanoviště;
- sestavit a sepsat na vlastní odpovědnost protokoly a předat je spolu se všemi potřebnými dokumenty buď HČ, řediteli závodu (nebo jím pověřené osobě), pokud se jedná o sportovní podnik, nebo ASN, pokud se jedná o pokus o rekord či zkoušku;
- hlavní časoměřič předat po ukončení závodu HSK zprávu o časoměření a zjištěných potížích;
- na žádost předat originální záznamy měření buď sportovním komisařům nebo ASN, jinak HČ nebo řediteli závodu (jím pověřené osobě);
- časy nebo výsledky sdělit pouze sportovním komisařům nebo řediteli závodu, s výjimkou jiných pokynů ze strany těchto činovníků;
- časoměřič, který bude mít na stanovišti časoměřičského adepta je (dle okolností) povinen s ním aktivně spolupracovat. O činnosti adepta následně informovat HČ.
- na všech podnicích měřit časy a synchronizovat hodiny, zejména start a cíl měřených testů dle pokynů HČ. Za synchronizaci hodin je zodpovědný HČ.

3.8 Povinnosti licencované zpracovatelské skupiny

- před podnikem, v dostatečném předstihu, smluvně dohodnout s ředitelem podniku jednak rozsah sběru, zpracování a distribuce dat, a také rozsah spolupráce s dalšími činovníky podniku (zejména s časoměřiči, dodavatelem časoměrné a přenosové techniky, činovníky v TS, technickými komisaři, bezpečnostním činovníkem, apod.), dále též dohodnout ostatní vzájemné podmínky zpracovatelské činnosti, a také vydávání neoficiálních, průběžných a oficiálních výsledků a distribuci těchto výsledků.
- po příjezdu na ředitelství se ohlásit (vedoucí skupiny) řediteli podniku, který podá, je-li to třeba, další potřebné instrukce,
- během podniku provádět zejména ve spolupráci s časoměřiči (hlavním časoměřičem) dohodnutý sběr dat ze stanovišť, zpracovávat data do požadovaného formátu a následně zpracovaná data (výsledky), dle pokynů ředitele nebo jím určeného činovníka, předávat v dohodnuté formě (sestavy, na monitory, elektronická forma,...) a na dohodnutých médiích (papír, ...) příslušným činovníkům podniku (časoměřičům na kontrolu, tiskovému středisku, vzdálenému TS, apod.) k případné další distribuci
- předběžné a oficiální výsledky, po kontrole s časoměřiči, sdělit a předat pouze hlavnímu časoměřiči nebo sportovním komisařům nebo řediteli závodu, s výjimkou jiných pokynů ze strany příslušných licencovaných činovníků.

3.9 Povinnosti technických komisařů

3.9.1 Techničtí komisaři jsou pověřeni kontrolou vozidel z hlediska dodržování technických a bezpečnostních předpisů.

3.9.2 Jsou povinni:

- provést technickou přejímku vozidel startujících v podniku ve stanoveném čase
- provádět na pokyn ASN, ředitele podniku nebo SSK technické kontroly před, během nebo po skončení podniku dle předem schváleného plánu kontrol. Plán předloží hlavní technik HSK.
- používat kontrolní přístroje schválené nebo přijaté ASN;
- sdělovat výsledky své činnosti pouze HSK a řediteli závodu;
- sestavit, podepsat a nechat podepsat soutěžícím protokoly o výsledcích kontrolní činnosti a předat je HSK

3.9.3 Mají právo:

- kontrolovat shodnost (soulad s předpisy) vozu nebo jezdce kdykoliv během podniku
- požadovat rozebrání vozidla soutěžícím na jeho náklady. Účelem musí být zjišťování dodržování předpisů (souladu vozu s předpisem) na základě schváleného plánu kontrol.
- požadovat, aby soutěžící dodal takové vzorky nebo součásti, které pokládají ke kontrole za nezbytné

3.10 Činovník pro styk se soutěžícími

ASN může jmenovat na jednotlivých podnicích činovníka pro styk se soutěžícími. Pokud tak neučiní, je jmenován ředitelem podniku.

Hlavním posláním tohoto činovníka je informovat soutěžící a stále s nimi spolupracovat. Dále je oprávněn přijímat podněty a stížnosti soutěžících a informovat o nich ředitelství závodu.

Tato funkce musí být svěřena osobě, která má licenci ASN, protože její činnost vyžaduje znalost sportovních řádů. Činovník pro styk se soutěžícími se může zúčastňovat zasedání sportovních komisařů, aby byl informován o všech přijatých rozhodnutích.

Činovníka pro styk se soutěžícími musí soutěžící snadno poznat, a proto:

- nosí zřetelné označení
- je představen soutěžícím při shromáždění
- jeho fotografie je zveřejněna ve zvláštních ustanoveních případně v prováděcích ustanoveních a/nebo na oficiální vývěsce.

3.11 Povinnosti hlavního činovníka pro bezpečnost

- je členem organizačního výboru a musí být uveden ve Zvláštních ustanoveních
- podílí se na přípravě Bezpečnostního plánu a zodpovídá za jeho vypracování
- být během podniku v trvalém spojení s ředitelem, hlavním lékařem a při rally se startem každé RZ (telefonem nebo rádiem)
- zodpovídá za realizaci Bezpečnostního plánu

3.12 Pozorovatel ASN

3.12.1 Na vybrané podniky bude vyslán Pozorovatel ASN. Seznam těchto podniků schvaluje VVA.

3.12.2 Pozorovatel ASN vykonává při automobilových rally a rallysprintech zároveň funkci bezpečnostního delegáta.

3.12.3 Pořadatel je povinen umožnit pozorovateli přístup do všech prostor i na všechna oficiální jednání a poskytnout mu veškerou dokumentaci k podniku i ostatní doklady, které potřebuje k hodnocení.

3.12.4 Pozorovatel nemá sportovní pravomoc, může se však zúčastnit zasedání sboru SK.

3.12.5 Hodnotící zprávu podle předepsané osnovy zašle pozorovatel do 14 dnů na sekretariát AS AČR a předsedovi Sportovní komise.

3.12.6 Náklady na dopravu spojené s funkcí pozorovatele hradí AS AČR, náklady na ubytování hradí pořadatel.

3.13 Bezpečnostní delegát ASN

ASN může jmenovat bezpečnostního delegáta, který má být pořadatelům nápomocen při stanovení rozsahu potřebných bezpečnostních opatření, při přípravě bezpečnostních plánů, případně při školení a přezkoušení traťových a bezpečnostních komisařů a je pověřen kontrolou bezpečnosti diváků.

Pořadatel je povinen zajistit prohlídku připravovaných bezpečnostních opatření před startem sportovního podniku (u rally 1 měsíc před startem podniku).

Bezpečnostní delegát ASN nezodpovídá za realizaci Bezpečnostního plánu, má výhradně kontrolní, inspekční a hodnotící funkci, nenahrazuje práci a povinnosti Hlavního činovníka pro bezpečnost ani Bezpečnostního činovníka RZ jmenovaných organizačním výborem rally.

3.14 Stálý sekretář sboru sportovních komisařů

ASN může jmenovat stálého sekretáře sportovních komisařů, který při podniku vede veškerou administrativu SSK včetně předepsané dokumentace. Má rovněž zajistit, aby pořadatelé připravili odpovídající pracovní prostředí pro SSK.

Pro RSS je jmenován povinně a pro ostatní podniky jen na žádost příslušné Sportovní komise.

Náklady na dopravu spojené s funkcí sekretáře hradí AS AČR, náklady na ubytování a smluvní odměnu hradí pořadatel.

C. DISCIPLINÁRNÍ ŘÁD AUTOMOBILOVÉHO SPORTU AČR

1. VŠEOBECNĚ

1.1 Práva a povinnosti všech držitelů licencí vydaných Automobilovým sportem Autoklubu ČR (dále jen „AS AČR“), tedy soutěžících, jezdců, činovníků a pořadatelů v rámci sportovních podniků spadajících do působnosti AS AČR, jsou upravena zejména Mezinárodním sportovním řádem (dále jen „MSŘ“), jeho přílohami a Národními sportovními řády (dále jen „NSŘ“) nebo sportovními předpisy FIA, jakož i dalšími řády, předpisy a normami, které jsou ze strany FIA, AČR, resp. jiných oprávněných orgánů vydány a zveřejněny.

1.2 Dodržování výše uvedených předpisů je sledováno příslušnými sportovními orgány a jejich porušení v jednotlivých případech pak je příslušnými disciplinárními orgány projednáno a postiženo podle tohoto Disciplinárního řádu (dále jen „DŘ“).

1.3 Tento DŘ zejména upravuje jednotlivé disciplinární přestupky, disciplinární tresty, druhy a pravomoci disciplinárních orgánů a průběh disciplinárního řízení.

1.4 Řízení ve věcech podezření z porušení antidopingových předpisů se řídí také Směrnicí pro kontrolu a postih dopingu ve sportu v České republice.

2. DISCIPLINÁRNÍ PŘESTUPEK, DISCIPLINÁRNÍ PRAVOMOC

2.1 Za disciplinární přestupky, které jsou postihovány dle tohoto DŘ, se považují zejména:

2.1.1 Veškerá porušení řádů, zejména MSŘ a NSŘ, jak je v těchto řádech uvedeno.

2.1.2 Veškeré úplatkářství nebo pokus, ať přímo nebo nepřímo, uplatit jakoukoliv osobu mající oficiální povinnosti ve vztahu k nějakému sportovnímu podniku nebo mající jakýkoliv právní vztah k sportovnímu podniku, jakož i přijetí, nebo vyžádání si, úplatku takovou osobou. Úplatkem se rozumí neoprávněná výhoda spočívající v přímém majetkovém obohacení nebo jiném zvýhodnění.

2.1.3 Jakékoliv jednání mající za cíl záměrně zajistit účast vozidla neodpovídajícího předpisům ve sportovním podniku.

2.1.4 Jakékoliv nekalé jednání poškozující zájmy jakéhokoliv sportovního podniku nebo obecně zájmy motoristického sportu. Toto se vztahuje i na jakékoliv jednání poškozující zájmy některého účastníka sportovního podniku, ať jezdce nebo soutěžícího, AČR jako celku nebo jejího funkcionáře. Za jednání ve smyslu tohoto článku je považováno též opuštění místa konání sportovního podniku soutěžícím či jezdce, aniž by o tomto informovali činovníky podniku, pokud je jednání dotčeného soutěžícího či jezdce během podniku projednáváno ředitelem závodu nebo sborem sportovních komisařů, před rozhodnutím těchto činovníků.

2.1.5 Jakákoliv účast, a to jak soutěžícího či jezdce tak i činovníků, na automobilovém sportovním podniku nezapsaném do mezinárodního či národního kalendáře nebo neschváleném AS AČR.

2.1.6 Úmyslné poškození věci některého účastníka sportovního podniku, činovníka AS AČR nebo třetí osoby v souvislosti se sportovním podnikem.

2.1.7 Zneužití pravomoci činovníka AS AČR.

2.2 Disciplinární pravomoc disciplinárních orgánů dle tohoto DŘ se vztahuje na držitele licencí AS AČR, tedy zejména soutěžící, jezdce, zákonné zástupce jezdců, činovníky a pořadatele sportovních podniků, a to na jejich jednání v rámci podniků spadajících dle příslušných řádů do působnosti AČR, resp. AS AČR, jakož i na další osoby, pokud je jejich disciplinární odpovědnost založena příslušným řádem nebo jiným předpisem.

3. DISCIPLINÁRNÍ TRESTY

3.1 V rámci jednání spadajících do působnosti AČR může být postihováno v disciplinárním řízení dle tohoto DŘ uložením sankcí v tomto DŘ vymezených.

C. ROZHODČÍ ŘÁD

3.2 V disciplinárním řízení dle tohoto DŘ mohou být ukládány jednotlivými disciplinárními orgány dle jejich pravomocí vymezených dále v tomto DŘ, následující sankce uvedené v pořadí dle vzestupné závažnosti:

- Důtka
- Pokuta
- Časový trest
- Vyloučení
- Zákaz činnosti
- Diskvalifikace

3.3 Důtka

3.3.1 Důtkou se rozumí postih napomenutím držitelům licencí AS AČR, který představuje nejméně závažnou formu sankce.

3.3.2 Po právní moci rozhodnutí disciplinárního orgánu ukládajícího trest důtky se důtka vhodným způsobem zveřejní (například na internetových stránkách AČR) s popisem postihovaného kárného provinění.

3.3.3 Rozhodnutí příslušného disciplinárního orgánu musí obsahovat znění důtky určené ke zveřejnění, jakož i způsob, jakým bude zveřejněna.

3.4 Pokuta

3.4.1 Pokutou se rozumí finanční postih držitele licence AS AČR.

3.4.2 Pokutu lze ukládat jednotlivými disciplinárními orgány pouze do výše stanovené tímto DŘ nebo jinými řády či předpisy.

3.4.3 Pokuta musí být zaplacená AS AČR do 48 hodin po jejím uložení, jako trestu hotově na sekretariátu AS AČR nebo platbou na bankovní účet uvedený v bodu 1.9 Kapitoly A. NSŘ, variabilní symbol = číslo licence jezdce. V případě rozhodnutí DK a NOS musí být zaplacená do 48 hodin od právní moci rozhodnutí. Opožděné zaplacení pokuty může mít za následek uložení trestu zákazu činnosti nejméně do doby zaplacení.

3.4.4 Finanční prostředky vybrané AS AČR na pokutách slouží k rozvoji a podpoře organizace sportovních podniků v působnosti AČR, resp. AS AČR.

3.5 Časový trest

3.5.1 Časovým trestem se rozumí časový trest vyjádření v minutách a/nebo sekundách.

3.6 Vyloučení

3.6.1 Soutěžící nebo jezdec, kterému je uložen trest vyloučení, je vyloučen z jízdy závodu nebo z celého sportovního podniku dle rozhodnutí příslušného disciplinárního orgánu.

3.6.2 Ve všech případech vyloučení propadá zaplacený vklad ve prospěch organizátora dotčeného sportovního podniku.

3.7 Zákaz činnosti

3.7.1 Trest zákazu činnosti představuje ztrátu práva účasti na sportovních podnicích v jakékoliv funkci, a to s rozsahem pro území v působnosti AS AČR v případě, že se jedná o národní zákaz činnosti, nebo s rozsahem na území v působnosti jakékoliv jiné sportovní autority, pokud se jedná o mezinárodní zákaz činnosti. Zákaz činnosti může být uložen kterémukoliv držiteli licence AS AČR.

3.7.2 Národní zákaz činnosti

Každý soutěžící nebo jezdec, který je potrestán národním zákazem činnosti, neprodleně předloží AS AČR svoji licenci, a AS AČR uvede na zadní straně licence „Neplatí pro...“ (název státu). Po vypršení doby, po kterou byl zákaz činnosti uložen, vydá AS AČR soutěžícímu nebo jezdcovi novou licenci.

3.7.3 Mezinárodní zákaz činnosti

Každý soutěžící nebo jezdec, který je potrestán mezinárodním zákazem činnosti, neprodleně odevzdá svoji licenci na sekretariát AS AČR, jenž mu ji vydá zpět až po uplynutí doby, na kterou byl zákaz činnosti uložen.

3.7.4 Jak v případě národního, tak mezinárodního zákazu činnosti může být délka trvání trestu zákazu činnosti prodloužena o jakékoliv prodloužení soutěžícího nebo jezdce při předkládání, resp. odevzdávání licence AS AČR.

3.8 Diskvalifikace

3.8.1 Trest diskvalifikace představuje trvalou ztrátu práv účastnit se jakýmkoliv způsobem jakéhokoli podniku, nebo činnosti, která je řízena AČR. Trest diskvalifikace může být uložen držiteli licence AS AČR.

3.8.2 Trest diskvalifikace může být zrušen pouze rozhodnutím AČR.

3.8.3 Trest diskvalifikace může být uložen pouze za mimořádně závažné přestupky proti řádům nebo jiným závazným pravidlům.

3.8.4 V důsledku trestu diskvalifikace dochází také ke zrušení dosavadních sportovních výsledků v daném kalendářním roce dosažených potrestaným soutěžícím nebo jezdce a k propadnutí zaplaceného vkladu ve prospěch pořadatelů příslušných podniků.

3.9 Podmíněné ukládání trestů

3.9.1 Veškeré výše uvedené tresty mohou být disciplinárními orgány ukládány s podmíněným odkladem.

3.9.2 Při ukládání trestu s podmíněným odkladem stanoví disciplinární orgán rovněž trvání zkušební doby. Ta může trvat nejdéle 2 roky od uložení trestu.

3.9.3 Pokud se potrestaný během zkušební doby dopustí jakéhokoli disciplinárního přestupku, rozhodne disciplinární orgán, který uložil podmíněný trest o tom, zda a jak dojde k výkonu tohoto podmíněně uloženého trestu.

3.10 Upuštění od potrestání

3.10.1 V případě, že disciplinární orgán dospěje k závěru, že již samotné projednání disciplinárního provinění v disciplinárním řízení bylo s ohledem na okolnosti dostatečné, může rozhodnout o tom, že upustí od uložení trestu.

4. DISCIPLINÁRNÍ ORGÁNY A JEJICH PRAVOMOCI

4.1 Disciplinárními orgány, které jsou oprávněny v disciplinárním řízení projednávat disciplinární přestupek a ukládat disciplinární tresty, jsou:

- Ředitel závodu
- Sportovní komisaři
- Výkonový výbor AS AČR
- Disciplinární komise AČR
- Národní odvolací soud AČR

4.2 Jednotlivé disciplinární orgány jsou oprávněny vykonávat svoji disciplinární pravomoc a ukládat disciplinární tresty v rozsahu dále uvedeném, pokud není jiným předpisem stanoveno jinak.

4.3 Disciplinární orgány vykonávají svoje disciplinární pravomoci buď na základě podnětů, jak je upraveno v tomto DŘ, nebo tak mohou činit z vlastní iniciativy a titulu své funkce.

4.4 Ředitel závodu

4.4.1 Ředitel závodu je oprávněn v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:

- 4.4.1.1 Nepovolit start soutěžícímu z důvodu přestupků zjištěných při seznamovacích jízdách, administrativní přejímce nebo při technické přejímce.
- 4.4.1.2 Uložit jezdcovi nebo soutěžícímu napomenutí (důtku).

C. ROZHODČÍ ŘÁD

- 4.4.1.3 Uložit jezdcí nebo soutěžícímu trest pokuty do výše 50.000 Kč. Splatnost pokuty v takovém případě určuje ředitel závodu.
- 4.4.1.4 Uložit jezdcí nebo soutěžícímu časový trest.
- 4.4.1.5 Uložit jezdcí nebo soutěžícímu trest vyloučení.
- 4.4.2 Pravomoci ředitele závodu mohou být dále upraveny zvláštními řády a předpisy zejména pro jednotlivé disciplíny.
- 4.4.3 Disciplinární přestupky, jejichž řešení není v jeho pravomoci, oznámí ředitel závodu sportovním komisařům.

4.5 Sportovní komisaři

- 4.5.1 Sportovní komisaři jsou oprávněni v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:
 - 4.5.1.1 Uložit jezdcí nebo soutěžícímu napomenutí (důtku).
 - 4.5.1.2 Uložit jezdcí nebo soutěžícímu časový trest.
 - 4.5.1.3 Uložit jezdcí nebo soutěžícímu trest pokuty do výše 150.000 Kč.
 - 4.5.1.4 Uložit jezdcí nebo soutěžícímu trest vyloučení nebo vyloučení ze závodu, a to na základě zprávy ředitele závodu o porušení předpisů, zprávy technického komisaře o porušení technických předpisů nebo na základě vlastního rozhodnutí. Před vyloučením jezdce nebo soutěžícího ze závodu musí být tito předvoláni k ústnímu projednání přestupku, aby jim byla dána možnost osobně se hájit.
- 4.5.2 Sportovní komisaři uloží některý z výše uvedených trestů zejména na základě projednání řádně podaného protestu.
- 4.5.3 Pravomoci sportovních komisařů mohou být dále upraveny zvláštními řády a předpisy zejména pro jednotlivé disciplíny.
- 4.5.4 Sportovní komisaři mohou postoupit Disciplinární komisi AČR k projednání a rozhodnutí přestupku natolik závažný, že považují za nutné, aby byl dále řešen ve vyšší instanci. Sportovní komisaři v tomto případě musí odebrat a zadržet soutěžícímu či jezdcí jeho licenci, čímž dojde k pozastavení platnosti licence, a to až do nabytí právní moci rozhodnutí Disciplinární komise AČR.
- 4.5.5. O odebrání licence sepíší sportovní komisaři na místě protokol.

4.6 Disciplinární komise AČR

- 4.6.1 Disciplinární komise AČR (dále jen „DK“) je řádnou komisí AČR v čele se jmenovaným předsedou.
- 4.6.2 V případě zahájení disciplinárního řízení předseda DK jmenuje disciplinární panel (dále i jen „DP“), složený z jednoho, dvou nebo tří členů DK, který bude daný případ řešit, a to dle povahy přestupku a časových možností členů DK. Předseda DK je předsedou každého DP.
- 4.6.3 Žádný z členů DP jmenovaných pro daný případ nesmí být v jakémkoliv vztahu k projednávané věci nebo jejím účastníkům. O případné námitce podjatosti směřující proti členovi DP rozhoduje předseda DK. Nemůže-li předseda DK z jakéhokoliv důvodu být činný jako předseda DP, stává se předsedou 1. místopředseda DK.
- 4.6.4 Řízení před DK se zahajuje na základě návrhu od činovníků sportovního podniku nebo z iniciativy členů výkonných výborů jednotlivých komisí, odborných komisí nebo VVA. V případě stížnosti od soutěžícího nebo jezdce je tato v první instanci posouzena příslušnou komisí nebo odbornou komisí, která rozhodne o jejím případném postoupení DK.
- 4.6.5 DK je oprávněna vypracovat si interní sazebník pokut za standardní přestupky. V takovém případě je tento sazebník po schválení VVA publikován na internetových stránkách AČR.
- 4.6.6 DK je oprávněna v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:

- 4.6.6.1 Uložit držiteli jakékoliv licence AS AČR, zejména jezdcí, soutěžícímu, řediteli závodu, jinému činovníkovi jakýkoliv trest dle tohoto DŘ nebo MSŘ.
- 4.6.6.2 V případě ukládání trestu pokuty je DK oprávněna uložit tento trest do výše 250.000 Kč.
- 4.6.6.3 Uložit osobám uvedeným v čl. 4.6.6.1 trest zákazu činnosti (národní nebo mezinárodní) na dobu nejvýše jednoho roku.
- 4.6.7 DK nemá právo svým rozhodnutím přímo měnit již schválené výsledky jakéhokoliv závodu, avšak k jejich změně může dojít v důsledku jejího rozhodnutí o uložení disciplinárního trestu.
- 4.6.8 DK projedná všechny případy do **30** dnů od doručení podnětu, V odůvodněných případech může předseda disciplinární komise rozhodnout o prodloužení této lhůty, o čemž musí být účastník disciplinárního řízení informován. V případě, že soutěžícímu nebo jezdcí byla sportovními komisaři na podniku odebrána a zadržena licence, vydá předseda DK rozhodnutí o platnosti zadržení. V případě, že toto rozhodnutí předseda DK nevydá, musí být licence soutěžícímu či jezdcí navrácena bez zbytečného odkladu.
- 4.6.9 Rozhodnutí o platnosti zadržení licence dle čl. 4.6.8 nemusí být odůvodněno.

4.7 Národní odvolací soud AČR

- 4.7.1 Národní odvolací soud AČR (dále jen „NOS“) je disciplinárním orgánem nejvyšší instance, s výjimkou případů podléhajících pravomoci Mezinárodního odvolacího soudu FIA.
- 4.7.2 Předseda NOS je volen Valnou hromadou AČR na funkční období 4 let.
- 4.7.3 Předseda NOS k projednání jednotlivých případů jmenuje další členy NOS pro daný případ dle vlastního uvážení a dle povahy případu.
- 4.7.4 Žádný z členů NOS jmenovaných pro daný případ nesmí být v jakémkoliv vztahu k projednávané věci nebo jejím účastníkům. O případné námitce podjatosti směřující proti členovi NOS rozhoduje předseda NOS. Pokud je v projednávaném případě dána podjatost stávajícího předsedy NOS, jmenuje jiného předsedu NOS ad hoc rozhodnutím Prezídium AČR, jež také rozhodne o případné námitce podjatosti. Prezídium AČR může v takovém případě rozhodovat per rollam.
- 4.7.5 AČR jmenuje tajemníka NOS.
- 4.7.6 V případě ukončení činnosti stávajícího předsedy NOS před vypršením jeho funkčního období jmenuje nového předsedu Prezídium AČR s podmínkou dodatečného schválení Výroční konferencí AČR.
- 4.7.7 NOS je oprávněn v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:
- 4.7.7.1 Uložit držiteli jakékoliv licence AS AČR, zejména jezdcí, soutěžícímu, řediteli závodu, nebo jinému činovníkovi jakýkoliv trest dle tohoto DŘ nebo MSŘ.
- 4.7.8 NOS nemá právo svým rozhodnutím přímo měnit již schválené výsledky jakéhokoliv závodu, avšak k jejich změně může dojít v důsledku jeho rozhodnutí o uložení disciplinárního trestu.
- 4.7.9 NOS projedná všechny případy nejpozději do **60** dnů po doručení podnětu.

5. DISCIPLINÁRNÍ ŘÍZENÍ

5.1 Základní pravidla řízení

- 5.1.1 Disciplinární orgány jsou povinny se svědomitě a zodpovědně zabývat každým projednávaným případem a vyřídit jej včas a bez zbytečných průtahů při použití nejvhodnějších prostředků, které vedou k řádnému vyřízení věci.
- 5.1.2 Řízení se vedle toho, kdo podal podnět a proti komu se disciplinární řízení vede, účastní také zástupce jmenovaný ze strany AS AČR, projeví-li o to AS AČR zájem. Účastníkům řízení musí disciplinární orgány poskytovat v přiměřeném rozsahu pomoc a poučení, aby pro neznalost tohoto DŘ neutrpěli v řízení újmu.

C. ROZHODČÍ ŘÁD

5.1.3 Rozhodnutí disciplinárních orgánů musí vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Řízení je třeba vést tak, aby posilovalo důvěru účastníků řízení i ostatních osob ve správnost rozhodování, aby přijatá rozhodnutí byla přesvědčivá a vedla účastníky řízení a ostatní osoby k dobrovolnému plnění jejich povinností.

5.1.4 Účastníci řízení spolupracují s disciplinárními orgány v průběhu celého řízení. Všichni účastníci mají v řízení rovná procesní práva a povinnosti.

5.1.5 Účastník řízení je povinen předložit disciplinárnímu orgánu licenci AS AČR, má-li ji v držení. Účastníka řízení může zastupovat jím zmocněný zástupce. Zmocnění k zastupování je třeba prokázat písemnou plnou mocí nebo plnou mocí prohlášenou do protokolu.

5.1.6 V případě, že nebyly splněny formální náležitosti některého z opravných prostředků dle tohoto DŘ, je disciplinární orgán oprávněn odmítnout projednání tohoto opravného prostředku i bez jednání.

5.1.7 Každý člen disciplinárního orgánu je zavázán povinností mlčenlivost o všech rozhodnutích, na jejichž přijetí se podílel. Porušení této povinnosti může vést k vyloučení z další činnosti v příslušném disciplinárním orgánu jeho předsedou.

5.2 Protest

5.2.1 Protest je opravným prostředkem, o kterém rozhodují sportovní komisaři.

5.2.2 Podání protestu a jeho projednání upravuje MSŘ a tento DŘ.

5.2.3 Osobou oprávněnou k podání protestu je výhradně soutěžící aktivně se účastnící podniku, který tak může učinit prostřednictvím písemně zmocněného zástupce. Protest se podává v písemné podobě a protestující v něm zejména jasně uvede jakou skutečnost nebo rozhodnutí protestem napadá, v čem je spatřováno pochybení nebo nesprávnost a kdo protest podává, případně čeho se domáhá.

5.2.4 Poplatek za podání protestu činí u národních sportovních podniků 11.500 Kč a u mezinárodních sportovních podniků 20.000 Kč splatných v hotovosti současně s podáním protestu. Je-li protestu vyhověno, poplatek nebo jeho část (v případě částečného úspěchu protestu) se vrací protestujícímu. Je-li protest zamítnut, propadá poplatek AS AČR.

5.2.5 Protest se podává v následujících lhůtách:

A) Ihned po rozhodnutí

- proti výroku technického komisaře o technickém stavu automobilu protestujícího soutěžícího nebo proti vážení jeho automobilu

B) Nejpozději do 2 hodin od skončení technické přejímky

- proti přihlášce jiného jezdce nebo soutěžícího
- proti délce trati závodu nebo soutěže

C) Nejpozději do 1 hodiny před startem

- proti složení rozjížděk a postavení na startu

D) Nejpozději do 30 minut od vyvěšení předběžných výsledků

- proti chybě nebo nesrovnalostem v průběhu závodu
- proti výsledkům závodu
- proti technickému stavu jiného automobilu

Marným uplynutím výše uvedených lhůt právo podat protest zaniká.

5.2.6 O tom, zda byl protest podán řádně a včas rozhodují sportovní komisaři. Sportovní komisaři mohou v případě okolností zvláštního zřetele hodných projednat i protest podaný opožděně.

5.2.7 Sportovní komisaři jsou povinni rozhodnout o každém protestu podaném v průběhu závodu co nejdříve. S výsledkem projednání protestu a s rozhodnutím sportovních komisařů musí být seznámen soutěžící, který protest podal, jakož i další osoby, kterých se rozhodnutí dotýká, a to písemnou formou.

5.2.8 Není-li možno na místě rozhodnout o technickém protestu, bude sporná součástka, jež je předmětem protestu, zaplombována nebo jinak zajištěna proti manipulaci a sportovní komisaři určí místo a čas, kde bude protest projednán. Toto musí být oznámeno písemnou formou i soutěžícím, kteří jsou na protestu zainteresováni. Vlastní technické kontroly při řešení technického protestu se kromě oficiálních činovníků (SK a TK) může zúčastnit pouze zástupce soutěžícího, na kterého byl protest podán.

5.2.9 Je-li protestem či odvoláním ovlivněn výsledek závodu, zveřejní ředitel závodu pouze předběžné výsledky závodu a pozastaví udílení cen a prémie až do konečného vyřešení případu. Je-li protestem či odvoláním ovlivněna jen část výsledků závodu, mohou být v nedotčené části výsledky závodu vyhlášeny jako oficiální.

5.3 Odvolání

5.3.1 Obecná ustanovení

5.3.1.1 Odvolání je opravným prostředkem proti rozhodnutí disciplinárních orgánů prvního stupně (sportovních komisařů nebo DK), o kterém rozhoduje NOS.

5.3.1.2 Podání odvolání a jeho projednání upravuje MSŘ a tento DŘ.

5.3.1.3 Odvolání se podává v písemné podobě a odvolatel v něm zejména jasně uvede, jaké rozhodnutí odvoláním napadá, v čem je spatřována jeho nesprávnost, kdo odvolání podává a čeho se domáhá. Odvolání musí být podepsáno odvolatelem nebo jeho zmocněným zástupcem.

5.3.1.4 Odvolatel má právo podat odvolání rovněž faxem nebo elektronickou poštou s podmínkou jeho potvrzení doporučeným dopisem odeslaným téhož dne.

5.3.2 Poplatek za odvolání

5.3.2.1 Odvolatel je povinen zaplatit poplatek za odvolání, jak je stanoveno níže. Povinnost zaplatit poplatek nastává:

- Oznámením úmyslu podat odvolání sportovním komisařům.
- Podáním odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů na základě dodatečné technické kontroly, když bylo rozhodnutí sportovních komisařů odvolateli doručeno poštou.
- Podáním odvolání proti rozhodnutí DK.

5.3.2.2 Povinnost zaplatit poplatek za odvolání přetrvává i v případě, kdy odvolatel na svém úmyslu odvolat se přestane trvat a upustí od odvolacího řízení.

5.3.2.3 Poplatek za odvolání je splatný ve lhůtách k podání odvolání. Pokud odvolatel v těchto lhůtách poplatek řádně nezplatí, platí pro něj zákaz činnosti až do doby úplného zaplacení poplatku. Poplatek se považuje za uhrazený dnem připsání částky na účet AS AČR.

5.3.2.4 Není-li odvolání podané dle 5.3.1.4 potvrzeno doporučeným dopisem odeslaným téhož dne, propadá poplatek AS AČR. V odůvodněných případech může disciplinární orgán rozhodnout o vrácení poplatku.

5.3.2.5 Nesplní-li odvolatel poplatkovou povinnost, zastaví NOS řízení.

5.3.2.6 Pokud NOS odvolání nevyhoví, anebo pokud je od odvolacího řízení ze strany odvolatele upuštěno, poplatek propadá ve prospěch AS AČR. Pokud je odvolání shledáno částečně oprávněným, poplatek může být zčásti vrácen. Celý je vrácen, pokud bylo odvolání shledáno důvodným a odvolatel měl ve věci plný úspěch.

5.3.3 Lhůty pro podání odvolání

5.3.3.1 Odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů se podává u AS AČR do 96 hodin od oznámení rozhodnutí sportovních komisařů s tím, že úmysl podat odvolání musí být oznámen sportovním komisařům písemně do jedné hodiny po oznámení jejich rozhodnutí.

C. ROZHODČÍ ŘÁD

5.3.3.2 Odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů přijatému dodatečně po skončení závodu se podává u AS AČR do 96 hodin od dne doručení písemného vyhotovení rozhodnutí sportovních komisařů poštou.

5.3.3.3 Odvolání proti rozhodnutí DK se podává u AS AČR do 7 dnů ode dne doručení písemného vyhotovení rozhodnutí DK poštou.

5.3.3.4 Lhůta pro předání odvolání Mezinárodnímu odvolacímu soudu FIA činí 7 dnů ode dne zveřejnění rozhodnutí AS AČR nebo sportovních komisařů za podmínky, že sportovní komisaři jsou písemně vyrozuměni do jedné hodiny po zveřejnění těchto rozhodnutí o úmyslu se odvolat.

5.3.3.5 Marným uplynutím výše uvedených lhůt právo podat odvolání zaniká.

5.3.4 Odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů

5.3.4.1 Soutěžící, bez ohledu na jejich státní příslušnost, mají právo se odvolat proti rozhodnutím, přijatým sportovními komisaři podniku, které se jich týká, u AS AČR.

5.3.4.2 Poplatek za odvolání činí u národních sportovních podniků 22.000 Kč a u mezinárodních sportovních podniků 39.000 Kč.

5.3.5 Odvolání proti rozhodnutí DK

5.3.5.1 Navrhovatel nebo osoby, kterým byl uložen v disciplinárním řízení disciplinární trest DK, mají právo se odvolat proti rozhodnutí DK o uložení trestu k NOS. Odvolání proti rozhodnutí DK nemá odkladný účinek, ledaže NOS na žádost odvolatele odkladný účinek přizná.

5.3.5.2 Poplatek za odvolání činí 22.000 Kč.

5.4 Ústní jednání

5.4.1 Jestliže se některý z řádně předvolaných účastníků k ústnímu jednání bez omluvy nedostaví a nesdělí disciplinárnímu orgánu závažný důvod své nepřítomnosti, může disciplinární orgán věc projednat a rozhodnout i v jeho nepřítomnosti.

5.4.2 V případě, že všichni účastníci řízení před DK nebo NOS souhlasí s tím, že interpretace předpisů je jediným předmětem řízení, a že žádná strana si nepřeje předvolání svědků, může DK nebo NOS upustit od slyšení a věc projednat a rozhodnout pouze na základě písemných podkladů bez ústního jednání.

5.4.3 Ústní jednání je možné provést se souhlasem všech dotčených osob rovněž formou telefonické konference.

5.4.4 Ústní jednání je neveřejné, pokud příslušný disciplinární orgán nestanoví jinak.

5.4.5 Z důležitých důvodů může být jednání odročeno.

5.4.6 V řízení před DK a NOS předseda zahájí jednání, následně vyzve účastníky, aby předložili své návrhy. Při tom nejsou svědkové přítomni. Po přednesení stanovisek účastníků vyslechně DK nebo NOS přítomné svědky. Účastníci mají právo vyjadřovat se k jejich výpovědi a klást jim otázky. Každý člen DK nebo NOS může kdykoliv během slyšení a se souhlasem předsedy vznést otázku vůči kterémukoliv účastníkovi nebo svědkovi. Před závěrem jednání mohou strany shrnout svá stanoviska k usnadnění rozhodnutí DK nebo NOS.

5.4.7. Tomu, kdo ztěžuje postup disciplinárního řízení zejména tím, že se nedostaví bez omluvy a bez vážného důvodu ke slyšení nebo neuposlechne příkazu disciplinárního orgánu, nebo kdo ruší pořádek, nebo kdo učinil hrubě urážlivé podání či jedná jiným způsobem, který hrubě narušuje průběh disciplinárního jednání, může disciplinární orgán uložit, a to i opakovaně, pořádkovou pokutu až do výše 50.000 Kč. Pořádková pokuta je příjmem AČR.

5.5 Rozhodnutí

- 5.5.1 Rozhodnutí disciplinárních orgánů musí v písemném vyhotovení obsahovat označení orgánu, který rozhodnutí vydal, označení účastníka, kterému je rozhodnutí adresováno, výrok rozhodnutí, odůvodnění, místo a datum, v případě rozhodnutí ředitele závodu a sportovních komisařů i čas rozhodnutí, poučení o možnosti podat opravný prostředek, a podpisy osob jednajících za disciplinární orgán, není-li v DŘ stanoveno jinak.
- 5.5.2 Všechna rozhodnutí musí být oznámena v písemném vyhotovení všem osobám, kterých se rozhodnutí týká, zejména protestujícím, resp. odvolatelům.
- 5.5.3 Rozhodnutí ředitele závodu a sportovních komisařů se doručuje vyvěšením na oficiální vývěskové tabuli sportovního podniku s uvedením času vyvěšení.
- 5.5.4 Zásilka v rámci disciplinárního řízení (včetně předvolání k ústnímu jednání a písemného vyhotovení rozhodnutí), kterou se nepodaří adresátovi doručit na jeho poslední známou adresu, se považuje třetí den od navrácení za doručenou, i když adresát se o ní nedozvěděl. Veškeré písemnosti týkající se disciplinárního řízení mohou být doručovány elektronicky (e-mailem), dá-li k tomu účastník disciplinárního řízení souhlas. V takovém případě se má za doručené, odesláním emailové zprávy.
- 5.5.5 Rozhodnutí disciplinárních orgánů se stane účinným, jakmile bylo oznámeno v písemném vyhotovení dotčeným účastníkům, za předpokladu, že nebyl podán opravný prostředek s výjimkou případu dle ust. čl. 5.3.5.1. tohoto řádu.
- 5.5.6 V odůvodněných případech může být rozhodnutí disciplinárních orgánů předběžně vykonatelné.
- 5.5.7 Po skončení disciplinárního řízení předá disciplinární orgán všechny doklady sekretariátu AS AČR k založení a k nezbytným následným krokům.

5.6 Náklady řízení

- 5.6.1 Náklady disciplinárního řízení mohou být vyčísleny příslušným disciplinárním orgánem a povinnost k jejich náhradě uložena osobě, které byl uložen disciplinární trest.

5.7 Mimořádná opravná řízení

- 5.7.1 DK a NOS mohou své pravomocné rozhodnutí o trestu za disciplinární přestupek změnit na základě nově předložených důkazů, které nebyly z objektivních příčin známy v době vydání nyní pravomocného rozhodnutí. Návrh na obnovu řízení je nutno podat ve lhůtě do jednoho měsíce od té doby, kdy ten, kdo obnovu navrhuje, se dozvěděl o důvodu obnovy, maximálně však do jednoho roku od pravomocného rozhodnutí.
- 5.7.2 V souladu s čl. 14 MSŘ může VVA v mimořádných případech, a to pouze tehdy vyjde-li najevo nová, důležitá okolnost, která nebyla známa v době publikování oficiálních výsledků na příslušném podniku, vyvolat opravné řízení. K jednání o opravném řízení je příslušný pouze Řídící výbor AS AČR nebo VVA, který vydá rozhodnutí, proti němuž je možno podat odvolání k NOS.

6. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- 6.1 DK a NOS mají právo zveřejnit nebo nechat zveřejnit svoje závěry a rozhodnutí, popřípadě publikovat je na internetových stránkách AČR, včetně uvedení jmen všech zúčastněných osob s vyznačením data nabytí právní moci.
- 6.2 AČR si vyhrazuje právo na prominutí zbývajících délek jakéhokoliv uloženého trestu, pozastavení nebo zrušení diskvalifikace za podmínek, které si stanoví.
- 6.3 V případě potřeby může AČR vydat jednacím řád DK a NOS.
- 6.4 V případě nejednoznačnosti významu ustanovení o jeho významu rozhoduje předseda DK nebo NOS.

C. ROZHODČÍ ŘÁD

6.5 Ustanovení tohoto DŘ neplatí pro řízení neskončená před počátkem jeho účinnosti. Disciplinární řízení zahájená před účinností tohoto DŘ se dokončí podle stávajícího disciplinárního řádu.

6.6 Ruší se platnost stávajícího disciplinárního řádu a všech jeho doplňků a změn, které vydal AS AČR.

6.7 Tento DŘ nabývá účinnosti dne 1. ledna 2020.

D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ

1. MISTROVSTVÍ FIA ZÓNY STŘEDNÍ EVROPA

Na základě návrhu členských států FIA z geografické zóny Střední Evropy byla rozhodnutím Světové rady pro motoristický sport FIA (World Motor Sport Council) vytvořena Zóna Střední Evropa, která zahrnuje následující státy: Albánii, Bosnu a Hercegovinu, Českou republiku, Černá Hora, Chorvatsko, Itálii, Kosovo, Maďarsko, Makedonii, Maltu, Polsko, Rakousko, San Marino, Slovensko, Slovinsko a Srbsko s tím, že vstup dalších států není omezen.

Prezident:

Zrinko Gregurek - HAKS
e-mail: haks@zg.t-com.hr

Generální sekretář:

Tomáš Kunc - AČR
e-mail: kunc@autoklub.cz

Veškeré informace týkající se Mistrovství Zóny střední Evropy naleznete na stránkách:

<http://www.cez-motorsport.com>

2. MEZINÁRODNÍ MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Na základě rozhodnutí VVA může být v jednotlivých disciplínách vypsáno Mezinárodní mistrovství České republiky (MM ČR).

V Mezinárodním mistrovství ČR (MM ČR) se započítávají výsledky všem přihlášeným jezdcům bez ohledu na to, která ASN licenci vystavila. Podmínky účasti jsou uvedeny u jednotlivých disciplín AS AČR.

Na základě doporučení příslušné sportovní komise může VVA schválit, že jeden či více závodů MM ČR bude uspořádán na území jiného státu.

Hodnocení jednotlivého závodu a celého seriálu se řídí podle čl. 3.1 a 3.2 této kapitoly.

3. MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Mistrovství ČR je vypisováno v jednotlivých disciplínách automobilového sportu v duchu MSŘ a specifických ustanovení těchto NSŘ event. Standardních propozic.

Mistrovství ČR se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou národní nebo mezinárodní licenci. Podmínky účasti jsou uvedeny u jednotlivých disciplín.

Do klasifikace mistrovství bude zařazen i každý zahraniční jezdec, který se prokáže potvrzením své mateřské ASN, že je profesionálním jezdcem.

3.1 Hodnocení celého mistrovství

„Mistr“ republiky je v každé disciplíně vyhlášen za předpokladu, že v seriálu mistrovství republiky je vypsáno nejméně 6 závodů a že v každé disciplíně, kategorii, divizi, skupině nebo třídě je klasifikováno nejméně 8 závodníků ve dvou podnicích, ve kterých se zúčastnilo minimálně pět závodníků a zároveň bude v závěrečné klasifikaci minimálně 8 závodníků, kteří se zúčastnili alespoň dvou uspořádaných podniků.

„Vítěz“ kategorie, divize, skupiny nebo třídy je v každé disciplíně vyhlášen za předpokladu, že v každé kategorii, divizi, skupině nebo třídě je klasifikováno nejméně 5 závodníků, kteří se zúčastnili alespoň dvou uspořádaných podniků.

Za podnik se považuje jeden závodní víkend.

3.2 Je-li jezdec na některém sportovním podniku vyloučen z důvodu, že jeho vozidlo je v rozporu s technickými předpisy nebo se dopustil jiného podvodného chování překračující potrestání v jednotlivém podniku, potom tento podnik je považován za jeden ze započítávaných výsledků.

D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ

4. ČESKÁ TROFEJ

U jednotlivých disciplín automobilového sportu může být uspořádána Česká Trofej s těmito obecnými principy.

4.1 V České Trofeji budou klasifikováni všichni držitelé licencí mimo prioritních jezdců a jezdců nominovaných do reprezentace České republiky.

4.2 Podmínky pořádání České Trofeje jsou uvedeny v předpisech každé disciplíny. Kalendář České Trofeje je uveden v předpisech pro jednotlivé disciplíny, resp. v Příl. 3.

4.3 Za řízení, vyhodnocování a vyhlásování výsledků České Trofeje jsou zodpovědné jednotlivé sportovní komise.

4.4 Započítávání výsledků

Pro Českou Trofej se započítávají výsledky takto:

Počet uspořádaných závodů: 3 4 5 6 7 8 9

Počet započítávaných závodů: 2 3 4 5 5 6 7

5. EX AEQUO

V případě jezdců se stejným počtem bodů se použijí následující pravidla:

5.1 Vyšší počet dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) v dané klasifikaci podniků, započítaných jezdců do konečné klasifikace.

5.2 Vyšší počet dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) v dané klasifikaci ve všech podnicích mistrovství, jichž se jezdec zúčastnil.

5.3 V případě další shody rozhodne příslušná odborná komise o vítězi podle kritérií, která uzná za rozhodující.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Obsah:

1.	Technický protest	52
2.	Individuální stavby vozů kategorie II	52
3.	Národní homologace	53
4.	Homologační listy	55
5.	Startovní čísla	57
6.	Bezpečnostní předpisy	57
7.	Hluk	64
8.	Katalyzátory	67
9.	Palivo	69
10.	Podmínky používání pneumatik a osvětlení při rally	70
11.	Provoz sportovních vozidel na veřejných komunikacích	70
12.	Postup vzniku sportovního automobilu pro sportovní podniky pořádané na veřejných komunikacích	71
13.	Testování sportovních automobilů	71
14.	Technické dotazy, výklad předpisů	75
15.	Havárie soutěžního vozu na podniku AČR	76
16.	Značené díly	76

Aktualizace těchto předpisů je pravidelně zveřejňována na stránkách www.autoklub.cz v sekci NSŘ, případné odkazy na MSŘ FIA na www.fia.com.

Jakákoli změna je zakázána, pokud není výslovně povolena zvláštními předpisy skupiny, do které je vůz zařazen.

Ustanovení této kapitoly neplatí pro karting.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

1. TECHNICKÝ PROTEST

1.1 Podávání technických protestů

Jeden technický protest může být podán na jednu konkrétní podskupinu t.j.:

- ⇒ blok motoru
- ⇒ klikový mechanismus
- ⇒ hlava válců
- ⇒ rozvody
- ⇒ chladicí a mazací systém
- ⇒ plnicí a výfukový systém
- ⇒ převody
- ⇒ zavěšení a řízení
- ⇒ brzdy
- ⇒ karoserie a šasi
- ⇒ kola a pneumatiky
- ⇒ elektrický a elektronický systém
- ⇒ bezpečnostní výbava.
- ⇒ zdvihový objem dle homologačního listu nebo příslušného technického předpisu.

Předmětem protestu na takto uvedenou podskupinu pak může být:

- ◇ materiál
- ◇ rozměry a hmotnosti
- ◇ rozsah úprav dle MSŘ FIA případně dle NSŘ AS AČR.

1.2 Kauce při technickém protestu

Při podání technického protestu, jehož vyřešení je podmíněno demontáží některé skupiny, je nutné složit tzv. provozní kauci. Ta je určena na krytí nákladů, spojených s nutnou demontáží (včetně opětovného uvedení do původního stavu), případného nájmu dílny, poplatků přizvaným specialistům, cestovného SK a TK a případně s rozbořem paliva.

Výši provozní kauce, která může činit max. 250.000 Kč, stanoví po konzultaci s HTK sportovní komisaři. Bez složení stanovené kauce nebude technický protest řešen.

V případě, že byl protest uznán oprávněným, vrací se kauce protestující straně.

Jsou-li reálné náklady vyšší než složená kauce, je protestující strana povinna rozdíl druhé straně uhradit nejpozději 30 dnů po vystavení dokladu. V případě sporu o výši účtovaných nákladů rozhodne o definitivní výši odborný posudek Technické komise.

Kauci nebo vynaložené náklady nelze požadovat na demontáž spojenou s technickou kontrolou nařízenou ředitelem nebo sportovními komisaři.

Při protestu na palivo je protestující povinen složit kauci ve výši **6.000** Kč do rukou ředitele závodu. Kauce bude vrácena pouze v případě, že protest bude oprávněný (v tomto případě uhradí rozbor paliva kontrolovaný). V opačném případě tato částka bude použita na uhrazení rozboru paliva.

1.3 Závěrečná technická kontrola

Na závěrečné technické kontrole nebo při řešení protestu musí soutěžící zajistit účast 2 mechaniků s náradím a zplnomocněného zástupce soutěžícího s kompletním homologačním listem (v případě homologovaného vozu) a s povinnou dokumentací (certifikáty). Při nesplnění těchto podmínek bude případ předán SSK

2. INDIVIDUÁLNÍ STAVBY ZÁVODNÍCH AUTOMOBILŮ

Jedná se o vozy kategorie I a II následujících skupin:

- vozy volné formule (E1,E2SS,E2SH,E2SC) dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA

- vozy volné formule E1H, E1-CZ, E2SH-CZ, E2H-SS, E2H-SC dle NSŘ kap. G ZAV
- terénní vozy CCR dle čl. 285 T1 a čl. 286 T3 Přílohy J MSŘ FIA
- vozy buggy dle čl. 279A Přílohy J MSŘ FIA odst. 2 a buggy národní skupiny D7, D8, D9 a RB dle NSŘ kap. I - Autocross
- vozy TA dle čl. 279A odst. 3 Přílohy J MSŘ FIA a vozy národních skupin D2, D5, D6 dle NSŘ kap. I – Autocross
- vozy Supercars, Super 1600 a TouringCars dle čl. 279 Přílohy J MSŘ FIA a vozy národních skupin D5, D6, D9, SuperTouringCars(STC) a National 1600 (N1600) dle NSŘ kap. J – Rallycross

Žádost o individuální stavbu podává žadatel emailem prostřednictvím vyplněného formuláře Technické komisi (stransky@autoklub.cz). Formulář je ke stažení na webových stránkách autoklubu (www.autoklub.cz) v sekci Techničtí komisaři. Technická komise upřesní žadateli technické a administrativní požadavky stavby a vystaví PSV s vyplněním povolení stavby a přidělením čísla PSV.

Garantem stavby je výrobce.

Povolovací poplatek je uveden v Příloze č. 1 **Poplatky** těchto NSŘ.

3. UDĚLOVÁNÍ NÁRODNÍCH HOMOLOGACÍ

3.1. Bezpečnostní ochranné konstrukce

O udělení národní homologace ochranné konstrukce může požádat autorizovaný výrobce ochranných konstrukcí (statut AVOK) nebo Technickou komisí prověřený žadatel. Statut AVOK může výrobci udělit pouze AS AČR po splnění podmínek, stanovených TK AS AČR resp. FIA.

Národní homologaci bezpečnostní ochranné konstrukce vydává AS AČR na základě rozhodnutí Technické komise a případně výsledků zkoušek, předepsaných FIA.

Podrobnosti jsou k dispozici u Technické komise.

3.2 Seznam vystavených národních homologací:

3.2.1 Ochranné konstrukce

Číslo	Výrobce	Platné pro:
01/92	BychlEuroracing	BMW 325i
02/92	BychlEuroracing	BMW M3
03/92	Bervid Sport Styling	BMW M3
04/92	Motorsport Praha	Peugeot 205
05/92	Motorsport Praha	Lancia Delta HF Integrale
06/92	Motorsport Praha	Ford Sierra Cosworth
07/92	Motorsport Praha	Opel Kadett E Gsi
08/93	Motorsport Praha	Ford Escort RS Cosworth
09/93	Motorsport Praha	Ford Escort RS Cosworth
10/93	Škoda Motosport	Favorit 136L
11/94	Bervid Sport Styling	BMW 318i
12/94	Motorsport Praha	Ford Escort RS 2000 Mk.3
14/95	BychlEuroracing	BMW E36/2
15/99	Motorsport Praha	Ford Puma
16/00	Škoda Motosport	Škoda Octavia WRC
17/00	Škoda Motosport	Škoda Octavia, sk. N, A, WRC
18/00	Škoda Motosport	Škoda Felicia, sk. N, A
19/00	AutospektrumMar.Lázně	Škoda Octavia, sk. N, A
20/01	VND Autosport Najman	Škoda Fabia, sk. N, A, SP
21/04	VND Autosport Najman	Mitsubishi Lancer CT9A
23/07	VND Autosport Najman	VW Polo

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

25/10	VND Autosport Najman	Škoda Fabia II
26/13	ALFA Racing s.r.o.	SuperBuggy, Buggy1600, JuniorBuggy
27/13	VND Autosport Najman	Škoda CityGo
28/15	VND Autosport Najman	Opel Corsa
29/15	VND Autosport Najman	Porsche 911
30/15	VND Autosport Najman	Audi A1
31/15	Offroadsport	H3 EVO7
32/15	Offroadsport	H3
33/15	Offroadsport	Ford F150 EVO
34/15	VND Autosport Najman	Škoda Fabia Mk3
35/16	VND Autosport Najman	Škoda Octavia Mk3
36/18	ALFA Racing s.r.o.	SuperBuggy, Buggy1600, JuniorBuggy
37/18	Jaroslav Hošek	SuperBuggy
38/18	VND Autosport Najman	Škoda Fabia III

3.2.2 Autorizovaní výrobci ochranných konstrukcí (AVOK)

VND Autosport	Václav Najman, Domousnice 5, 294 48, mob.: 602681300, vndautosport@seznam.cz
AMD Racing	Martin Dlouhý, Hrdlořezy 26, 293 07, mob.: 604554412, amd@autoservisdlouhy.cz
NC PowerRacing	Zdeněk Němec, Žabárna 202, 763 16 Fryšták, mob.: 603864062, ncpower@seznam.cz
Josef Michl Motorsport	Tyršova 1263, 664 34 Kuřim, e-mail: jmichl@michl-motorsport.cz
Martin Grabiec	Jana Palacha 1098, 293 01 Mladá Boleslav mob.: 603545722, martin.ramy@seznam.cz
Michal Škarka	Lesní 343/35, 741 01 Nový Jičín, mob.: 776 770962, skarka.vyfuky@seznam.cz
Kovovýroba Jiří Theimer	Za humny 175, 725 25 Ostrava – Polanka, mob.: 605269266, Theimermotorsport@seznam.cz
ALFA Racing s.r.o.	Tovačovská 3000/11a, 750 02 Přerov, L. Hanák, mob.: 777670730, email: info@alfaracing.cz
TYM - motorsport.cz	Jan Vostrý, Týmákov 278, 332 01 Týmákov mob.: 773307101, e-mail: vostry@tym-motorsport.cz
LS Tech s.r.o.	Ondřej Smetana, Hradčany 717, 373 41 Hluboká n. Vlt., mob: 602948810, e-mail: smetana@net-cz.cz
WOGO MOTORSPORT	K Plzni 155/13, 318 00 Plzeň DIČ: CZ03732282 eurotec@eurotec-jkr.cz
JP Racing	Jiří Pajkrť, U Střelnice 1729, Areál autoklubu, 666 01 Tišnov mob.: 777331335, e-mail: jp.racing@seznam.cz
KROB MOTORSPORT	Jiří Krob, U Koupaliště 2707, 296 01 Rakovník mob.: 728 672091, krobmotorsport@gmail.com
Ondřej Chaloupka	Ondřej Chaloupka, Sídliště 379, 382 32 Velešín, mob.: 732 864 133, chaloupka@chaloupka-cz.eu

AVOK jsou povinni se zúčastnit školení o konfiguraci, materiálových a rozměrových parametrech, výrobě a instalaci ochranných konstrukcí, pořádaných Technickou komisí AS AČR. Účast na školení a předložení evidence vyrobených ochranných konstrukcí za kalendářní rok je podmínkou prodloužení členství v AVOK a prezentace výrobce v NSŘ.

Autorizace dalších výrobců ochranných konstrukcí je do odvolání pozastavena.

Vozy níže uvedených skupin, stavěné nebo přestavěné po 1. 1. 2015, musí mít ochrannou konstrukci, vyrobenou „Autorizovaným výrobcem ochranné konstrukce“ dle přílohy J nebo konstrukci homologovanou ASN či FIA.

Vydání certifikátu a autorizace certifikátu razítkem AČR k ASN homologované ochranné konstrukci je zpoplatněno dle Př. 1 – Poplatky. Mechanismus autorizace je nutné domluvit s předsedou Technické komise.

Min. od AVOK musí pocházet ochranné konstrukce pro následující skupiny (neplatí pro varianty KIT):

ZAO, ZAV:

- E1, E1H, E1-CZ - pro objem motoru +2000 ccm
- E2-SS, E2SH, E2SH-CZ, E2H-SS, E2H-SC

Rally:

- třídy 3 (jen ASN homologace), 13
- HA - D4, E4, E7, E10
- kat. 5 RHA pro jm. objem motoru +2000 ccm (F4, F7)
- kat. 6 ZAV HA pro jm. objem motoru +2000 ccm (F4, F7)
- LEG o jm. objemu motoru +2000 ccm

HA: min. od AVOK pro FIA homologované ochranné konstrukce (kromě varianty Kit)

AVOK jsou povinni k vyrobené konstrukci vydat příslušný protokol tzn. „Prohlášení výrobce o výrobě OK dle Přílohy J“ ev. „Prohlášení výrobce o výrobě OK dle Přílohy K“ nebo „Prohlášení výrobce o výrobě OK dle ASN/FIA homologačního listu pro HA“.

Opravy ochranných konstrukcí: opravu poškozené ASN homologované ochranné konstrukce může provést pouze výrobce ochranné konstrukce nebo výrobcem písemně pověřená firma. Tato skutečnost (oprávnění opravovat OK) musí být uvedena ve smlouvě o dílo (o výrobě ochranné konstrukce).

3.2.3 Katalyzátory výfukových plynů

Číslo Výrobce

13/95 Autometal Příbram

Platné pro:

Vozidla do 2000 ccm

Platnost homologace není časově omezena.

3.2.4 Národní homologace automobilu

Číslo Výrobce

22/05 Auto Škoda Mladá Boleslav

Platné pro:

Škoda Fabia 1600 VK

3.2.5 Schválení typu závodního automobilu

- **1. BUGGY RACER BETA - Havel.**
- **2. RSK-Kart,** výrobce RSK s.r.o., Psáry pod č.j. 24/10 ST.
Stavby těchto typů je nutno řešit přímo s výrobcem.

4. HOMOLOGAČNÍ LISTY (HL)

4.1 Provedení, náležitosti a přílohy homologačního listu

Soutěžící, jehož vozidlo musí být dle MSŘ vybaveno homologačním listem FIA, musí tento list na požádání předložit technickým komisařům a to kdykoliv v průběhu sportovního podniku. Nepředložení HL může mít za následek nepřevzetí vozidla k soutěži, případně vyloučení vozidla ze soutěže.

Každá stránka homologačního listu musí být na bezpečnostním papíře FIA, opatřeném originálním razítkem ASN. Homologační listy, vydané do 1. 7. 2001 na listech bez bezpečnostních prvků, musí být opatřeny perforací FIA nebo originálním razítkem ASN země, která o homologaci vozidla požádala. Kopie homologačních listů bez některého z uvedených identifikačních prvků nebudou v žádném případě uznány.

Za správnost a úplnost homologačního listu odpovídá soutěžící.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

4.1.1 Skladba homologačního listu – HL obsahuje:

A) **Základní list** (základní homologaci), popisující základní model. Datum začátku platnosti základní homologace je uveden přímo na HL, rok ukončení základní homologace je uveden na stránkách www.fia.com např. pod LIST OF HOMOLOGATED VEHICLES CLASSIFIED BY COUNTRY

B) **Doplňkové listy** = tzv. „varianty“ (např. **VO** – Variante Option - **VO**litelná varianta, **VK** – Variante Kit - varianta kit, **KSR** - Variante **KitSuperRally**, **VR**- Variante **Rallye**, **WR** – Variante **WorldRallye Car**, **KS2000** – Variante **KitSuper 2000**, **VF** – Variante de fourmiture – varianta dodávky, **VP** – Variante de **P**roduction – varianta produkce), „**errata** - opravy“ (**ER** - Erratum) nebo „**evoluce**-vývoj typu“ (**ET** – Evolution du Type). Pravidla pro používání a mísení variant resp. doplňkových listů řeší příloha J MSŘ FIA. Datum začátku platnosti doplňkových listů je uveden přímo na doplňkovém listu, datum skončení platnosti těchto listů je totožný s datem skončení základní resp. prodloužené homologace.

4.1.2 Propadlá (prošlá, ukončená) homologace:

Všechna vozidla, která nejsou uvedena v Seznamu homologovaných vozidel na stránkách www.fia.com (např. pod LIST OF HOMOLOGATED VEHICLES CLASSIFIED BY COUNTRY) jsou deklarována jako vozidla s propadlou homologací.

4.1.3 Propadlá homologace méně než 8 let:

Na základě článku 2.7.1c MSŘ FIA se automobily skupin A, N, R a RGT, které jsou uvedeny na stránkách www.fia.com v Seznamu vozidel s propadlou homologací méně než 8 let (LIST OF VEHICLES NO HOMOLOGATED FOR LESS THAN 8 YEARS), kde je k datu skončení základní homologace (sloupec **Fin**) nutné přičíst 8 let, **mohou zúčastnit** i mezinárodních rally jiných než mistrovství světa v rally. Po dobu těchto 8 let je homologace považována za platnou za následujících podmínek:

- homologační listy FIA byly předloženy při administrativní a technické přejímce
- vozy odpovídají technickým předpisům, které platily v době ukončení jejich homologace a jsou dle technických komisařů v dobrém technickém stavu.
- velikost restriktoru turba a minimální hmotnost musí vždy odpovídat aktuálně platným předpisům.

4.1.4 Mimořádně prodloužená homologace:

Na žádost výrobce vozu a ASN může FIA platnost homologace mimořádně prodloužit. Mimořádná prodloužení homologací vydává FIA na speciálním seznamu a opravuje datum platnosti na LIST OF VEHICLES WITH EXTENDED ELIGIBILITY. Použití mimořádně prodloužených homologací upřesní FIA.

4.1.5 Upozornění

Na základě rozhodnutí FIA je možné u vozidel specifikace S1600 a S2000 využít i původní díly a údaje, uvedené na homologačním listu, následně opravené variantou ER.

4.1.6 Žádost o homologační list

O homologační list lze požádat na adrese kopeccky@autoklub.cz. Jeho zaslání je podmíněno zaplacením příslušného poplatku (viz příloha Poplatky) převodem na účet AS AČR.

4.2 Použití sportovních automobilů po skončení homologace FIA

OSTATNÍ DISCIPLÍNY KROMĚ RALLY

Ustanovení článku 4.1.3 platí v plném rozsahu rovněž pro národní a mezinárodní sportovní podniky v ZAV (sk. A, N, WRC, R1, R2, R3, S1600, S2000, R4, R5), ZAO (S2000, GT3, GT4), AX (TouringAutocross), RX (SuperCars, Super1600, TouringCars) a CC (T2).

Pro ZAO platí ustanovení tohoto článku pouze pro národní podniky + ZSE.

4.3 Vozy značkových pohárů („Pohárové automobily“)

4.3.1 Všeobecně

Technický předpis pro „Pohár“ musí projít schválením Technické komise.

Tato vozidla mohou po ukončení Poháru (Challenge, apod.) dále startovat podle svého původního předpisu s těmito povolenými výjimkami a doplňky:

- vozidla nemusí mít původně předepsané plombování
- světlá výška vozidla musí odpovídat čl. 252 odst. 2.1 „Světlost“ Přílohy J MSŘ FIA.
- při zachování rozměru, předepsaného v odpovídajícím technickém předpise, je možno použít libovolný typ kola.
- je možno použít libovolné pneumatiky, doporučené výrobcem k použitému kolu
- vozidla musí být vybavena odpovídající světelnou výbavou podle disciplíny (pro ZAO kap. H, pro ZAV kap. G).
- ochranná konstrukce musí odpovídat původnímu „pohárovému“ předpisu nebo čl. 253 aktuální přílohy J MSŘ FIA. Ostatní bezpečnostní výbava (vozu a jezdce) musí odpovídat čl. 253 aktuální přílohy J MSŘ FIA resp. příslušným článkům NSŘ AS AČR.

4.3.2 ZAO, ZAV

Po uplynutí 4 let od ukončení „Pohárů“ se nemohou už bývalé „Pohárové automobily“ zúčastnit ZAO a ZAV podle svých předpisů. Tyto automobily je třeba přestavět a otestovat pro některou ze skupin dle platné Přílohy J MSŘ FIA, případně dle NSŘ AS AČR.

5. STARTOVNÍ ČÍSLA

Veškeré požadavky na umístění, počet, provedení a podklad startovního čísla, jmenovek a povinnou reklamu řeší Standardní pozice disciplín.

6. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Předepsané a jediné povolené prvky bezpečnostní výbavy jezdců včetně dob životnosti jsou obsahem Technické informace (TI) **09/2016** viz www.autoklub.cz – Techničtí komisaři. Výjimky z povinného používání a provedení jsou uvedeny v jednotlivých kapitolách disciplín nebo v předpisech pro příslušnou skupinu. Instalaci kamer řeší **TI 10/2016**.

Karta bezpečnostní výbavy jezdce, kontroly

Při technické přejímce na každém sportovním podniku předá soutěžící technickému komisaři správně a úplně vyplněnou a podepsanou „Kartu bezpečnostní výbavy jezdce“. Karta je ke stažení na stránkách www.autoklub.cz ve složce „Formuláře“. Za obsah vyplněné karty BVJ odpovídá soutěžící.

6.1 Nehořlavý oděv – Technický list FIA č. 27 a 74

Při ZAO, ZAV, AX, RX a při rychlostních zkouškách rally, zapsaných do kalendáře FIA a ASN, musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečeni do kombinézy homologované podle FIA Standardu 8856-2000, do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000 (pro spolujezdce při rally je použití rukavic volitelné) - vše viz Technický list FIA č. **27** (www.fia.com) a 8856-2018 – viz TL č. **74**. Kombinéza nesmí být příliš těsná a poškozená.

Výšivky našité přímo na kombinéze mohou propichovat pouze první vnější vrstvu kombinézy tak, aby nedošlo ke snížení tepelné izolace. Materiál použitý na podklad (nebo podložku) reklamních nášivek a nit' použitá k jejich připevnění ke kombinéze musí být odolné vůči plamenům (viz příloha 1 normy FIA 8856-2000 pro podrobné požadavky a jiná doporučení pro uživatele).

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Jezdci v otevřených vozech, účastníci se závodů s pevným startem, musí mít rukavice v dobře viditelné barvě, kontrastující s převládající barvou vozu. Důvodem je možnost rychlého upoutání pozornosti startéra v případě potíží.

Používání ochranného oblečení, kontroly

Při podnicích, u kterých předpisy FIA příp. ASN předepisují použití bezpečnostní výbavy a nehořlavých kombinéz včetně nehořlavého prádla, mohou být pořadateli nebo technickým komisařem kontrolovány homologační identifikační znaky a nášivky na kombinézách a na spodním prádle.

Vzhledem k velkému nebezpečí poranění krku, zápěstí a kotníků musí být možné zasunout spodní část kukly do kombinézy kolem celého krku, kotníky a zápěstí musí být stále zakryty minimálně dvěma vrstvami ochranného oblečení a kukla se nesmí vysunout ani když se hlava otáčí všemi směry.

Ustanovení článku 6.1 se vztahuje na všechny automobilové sportovní disciplíny všech stupňů. Případné výjimky jsou uvedeny v národních předpisech pro jednotlivé skupiny a disciplíny.

6.2 Ochranné přilby

6.2.1 Použití přileb

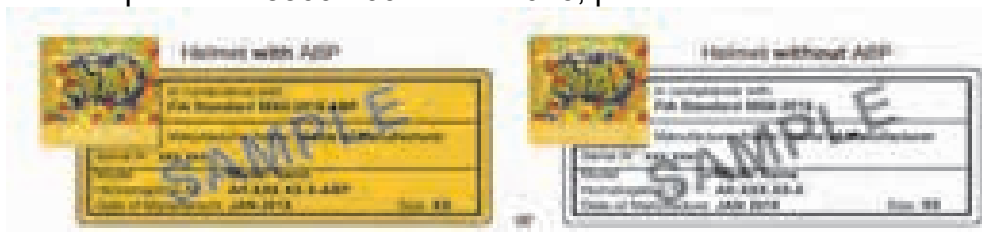
Při všech automobilových sportovních podnicích lze používat pouze ochranné přilby, odpovídající standardům, uvedených na Technickém listu **FIA č. 25** resp. přilby, uvedené na Technických listech FIA č. **33, 41, 49 a 69**.

Vzory štítků pro přilby s platným standardem:

Standardy FIA:



Konec platností: 8860-2004 – rok 2020, pro ostatní není určena



Standardy SNELL:

Konec platnosti: 2023

Priorita standardů z hlediska životnosti přileb:

Je-li přilba schválena dle jednoho ze standardů FIA (8860-2004 TL č. 41, 8860 – 2010 TL č. 33, 8859 – 2015 TL č. 49 nebo 8860 – 2018 TL č. 69 – nový standard pro přilby bez – „without ABP“ i se – „with ABP“ speciální výztuhou proti nárazu letícího tělesa)) má z hlediska životnosti přednost před ev. druhým označením (vyhovuje-li např. i standardu Snell SA 2010, může mít na sobě i štítek Snell 2010). Životnost se tedy řídí standardem FIA.

Je-li přilba schválena dle standardu 8858-2002 nebo 8858-2010 (standard pro schválení kompatibility přilby s FHR), přičemž přilba musí být schválena dle standardu pro vlastní přilbu např. Snell, je životnost přilby řízena standardem Snell.

K 31.12. 2018 budou z TL FIA č. 41 staženy všechny přilby standardu Snell SA2005.

Příklad: přilba se štítkem 8860-2004 a současně se štítkem Snell SA2005 má životnost do konce roku 2020, jelikož životnost podle Snell je do konce roku 2018, ale životnost podle FIA 8860-2004 do konce roku 2020.

ABP – Advanced ballistic protection

zdroj: FIA

6.2.2 Výjimky – přilby s propadlým standardem:

Přilby **BS6658 resp. 6658-85TYPE A/FR, SA2000, SA2005 a SFI** (přilby s ukončeným standardem) je možné používat pouze v následujících disciplínách:

Rally - Rally pravidelnosti, Rally legend (RL)

Závody do vrchu - E1H

Slalom – všechny třídy

U těchto přileb je důležitý jejich fyzický stav, který posoudí HTK.

Vzory štítků pro přilby s propadlým standardem:

6.2.3 Přilby pro buggy

Jezdci s vozidly otestovanými do divizí FIA jsou povinni používat FHR a přilby kompatibilní se zádržným systémem hlavy (FHR).

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Jezdci divizí RB do 14 let věku mohou používat i přilby dle standardu SNELL CMS 2016, CMS 2007 a SNELL CMR 2016, CMR 2007 nebo dle předpisu EHK 022 s homologační značkou E1 – E21 a E27 s doplňky série 05.



6.2.3.1 Přilby pro národní skupiny autocross (AX)

Platí pro AX: D2, D5, D6, D7, D8 a D9 s drátěnou výplní otvoru čelního skla.

Pro tyto vozy jsou povoleny motocyklové ochranné přilby s platným standardem SNELL M2015, M2010 nebo M2005



i následující motocyklové přilby dle evropské normy ECE:



ECE 22-05 „F“ Evropa je evropská norma pro ověřování odolnosti ochranných přilb.
Pro rok 2018 platí zjednodušená norma na nádhvoce unifik. přilby.
Musí začínat vždy číslicí 05 a za ní následují další čísle (obvykle výrobní série).
Plameny v kroužku a čísla (E, E1, ...) značí státní skupinu, kde byla přilba zkoušena.
Na všechny nále uvedené zkoušené mají certifikaci pro zkoušky přilb.
Evropské čísla států: E1 - E27

E1 for Germany, E2 for France, E3 for Italy, E4 for Netherlands, E5 for Sweden, E6 for Belgium, E7 for Hungary, E8 for Czech Republic, E9 for Spain, E10 for Yugoslavia, E11 for UK, E12 for Austria, E13 for Luxembourg, E14 for Switzerland, E15 (- vacant), E16 for Norway, E17 for Finland, E18 for Denmark, E19 for Romania, E20 for Poland, E21 for Portugal, E22 for the Russian Federation, E23 for Greece, E24 for Ireland, E25 for Croatia, E26 for Slovenia, E27 for Slovakia, E28 for Belarus, E29 for Estonia, E30 (- vacant), E31 for Bosnia and Herzegovina, E32 for Latvia, E33 for Bulgaria, E34 for Turkey, E35 for Macedonia, E36 for Japan, E37 (- vacant), E38 for Australia, E39 for Ukraine, E40 for South Africa, E41 New Zealand.

JIS
Japonská homologace (Japanese Industrial Standards)
Může být doplněno T = medicínská a bezpečnostní výživa

6.2.4 Maximální hmotnost přilby

Maximální hmotnost přilby včetně zabudovaného komunikačního systému je **1900 g** u zcela uzavřené přilby a **1700 g** u otevřené přilby.

Na přilbu montovaný komunikační systém je zakázán při okruhových závodech a závodech do vrchu (sluchátka do uší jsou povolena). Instalaci mikrofону lze provést pouze v souladu se schválením výrobce.

6.2.5 Zdobení

Přilba může být zdobena pouze při dodržení omezení, která stanovil výrobce a pouze pomocí barev, výrobcem specifikovaných (akrylová barva schnoucí na vzduchu, polyuretanové laky apod.),

Vypalovací barvy nesmí být k zdobení použity. Použití samolepek nebo obtisků je třeba konzultovat s výrobcem.

6.2.6 Kamery

Na přilby je přísně zakázáno připevňovat kamery a jiná zařízení. Kamery je do vozu možné instalovat v souladu s aktualizovanou TI 10/2016, přičemž platí zásady: přední hrana ušáku jezdce, možnost použití plastových zdrhovacích pásků, pevný držák.

6.2.7 Povinné používání FHR

Použití zádržného systému hlavy (typ HANS System, Hybrid System, Hybrid Pro systém, HANS Adjustable systém viz TL č. 36), homologovaného FIA včetně odpovídajícího kompatibilního příslušenství, je povinné pro všechny jezdce a spolujezdce pro:

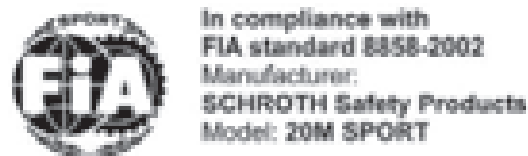
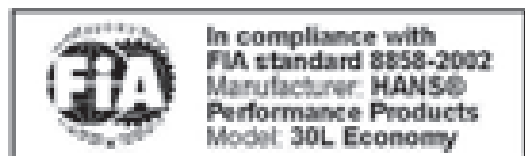
- MČR v rally
- RSS tř. 5 – 11
- Rally 2+
- MČR ZAV
- MMČR a MČR ZAO
- MMČR v AX – TouringAutocross, SuperBuggy, Buggy1600, JuniorBuggy
- MMČR v RX (mimo STC, D5, D6, D9 a N1600)
- MMČR v CrossCountry Rally (CCR)

Pro všechny ostatní disciplíny je použití FIA homologovaného zádržného systému hlavy, včetně odpovídajícího kompatibilního příslušenství, důrazně doporučeno.

FHR:



HANS:



6.2.8 Přilby pro FHR

Přilby, kompatibilní s FIA homologovaným systémem FHR (8858-2010) a HANS (8858-2002) jsou uvedeny na Technickém listu **FIA č. 41**.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Vzory štítků pro přilby kompatibilní s FHR (8858-2010) s platným standardem:



štítek **SNELL SA2010** nebo **SAH2010**

Konec platností: dle konce platnosti SNELL = 2023

Vzory štítků pro přilby kompatibilní s HANS (8858-2002) s platným standardem:



Konec platností: dle SNELL SA2005 tzn. 2018

6.3 Bezpečnostní pásy TL FIA č. 24 a 57

Všechna vozidla musí být vybavena bezpečnostními pásy s homologací dle FIA standardu 8853/98 nebo 8853-2016 tzn. minimálně 5 nebo 6 bodovými (v souladu s jednotlivými technickými předpisy).

Pro závody ZAO, ZAV, AK a RK musí být použity bezpečnostní pásy vybavené zámkem typu „T“ (turn-buckle) = s otáčecím mechanismem.

Pro rally je důrazně doporučeno použití bezpečnostních pásů vybavených zámkem typu „P“ /push-button/ = s tlačným mechanismem.

Pro Rally a CrossCountry Rally musí být trvale ve voze dva nože na pásy. Tyto nože musí být snadno dostupné pro jezdce a spolujezdce, sedící ve svých sedadlech se zapnutými pásy.

Ustanovení tohoto článku platí pro všechny stupně. Případné výjimky jsou uvedeny v národních předpisech pro jednotlivé skupiny nebo v Příloze K MSŘ FIA pro HA.

6.4 Bezpečnostní sedadla – TI 09/2016, TL FIA č. 12 resp. 40

Použití sedadel určuje pro soudobé automobily čl. 253 PŘ. J FIA a pro historické automobily dle PŘ. K FIA, případně předpisy pro jednotlivé skupiny/disciplíny. Identifikační znaky sedaček obsahuje **TI 09/2016**.

Výjimky pro použití jsou uvedeny v NSŘ.

6.5 Hasicí přístroje a systémy

HP- ruční hasicí přístroj

HS – hasicí systém

Požadavky na montáž, revize, zabezpečení HP a HS obsahuje **TI 05/2016**. Seznam homologovaných hasicích systémů je uveden v technickém listu **FIA č.16 resp. č. 52** (www.fia.com). Revize HS může provádět pouze výrobce nebo výrobcem pověřená firma. Revizi HP dle standardu 8865-2015 TL č. 52 může provádět pouze výrobce nebo výrobcem pověřená firma. Revizi ostatních HP může provádět revizní technik ručních hasicích přístrojů. Lahve HP i HS musí být zajištěny proti axiálnímu posunutí.

Platnost revizí: **2 roky**

RALLY

V souladu s článkem 253.7 Přílohy J MSŘ FIA musí být všechny (není-li v NSŘ uvedeno pro danou skupinu jinak) soudobé automobily a některé skupiny HA, v souladu

s požadavky Přílohy „K“ FIA, vybaveny zabudovanými HS, majícími homologaci FIA a HP.

Od 1. 1. 2020 musí být pro podniky FIA vybaveny hasicími systémy z TL FIA č. 52 vozy skupin R1, R2, R3. Pro MČR v rally musí být tímto systémem vybaveny vozy skupin R2 a R3.

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

Sportovní automobily musí být vybaveny HP nebo systémy dle příslušných článků Přílohy J nebo K MSŘ FIA nebo dle kap. E NSŘ.

Případné výjimky jsou uvedeny v NSŘ nebo v předpisech pro skupiny.

Vozy disciplíny slalom a drifting STREET nemusí být vybaveny HP ani HS.

Pozor vždy platí: Hasicí systém musí být při provozu vozidla vždy odjištěný (připravený k okamžité aktivaci).

6.6. Palivové nádrže

Pro všechna vozidla ve všech disciplínách je doporučeno použití bezpečnostních palivových nádrží dle FIA Standardu - FT3, FT3.5 a FT5. Povinné použití bezpečnostních nádrží dle standardu FIA se pro MMČR a MČR řídí Přílohou J MSŘ FIA z roku 2016. Pro podniky v gesci FIA platí aktuální Příloha J MSŘ FIA.

Instalace bezpečnostní nádrže nesmí znamenat zásah do nosných částí skeletu karoserie. Prochází-li plnicí hrdlo palivové nádrže prostorem pro posádku, musí být na straně nádrže vybavena FIA homologovaným zpětným ventilem (viz čl. 253.14.5. Přílohy J MSŘ FIA).

6.7 Tažné oko

6.7.1 Umístění a označení

Tažné oko musí být pro všechny disciplíny namontováno na voze vpředu i vzadu. Oka nesmí přesahovat obrys vozidla. Pokud oko není viditelné, musí být jeho poloha označena šipkou. Barva ok ev. šipek musí být červená, žlutá nebo oranžová resp. kontrastní vůči podkladu.

6.7.2 Použití

Pro disciplíny ZAO (Závody automobilů na okruhu), RX (Rallycross) a AX (Autocross) musí být tažná oka ocelová, pevně spojená (svar, šroub M12 resp. 2 x M10) s pevnou částí karoserie (skeletem). Ustanovení 6.7.2. neplatí pro monoposty resp. buggy. Oko musí být zhotoveno min. s vnitřním průměrem **60 mm** a s průřezem min. 78 mm² (Ø10 mm).

6.8 Zasklení vozidel

6.8.1 Použití folií aplikovaných na zasklení vozidel

RALLY

V souladu s článkem 253.11 Přílohy J MSŘ FIA jsou pro vozidla předepsány čiré, zevnitř aplikované, ochranné folie skel bočních oken. Použití barevných nebo zrcadlových folií je povoleno také a to v souladu s článkem 253.11 Přílohy J MSŘ FIA, a pouze na základě výjimky uvedené ve ZU podniku. Šedý nebo černý protisluneční pás, aplikovaný zevnitř na čelním okně, je povolen za předpokladu, že nesníží možnost posádky sledovat dopravní značení a signalizaci.

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

Použití tónovaných skel nebo bezpečnostních fólií je povoleno pouze na bočních a zadních sklech (pokud jednotlivé technické předpisy nestanovují jinak). V každém případě však musí být osoba, stojící **5 m** od vozu, schopna vidět jezdce a vše uvnitř vozu. Protisluneční pás libovolné barvy lze aplikovat pouze zvenčí s omezením, že pás nebude bránit jezdci ve sledování signalizace.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Boční okno (je-li použito) na straně jezdce musí být vždy z bezpečnostního skla nebo polykarbonátu (Makrolon, Lexan) o min. tloušťce **4 mm** s tolerancí -0,2 mm (není-li předpisem pro skupinu stanoveno jinak).

Povolené materiály:

Polycarbonat

Makrolon mono-clear 099 (D2333)

Makrolon mono-longlifeclear 2099 (D2334)

Lexan Margard MR 5E (D2273)

Lexan 9030-112 (D310/1)

Lexan FMR 102-5109 (D982)

Lexan 102-112 (D313)

Soutěžící je povinen při testování vozu předložit doklad o původu a druhu použitého materiálu.

6.8.2 Používání nálepek na sklech a oknech sportovních automobilů

Používání nálepek na sklech a oknech sportovních automobilů řeší pro všechny disciplíny příslušné Standardní propozice

6.9. Demontovatelný volant:

Jezdec je povinen po opuštění vozu provést v rámci možností zpětnou montáž demontovatelného volantu pro zajištění manipulace s vozem (odstavení vozu v UP, porucha na trati, nehoda ..)

6.10 Zámek volantu

Systém zajištění proti krádeži (zámek volantu) musí být vyřazen z činnosti (platí pro všechny disciplíny).

7. HLUK

7.1 Limity hladiny hluku

Pro aktuální rok jsou stanoveny tyto maximální limity hluku:

- **RALLY:** **96 dB(A) + 2 dB(A)** na chybu měření
Měřeno dle uvedené metodiky při **3500 ot/min.** u benzinových a **2500 ot/min.** u dieselových motorů.
- **ZAO:**
 - a) Statické měření

D2 + D3 + D5	108 dB + 2 dB na chybu měření
D4	103 dB + 2 dB na chybu měření

Měření musí být provedeno dle metodiky, uvedené v NSŘ - kap. E, čl. 7, odst. 7.2 tzn. při 4500 ot./min. a při $\frac{3}{4}$ maximálních otáček.
 - b) Dynamické měření

D2 + D3 + D4 + D5	110 dB + 2 dB na chybu měření
--------------------------	--------------------------------------
- **ZAV:**
 - vozidla I. kategorie **105 dB(A) + 2 dB(A)** na chybu měření
 - vozidla II. kategorie **110 dB(A) + 2 dB(A)** na chybu měřeníVše měřeno dle uvedené metodiky při 4500 ot./min. s ohledem na §3 odst. 7.3 kap. E NSŘ resp. při na $\frac{3}{4}$ otáček, při kterých dává motor max. výkon
- pohárové vozy mají stanoven limit hluku schváleným technickým předpisem.
- **AX+RX** (vyjma RB): **100 dB(A) + 2 dB(A)** na chybu měření
Měřeno dle uvedené metodiky při **4500 ot./min.**
- **RB** **110 dB(A) + 2 dB(A)** na chybu měření
Měřeno dle uvedené metodiky při **5000 ot./min.**
- **Ostatní disciplíny**

Drift	108 dB(A) + 2 dB(A) na chybu měření
Slalom	105 dB(A) + 2 dB(A) na chybu měření

Dynamické měření

Měření je prováděno ve vzdálenosti 10 metrů od dráhy na nejdelší rovince okruhu při průjezdu jednoho (sólo průjezd) vozidla na plný výkon.

Hladiny hluku statického a dynamického měření jsou maximální.

TKomise si vyhrazuje právo úpravy hladiny hluku na základě měsíčního předhlášení.

Obecně platí:

Limit a metoda měření hluku lze omezit resp. stanovit standardními propozicemi disciplíny nebo ZU podniku.

Uvedené limity platí pouze v případech, kdy nejsou v Příloze J MSŘ FIA, v rádech disciplíny nebo v ZU jednotlivých podniků stanoveny pro některé skupiny limity hladiny hluku nižší

7.2 Měření vnějšího hluku

Výfukový systém sportovních vozidel musí splňovat následující podmínky:

7.2.1 Výfukový systém vozidel musí být vybaveno trvale zapojeným účinným tlumičem s dostatečnou životností.

7.2.2 Celý výfukový systém musí být těsný a kromě vyústění koncové části nejsou přípustné žádné další otvory.

7.2.3 Nejsou přípustná zařízení k přechodnému tlumení ani k volitelnému vedení proudu u výfukových plynů rozdílnými díly výfukového zařízení nebo do libovolného prostoru.

7.2.4 U více koncových částí potrubí, nesmí být žádná z nich úplně nebo částečně uzavíratelná přestavitelným víkem.

7.2.5 Nejsou přípustná doplňková tlumicí zařízení v koncové části výfukového potrubí, která nejsou nedílnou součástí posledního tlumiče a jeho koncové trubky. Jedná se především o přechodně působící prostředky, jako čisticí ocelová vlna a pod.

7.3 Způsob měření vnějšího hluku

Měření se provádí podle předpisu EHK 51.02. Z předpisu vyjímáme:

§ 1

1. Ke zjišťování funkce výfukového systému z hlediska referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku se použije zvukoměru s příslušenstvím (měřicí mikrofony, kabely a stativ pro fixování mikrofону) a kalibračním zařízením podle doporučení výrobce a otáčkoměru s přesností do 3%. Zvukoměr musí splňovat požadavky, stanovené zvláštním předpisem. Měří se váhovým filtrem A a časovou konstantou „Rychle“ (fast).
2. Prostor, v němž se měří, musí být dostatečně tichý a chráněný před větrem, aby v každém měřeném bodě byl hluk pozadí nejméně o 10 dB /A/ nižší než hluk vozidla. V tomto prostoru smí být pouze řidič a osoba provádějící měření a jejich přítomnost nesmí ovlivnit čtení zvukoměru.
3. Vozidlo musí být umístěno na rovině, asfaltové nebo betonové ploše tak, aby okolo jeho půdorysného obrysu nebyly ve vzdálenosti nejméně 3 m žádné překážky (ani kraj chodníku). Měření se provádí při stojícím vozidle.

§ 2

1. Mikrofon zvukoměru musí být umístěn ve vzdálenosti 0,5 m od ústí výfuku a ve stejné výši jako ústí výfuku a v úhlu 45 stupňů ± 10 stupňů od vertikální roviny procházející středem výfukových plynů. Smysl úhlu se volí tak, aby mikrofon byl vzdálen obrysu vozidla. Je-li ústí výfuku níže než 0,2 m nad zemí, mikrofon se umístí do výše 0,2 m. Osa maximální citlivosti mikrofónu musí být rovnoběžná s povrchem země a musí směřovat k ústí výfuku.
2. U vozidel s vertikálně vedeným výfukem se mikrofon zvukoměru umístí ve vzdálenosti 0,5 m od vnějšího povrchu vozidla bližšího k výfuku a ve výšce jeho vyústění. Osa maximální citlivosti směřuje vertikálně vzhůru.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

3. Má-li výfukový systém dva nebo více výdechů, jejichž vzájemná vzdálenost je menší než 0,3 m, měření se provede pouze u výdechu bližšího k vnější straně vozidla nebo nejvýše položeného výdechu. Je-li vzájemná vzdálenost větší než 0,3 m, měří se každý výdech samostatně.



§ 3

Motor vozidla musí být ohřát na provozní teplotu a odpojen od hnacích kol. Otáčky motoru se stabilizují na 3/4 otáček z otáček, při nichž motor dává nejvyšší výkon (pro potřeby měření sportovních vozidel, kde nejsou kontrolním orgánům známy otáčky max. výkonu, se provádí měření u všech typů čtyřdobých motorů při otáčkách uvedených v čl. 7.1 a měření se provádí při nezatíženém motoru.

§ 4

1. Za naměřenou hodnotu se považuje nejvyšší údaj odečtený na zvukoměru v průběhu stabilizovaných otáček. Náhodné špičkové odečty zvukoměru, které zřejmě nesouvisí s měřeným hlukem, se neberou v úvahu.
2. Pro porovnání se stanovenými referenčními hodnotami hladiny vnějšího hluku je rozhodující nejvyšší hodnota naměřená nejméně ze tří těsně po sobě následujících měření, jejichž rozdíl není větší než 2 dB /A/.

§ 5

Vozidla, jejichž systém tlumení hluku je netěsný, neúplný, nebo jinak poškozený, se považují z hlediska hluku za nevyhovující a měření se neprovádí.

Překročení limitu hladiny hluku bude technickými komisaři zapsáno do Průkazu sportovního vozidla a vozidlo nebude k soutěži převzato. V průběhu podniku bude tento přestupek oznámen sportovním komisařům k dalšímu řízení.

Upozornění: Protesty proti metodě měření a výsledkům měření nebudou akceptovány.

7.4 Podmínky pro měření hluku na sportovním podniku

Pro měření hluku při sportovních podnicích je pořadatel povinen zajistit:

7.4.1 Ohraničený prostor bez přístupu nezúčastněných osob minimálně 10 m na všechny strany od měřeného vozidla.

7.4.2 Vybavení pracoviště

1 pracovní stůl + 2 židle.

Pracovní stůl musí být zajištěn proti dešti a přímému slunci (stan, velký deštník), mobilní mikrofon musí být zajištěn proti dešti (malý deštník), jinak měření v dešti bude přerušeno.

Napojení el. přípojky 220 V, ve vzdálenosti max. 10 m od pracoviště.

Při AX a RX koberec o rozměru 1,5 x 1,5 m.

V případě měření za snížené viditelnosti nutno zajistit odpovídající osvětlení pracovního stolu a celého pracoviště.

7.4.3 Personální zajištění

V případě, že měření hluku je AS AČR delegován pouze 1 technický komisař, musí být k dispozici pro vlastní měření dva pracovníci pořadatele.

Organizaci vjezdu vozidel do měřicího prostoru a vstup oprávněných osob (jezdec, spolujezdec + jeden doprovod) musí zcela zajistit pořadatel.

Výfuky vozidel mohou být u technické přejímky označeny, nebo zaplombovány.

8. KATALYZÁTORY

Povinné použití účinných katalyzátorů výfukových plynů řeší technický předpis skupiny (divize, třídy) nebo Standardní propozice disciplíny.

Pro tato vozidla je předepsáno používání bezolovnatého benzínu. Výjimky z tohoto článku jsou uvedeny v předpisech pro jednotlivé skupiny a disciplíny popř. ve Standardních propozicích disciplíny nebo v příslušné kapitole pro disciplínu.

8.1 Technické požadavky

Používat lze pouze sportovní katalyzátory, mající homologaci FIA (viz Technický list FIA č. 8) nebo ASN (viz národní homologaci) a katalyzátory, kterými jsou vozidla autorizovaným výrobcem sériově vybavena.

Předepsanou FIA homologaci, národní homologaci nebo technický pasport sériového katalyzátoru musí dodat výrobce katalyzátoru a jezdec je povinen na požádání ji kdykoliv předložit technickým komisařům k nahlédnutí.

Sportovní katalyzátor je určen pouze pro použití ve sportovním vozidle a v žádném případě není schválen pro běžný silniční provoz.

Katalyzátor musí být umístěn co nejbližší motoru (za sběrným potrubím) nebo tak, jak předepisují jednotlivé články Přílohy J MSŘ FIA (Technický list č. 8), případně předpis výrobce katalyzátoru. Při konstrukci výfukové soustavy je třeba přizpůsobit její držáky vyšší hmotnosti katalyzátoru a vyššímu dynamickému namáhání. Katalyzátor musí být v dostatečné vzdálenosti od hořlavých materiálů (např. laminátové kryty agregátu, podvozek vozidla atd.), případně je nutno jej izolovat vhodnými nehořlavými kryty. V bezprostřední blízkosti před a za funkční částí katalyzátoru musí být umístěn otvor s vnitřním závitem **M18x1,5** pro jeho vizuální kontrolu. Oba otvory musí být opatřeny zásepkou s měděnou podložkou (šroub - hlava na klíč č. 24). Jsou povoleny sériově montované katalyzátory s jiným závitem otvorů pro vizuální kontrolu. Vozidla se snadným přístupem před katalyzátor (formulové vozy) mohou pro odběr vzorku výfukových plynů využít otvor pro vizuální kontrolu před funkční částí katalyzátoru. Ten pak musí být opatřen vždy vnitřním závitem M 18x1,5. Vozidla, která nemají přístup před katalyzátor pro připojení sondy na odběr vzorku výfukových plynů, musí mít odběrní místo vyvedeno do motorového prostoru (případně jinam). Odtud musí být možno vzorek výfukového plynu odebrat bez další manipulace. Zakončení tohoto odběrního místa musí být opatřeno závitem **M8x0,8**. Při provozu vozidla je zaslepeno „čepičkou“ ventilku pro huštění pneu. Toto vyvedení může být při provozu vozidla demontováno. Do prostoru kontroly emisí vjíždí vozidlo v každém případě s namontovaným vyvedením.

Odběrní místo musí být ve výfukové soustavě umístěno za sběrným potrubím motoru a před funkční částí katalyzátoru.

Odběrní místo musí být dále umístěno tam, kde je zajištěn odběr vzorků výfukových plynů ze všech válců motoru vozidla. U vozidel, kde jsou dvě resp. více výfukových potrubí v celé délce samostatných, odběrní místo je umístěno tam, kde je zajištěn odběr výfukových plynů z těch válců, které jednotlivému výfukovému potrubí přísluší.

Počet odběrních míst odpovídá počtu samostatných výfukových potrubí.

Měření emisí se pak provádí u každého výfukového potrubí samostatně.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Za kladný výsledek kontroly se považuje vyhovění limitům ve všech výfukových potrubích.

Vozidla, která mají katalyzátor výfukových plynů umístěn na konci výfukového potrubí (formulové vozy, buggy....), musí mít pro měření za funkční částí katalyzátoru vyústění minimální délky **300 mm** o vnějším vstupním průměru **max. 60 mm** pro možnost zasunutí sondy pro měření emisí. Toto vyústění musí být těsně spojeno s katalyzátorem. Při provozu vozidla může být demontováno.

Do prostoru kontroly emisí vjíždí vozidlo vždy s tímto vyústěním namontovaným.

8.2 Organizační zabezpečení měření emisí

8.2.1 Každé měřené vozidlo bude identifikováno startovním číslem a výsledky kontroly budou v protokolu o měření emisí. Výsledek měření emisí bude zapsán v dokladech vozidla dle instrukcí technického komisaře.

8.2.2 Měřicí skupině bude k dispozici aktualizovaná startovní listina.

8.2.3 Měřicí skupina bude viditelně označena pro volný pohyb v prostoru technické přejímky. Označena budou i jejich technologická vozidla s měřicí aparaturou.

8.2.4 Na pracovišti musí být k dispozici místo pro odběr el. proudu (2 zásuvky 220 V, 1 zásuvka 380 V).

8.2.5 Musí být vyřešeno odsávání výfukových plynů, případně měřené vozidlo musí být zadní částí max. 2 m od vnějšího prostoru (možnost použití přenosného odsávacího zařízení).

8.2.6 K dispozici musí být 2 stoly pro umístění měřicí aparatury.

8.2.7 Měření musí probíhat na kryté ploše minimálních rozměrů 6x4 m.

8.2.8 Prostor kontroly musí být vhodným způsobem uzavřen.

8.2.9 Pro komunikaci s jezdci je nutná stálá přítomnost technického komisaře.

8.2.10 Přípravu vozidel pro měření emisí řídí technický komisař.

Pozn.: Vozidla budou do prostoru kontroly emisí vpuštěna po zahřátí motoru a katalyzátoru (staticky 3000 ot./min. po dobu 3 min. nebo jízdou na nízký převodový stupeň cca 2 km).

8.3 Kontrola katalyzátoru

8.3.1 Visuálně

Visuální kontrola musí být provedena pomocí endoskopu nebo zrcátka cestou kontrolních otvorů před a za katalyzátorem.

Předmětem kontroly je zjištění, zda není náplň katalyzátoru mechanicky poškozena.

8.3.2 Kontrola účinnosti

Pro hodnocení účinnosti musí být zjištěna velikost snížení obsahu CO měřením před a za katalyzátorem.

Obsah CO před katalyzátorem se měří prostřednictvím odběrního místa, které musí být upraveno dle čl. 8.1 tohoto předpisu.

Obsah CO za katalyzátorem se měří na konci výfuku vozidla.

Kontrolu účinnosti lze provádět pouze při technické přejímce před sportovním podnikem

8.3.3 Režimy měření

a) normální pracovní teplota motoru

b) konstantní volnoběžné otáčky motoru mezi 3.000 a 6.000 ot./min. případně otáčky motoru, které jsou pro měření uvedeny v homologačním listě katalyzátoru.

8.3.4 Zaplombování spojů

V případě potřeby může být provedeno dle dispozic technického komisaře.

8.4 Požadovaná kritéria

RALLY, CCR: - 40 % snížení obsahu CO ve výfukových plynech v katalyzátoru

- maximálně 2 % CO ve výfukových plynech na konci výfuku vozidla

ZAO, ZAV, AX, RX: katalyzátor je účinný, pokud je obsah CO ve výfukových plynech na výstupu z katalyzátoru nižší než na vstupu.

Motor vozidla, jeho příslušenství a zejména elektrická soustava nesmí při měření vykazovat žádnou zjevnou závadu.

Katalyzátory vozidel mohou být u technické přejímky označeny nebo zaplombovány.

Zápis o neúčinném katalyzátoru v duchu tohoto předpisu provede technický komisař do PSV a vozidlo nebude k soutěži převzato.

Upozornění: Protesty proti metodě měření a výsledkům měření nebudou akceptovány.

9. PALIVO

Pro všechny disciplíny automobilového sportu platí tato ustanovení:

Palivo musí vždy odpovídat ustanovení čl. 252.9 Přílohy J MSŘ FIA. Propozicemi závodu může být předepsáno používání jednotného paliva. Na národních podnicích může být použit i jiný druh paliva, jehož složení a podmínky použití schvaluje Technická komise.

Po skončení každého měřeného tréninku a každé jízdy vlastního závodu musí zůstat v palivové nádrži vozidla minimálně **3 litry** paliva tak, aby bylo možno odebrat vzorky paliva k provedení rozboru (neplatí pro RacerBuggy).

Toto ustanovení platí pro všechny disciplíny a jeho nedodržení může mít za následek vyloučení jezdce ze závodu.

Vzorky paliva se odebírají do **3 ks** speciálních nádob o objemu 1 l, umožňujících zaplombování s tímto určením:

1ks vzorku - určen k vlastnímu rozboru

1ks vzorku - pro hlavního technického komisaře pro případ opakování rozboru

1ks vzorku - pro jezdce pro případ odvolání se proti výsledku rozboru – Jezdec obdrží vzorek v zapečetěné nádobě po složení kaucy 400 Kč technickému komisaři. Kauce bude vrácena po navrácení nádoby.

Rozbory budou prováděny v laboratoři určené FIA:

1. SGS Czech Republic, s.r.o.
K Hájm 12133/2
155 00 Praha 5
2. Vysoká škola chemicko-technologická v Praze
Ústav technologie ropy a alternativních paliv
Technická 5
166 28 Praha 6

Výsledky uvedené laboratoře jsou rozhodující pro podniky konané na území ČR.

10. PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ PNEUMATIK A OSVĚTLENÍ VOZIDEL PŘI RALLY

10.1 Pneumatiky

Podle vyhlášky MD č. 341/2002 Sb. musí být po celou dobu provozu vozidla na veřejných komunikacích hloubka desény pneumatik minimálně 1,6 mm.

Lze používat pouze pneumatiky s lisovaným desénem:

- a) schválené pro veřejný provoz a opatřené homologací „E“
- b) odpovídající předpisům FIA 2013 - 2018 pro rally.
- c) odpovídající předpisům FIA 2012 pro rally:
 - 17 - 25 % běhounu tvoří desén, pneumatika má homologaci FIA a lze ji dodatečně dořezávat
 - více než 25 % běhounu tvoří desén, pneumatika nemá homologaci FIA a nelze ji dodatečně dořezávat.

Tyto pneumatiky nesmí být v katalogu výrobce označeny typem „SLICK“.

Používání pneumatik na rychlostních zkouškách rally všech koeficientů:

Na rychlostních zkouškách při rally lze používat pouze pneumatiky s lisovaným desénem (podrobná definice je k dispozici u Technické komise), které odpovídají požadavkům uvedených v odstavci 10.1 ad a), b) nebo ad c). FIA homologace platí ode dne začátku platnosti bez omezení a jejich seznam je k dispozici u Technické komise nebo u pověřených technických komisařů. V průběhu rally musí být hloubka desénu na 3/4 běhounu pneumatik namontovaných na vozidle a záložních pneumatik nejméně **1,6 mm**.

Kdykoliv v průběhu rally mohou být provedeny kontroly pro ověření správnosti použitých pneumatik. Každá pneumatika, která bude shledána jako nevyhovující, bude technickými komisaři označena a nesmí být použita.

Použití pneumatik s hroty je povoleno ve smyslu dopisu Ministerstva dopravy čj. 269/2004-150-ORG2/2.

Nedodržení předpisů pro použití pneumatik na RZ bude oznámeno sportovním komisařům k dalšímu řízení.

Vnitřek pneumatiky (prostor mezi vnější částí ráfku a vnitřní částí pneumatiky) musí být vyplněn jen vzduchem. To znamená, že je zakázáno použít jakéhokoliv zařízení, které umožňuje zachovat funkci pneumatik při vnitřním tlaku stejném nebo nižším než je tlak atmosférický.

Při všech stupních rally mohou být v soutěžním vozidle převážena nejvýše 2 náhradní kola. Všechny pneumatiky musí být obuty tak, aby čárový kód pneumatiky byl na její vnější straně.

10.2 Používání hlavních a přídatných světlometů u automobilů při rally

Přídavné světlomety:

Na vozidle může být maximálně **6** přídavných světlometů (jejich počet musí být vždy sudý). Pokud jsou použity sériové mlhové světlomety, budou tyto počítány mezi přídavné. Přídavné světlomety nemusí mít homologační značku EHK („E“) a lze jich použít pouze na RZ.

Hlavní světlomety:

Po celou dobu sportovního podniku musí být na vozidle funkční jeden pár obrysových světel, jeden pár tlumených a jeden pár dálkových světel. Všechna tato světla musí mít homologaci EHK („E“).

Světlomety LED:

Podmínky pro použití těles s LED diodami viz www.autoklub.cz, Motorsport, Automobily, Techničtí komisaři, Technická informace **TI 04/2014** resp. **TI 05/2015**. Používání **přídavných** světel, využívající technologii LED je pro všechny skupiny povoleno a to za následujících podmínek:

- sudý počet těles s LED technologií, umístěný symetricky od podélné osy vozu
- možnost použití pouze během RZ (na uzavřené trati)
- na vozidle nemusí být pro tato přídavná světla namontován korektor sklonu
- může být překročena souhrnná svítivost původních dálkových světel

Tímto se v **TI 04/2014** a **TI 05/2015** ruší požadavek na povinné uplatnění homologační značky E.

Pro historické automobily všech skupin a period včetně třídy Klasik platí striktní zákaz používání světlometů s technologií LED a xenon.

11. PROVOZ SPORTOVNÍCH VOZIDEL NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

11.1 Sportovní automobily

11.1.1 Sportovní automobily se zvláštní registrační značkou (RZ) – R značka

Na veřejných komunikacích se smějí pohybovat pouze sportovní automobily opatřené zvláštní registrační značkou pro sportovní automobily, které byly postaveny či

přestavěny ve smyslu Rozhodnutí MD ČR č.j.1004/03-150 z 28.02.2003 a 1005/03-150 z 28.02.2003.

Tyto automobily musí být opatřeny Průkazem sportovního vozidla (PSV) s registrační značkou, musí každoročně absolvovat technickou prohlídku (STK), včetně měření emisí v jedné z vybraných STK (čl. 13.6) a podléhají evidenci na dopravním úřadě. PSV vydává dle schválené metodiky Technická komise prostřednictvím pověřených členů

11.2 Omezení pohybu sportovních automobilů a sportovních nákladních automobilů nad 3,5 t, opatřených registrační značkou po veřejných komunikacích

Na základě zákona č. 56/2001 Sb., §79b (o podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích - viz www.autoklub.cz, sekce Automobily, odkaz - Techničtí komisaři) se může sportovní automobil opatřený registrační značkou, pohybovat na pozemních komunikacích pouze na základě povolení vydaného MD ČR, které platí pouze v průběhu oficiálního programu rally.

To znamená, že na jednotlivé rally musí být sportovní automobily přepravovány ne po vlastní ose, ale pouze na přepravnících (přívěsy, návěsy, přepravní vozidla). Seznamování se s tratí vlastní rally nelze provádět sportovním automobilem opatřeným registrační značkou. Nákladní sportovní vozidlo nad 3,5 tuny (kategorie N2) lze přepravovat na podnik po vlastní ose po pozemních komunikacích jen za podmínky, že řidič bude mít u sebe kopii potvrzené přihlášky k účasti na podniku, ke kterému se přepravuje a to tam i zpět. Kontrolu dodržování tohoto ustanovení bude v rámci svých kompetencí provádět POLICIE ČR. Za podnik je považována pro kategorii N2 (neplatí pro kat. M1 a N1) i cesta na testování, STK (zapsáno v kalendáři AČR jako podnik) sportovního vozidla (doklad: potvrzení AČR o termínu testování).

11.3 Používání registračních značek na sportovních automobilech

Po celou dobu provozu, včetně rally, musí mít sportovní automobil RZ umístěny následovně:

- zadní registrační značka, opatřená nálepkou z STK, musí být umístěna na místě, výrobcem automobilu k tomu určeném.
- druhá registrační značka (původní přední) musí být po celou dobu provozu přišroubována nebo přinýtována na horní části vnitřního panelu pravých zadních dveří resp. u třídvéřového automobilu na horní části panelu pod pravým zadním bočním oknem. Samolepicí registrační značka, správných rozměrů a předepsaného provedení, musí být vylepena na přední části vozu (přední část kapoty motoru nebo víka zavazadlového prostoru, čelo, nárazník). Značka musí být umístěna viditelně při pohledu zepředu a musí být čitelná osobou, stojící před vozidlem ve vzdálenosti **5 m**.

Pro sportovní nákladní automobily nad 3,5 t platí umístění dle výjimky v Metodice.

Nedodržení tohoto ustanovení bude mít za následek nepřevzetí automobilu ke sportovnímu podniku.

12. POSTUP PŘI VZNIKU SPORTOVNÍHO AUTOMOBILU PRO SPORTOVNÍ PODNIKY POŘÁDANÉ NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

Sportovní automobil pro rally vzniká dle METODIKY vydané Ministerstvem dopravy ČR pod č.j.4/2007 – 150 – METO/1. Tento dokument je uveden v plném znění jako příloha kapitoly E NSŘ na internetových stránkách Autoklubu ČR.

13. TESTOVÁNÍ A TECHNICKÉ PŘEJÍMKY SPORTOVNÍCH AUTOMOBILŮ

13.1 Všeobecné pokyny

13.1.1 Sportovní automobily soutěžících s licencí AS AČR

Všechny sportovní automobily soutěžících s licencí vydanou AS AČR musí být opatřeny Průkazem sportovního vozidla AS AČR (PSV) - platí i pro sportovní nákladní automobily nad 3,5 t.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Tyto průkazy slouží k identifikaci daného sportovního vozidla. Sportovní automobily, které nejsou opatřeny PSV nebo u kterých nebyla prodloužena jeho platnost testováním pro danou sportovní sezónu, nesmějí být převzata k závodu na žádném sportovním podniku. Pro zapsání změny majitele v PSV je nutné předložit doklad o nabytí vozidla (kupní smlouva, faktura, převod, změna názvu firmy atd.)

Výjimku tvoří automobily, startující v automobilovém slalomu a driftingu ve skupině vozidel dle platného Technického průkazu, které nemusí být vybaveny PSV. PSV je soutěžící povinen předložit při technické přejímce na každém podniku, garantovaném AS AČR nebo započítávaném do MMČR. PSV je majetkem Autoklubu ČR (poučení o nakládání s PSV viz Metodika vzniku sportovního vozidla a ev. Upozornění na přední (vozy s RZ) či zadní (vozy bez RZ) straně PSV.

13.1.2 Testování a technická přejímka sportovních automobilů

Testování sportovních automobilů provádí testovací komise.

Veškeré testování probíhá plně v organizační režii Technické komise AS AČR. Podmínkou otestování sportovního automobilu je soulad provedení automobilu s homologačním listem FIA, případně HTP nebo s jiným příslušným dokladem-předpisem.

Úpravy vozidla mohou být maximálně v rozsahu příslušných článků přílohy J MSŘ FIA, přílohy K MSŘ FIA, NSŘ AS AČR nebo schváleného technického předpisu.

Testování je platné vždy **do 30. dubna** následujícího kalendářního roku.

Testování ani technická přejímka vozidla na podniku nenahrazuje a ani neruší povinnost soutěžícího provozovat sportovní automobil na podniku plně v rozsahu se všemi platnými předpisy (technické předpisy NSŘ a FIA, Standardní propozice, ZU podniku, vyhlášky a zákony MD atd.).

Přistavením vozu k technické přejímce soutěžící deklaruje soulad provedení vozu s technickými, sportovními a bezpečnostními předpisy, platnými pro příslušnou skupinu a mistrovství. Testovací komisař nebo technický komisař má právo odmítnout testování nebo technickou přejímku vozu s neodstraněnou nebo opakující se závadou.

13.1.3 Testovací termíny

Testování je prováděno v termínech, které jsou zveřejněny v těchto NSŘ AS AČR, na webových stránkách Autoklubu ČR nebo v bulletinu AS AČR.

13.1.4 Testovací poplatky

Za provedené testování je držitel sportovního automobilu povinen uhradit poplatek uvedený v Příloze 1 „Poplatky“, bod 13 těchto NSŘ AS AČR.

13.1.5 Přistavení vozidla

Vozidlo musí být přistaveno k testování nebo k technické přejímce kompletní, plně funkční, v dobrém technickém stavu, čisté a odpovídající příslušným předpisům.

Je-li vozidlo po technické přejímce rozmontováno nebo změněno způsobem, který může ovlivnit jeho bezpečnost nebo vyvolat spory ohledně jeho shodnosti s předpisy, musí být přistaveno soutěžícím na opětovnou technickou kontrolu. O této skutečnosti je soutěžící povinen informovat s předstihem HTK a RSK.

13.1.6 Údaje v PSV

Soutěžící je povinen po absolvování testování překontrolovat údaje v PSV, zejména údaje o testování (technické parametry, majitele, zařazení, razítka) a údaje o schválení vozidla k provozu na veřejné komunikaci (razítko MD).

Do PSV bude na stránce ÚŘEDNÍ ZÁZNAMY zapsán typ (obchodní označení) vozu dle Osvědčení o registraci vozidla, část II (Technický průkaz), strana Technický popis vozidla, kolonka D2 resp. D3.

13.2 **Testování sportovních automobilů opatřených registrační značkou**

Kromě bodů uvedených ve čl. 13.1 platí pro tyto vozy navíc následující ustanovení:

13.2.1 Zásah do identifikátoru vozidla:

Svévolným zásahem do identifikátoru vozidla (VIN kódu) se vozidlo stává nezpůsobilým k provozu na pozemních komunikacích. Zásahy do identifikátorů může provádět, na základě úředního rozhodnutí o přidělení, zneplatnění či změně identifikátoru, pouze dopravním úřadem pověřený orgán. Za svévolný zásah do identifikátoru se považuje individuální vyražení symbolů nebo celého VIN, změny, znehodnocení a ostatní úpravy VIN kódu.

13.2.2 Mechanismus testování

Testování sportovních automobilů, opatřených registrační značkou (Rally, CCR), bude provedeno centrálně v oficiálních termínech – viz čl. 13.5 – neplatí pro stavby, dovozy.

Na oficiální termíny testování je nutné se závazně objednat online podle pokynů uvedených na webových stránkách Autoklubu ČR (vždy po 1. únoru).

Při centrálním oficiálním testování bude vždy provedeno testování (kontrola souladu s technickými předpisy FIA resp. AS AČR), měření hluku a zvláštní technická prohlídka sportovního vozidla vč. měření emisí (v STK dle článku 13.6).

13.2.2 Doklady a připravenost vozidla**a) Doklady**

Při každém testování sportovního vozidla s RZ musí být předloženo:

- PSV s RZ
- technický průkaz vozidla (eventuálně ORV)
- homologační list
- protokol o testování vozidla
- smlouva o zákonném pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla
- v případě testování nového (pouze varianta přestavba) vozidla: dvě barevné fotografie vozidla o rozměrech 90 x 60 mm (pohled zleva zepředu a zprava zezadu)
- certifikát ochranné konstrukce (platí pro ASN homologovanou konstrukci)
- certifikát k nádrži (platí pro bezp. nádrže dle standardů FIA)
- u historického vozidla návrh HTP resp. TPHV
- při testování mimo termín: potvrzení o revizi tracking systému

b) Vozidlo – přistavení k STK

Vždy předkládáte PSV.

Pokud byly pro vozidlo již vystaveny, předkládáte následující dokumenty:

Technický průkaz, Osvědčení o registraci, případná Potvrzení AS AČR k typu motoru, modelovému roku, nebo k provedení VIN.

Technická kontrola je dle zák. č. 56/2001, par. 79b, odst. 4 povinná i pro nový vůz tzn., že pro sportovní vozy neplatí žádná úleva (ochranná doba).

Pokud vozidlo nemá Technický průkaz ČR (varianta stavba nebo dovoz), předkládáte:

„Rozhodnutí o povolení výroby (stavby) jednotlivého sportovního vozidla“, vydané příslušným krajským Dopravním úřadem a technický popis vozidla v rozsahu údajů, uváděných v Technickém průkazu motorového vozidla („Výpis základních technických údajů o vozidle“) a ev. „Povolení k dovozu sportovního vozidla“, vydaných Technickou komisí.

Vozidlo musí být vybaveno:

- registračními značkami (pokud jsou vydány) v předepsaném umístění (tj. včetně druhé, kovové RZ typu “R” na pravých zadních dveřích, nebo pod zadním bočním oknem)
- VIN v originálním provedení, nebo schváleném provedení (nelze přinýtovaný, přišroubovaný, lepený apod.)

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

- vývodem před katalyzátorem pro měření emisí (pokud je katalyzátor vyžadován předpisy NSŘ)
- lékárníčkou a výstražným trojúhelníkem
- rezervním kolem
- zpětným světlem do mlhy - je kontrolováno a vyžadováno i u historických sportovních vozidel
- plnou palivovou nádrží (platí jen pro vozy bez Technického průkazu), vyžadováno pro zápis hmotnosti a jejího rozložení na nápravy

13.2.3 Povolení MD ČR

Každému otestovanému sportovnímu automobilu bude vydáno povolení MD ČR k provozování sportovního automobilu na pozemních komunikacích platné do 30. dubna. dalšího kalendářního roku. Při centrálních testováních bude toto povolení vydáno na místě. Bez tohoto povolení je Průkaz sportovního vozidla s registrační značkou neplatný a vozidlo se nesmí zúčastnit sportovního podniku. Za dodržení tohoto předpisu je odpovědný soutěžící.

Kontakt na sekretariát: tel.: 225 131 496

13.2.4 Testování mimo termín

Každé jiné testování bude považováno za testování mimo termín a držitel sportovního automobilu musí požádat o individuální testování na webu:

www.autoklub.cz

Soutěžící bude zaevidován a bude mu (u prvně testovaného vozu) přidělen a zaslán očíslovaný blanco PSV. Poté je možné řešit termín fyzického otestování vozidla a následně termín STK vč. měření emisí.

V tomto případě musí držitel PSV požádat o povolení MD ČR individuálně.

11.3 **Testování sportovních automobilů bez registrační značky**

Kromě bodů uvedených ve čl. 13.1 platí pro tyto vozy navíc následující ustanovení:

13.3.1 Doklady

Testování sportovních automobilů bez registrační značky provádí po disciplínách testovací komisař při podniku (oficiální termín) nebo ev. individuálně.

Při testování vozidla musí být předloženo:

- PSV bez RZ
- eventuálně homologační list
- v případě testování nového vozidla: dvě barevné fotografie vozidla o rozměrech 90 x 60 mm (pohled zleva zepředu a zprava zezadu) a ev. Povolení ke stavbě, vydané Technickou komisí.
- certifikát ochranné konstrukce (platí pro ASN homologovanou konstrukci)
- certifikát k nádrži (platí pro bezp. nádrže dle standardů FIA)

13.3.2 Mechanismus testování

Oficiálním termínem testování se rozumí termín prvních dvou závodů pro danou disciplínu. Na oficiální termíny testování je nutné se závazně objednat online (vždy po 1. březnu) podle pokynů uvedených na webových stránkách:

www.autoklub.cz

Individuálním termínem testování bude vždy termín prvního závodu v sezóně pro daný vůz.

13.3.3 Testování Cupových vozů

Pořadatelé „Cupů“ mohou, po dohodě s Technickou komisí, stanovit jiný termín testování pro jejich „Cup“. Tento termín pak bude pro účastníky „Cupu“ závazný jako testování „v termínu“. Každé jiné testování pak bude považováno za „testování mimo termín“.

13.4. Testovací komisaři

Josef Stránský	- všechny disciplíny	Vrchlabí
Michal Velebný	- historické automobily	M. Boleslav
Jiří Urban	- autocross, rallycross	Humpolec
Lukáš Kusý	- všechny disciplíny	Praha
Richard Král	- ZAO, ZAV	Praha
Jiří Máša	- všechny disciplíny	Rajhradice
Václav Šedivý	- všechny disciplíny	Strýčkovy
Dan Chmelíček	- ZAO, ZAV	Ivančice

Soutěžící jsou povinni ke kontaktu s testovacím komisařem využívat zásadně e-mailových adres:

Stránský	stransky@autoklub.cz
Velebný	mikevelebny@email.cz
Urban	jir.urban@centrum.cz
Kusý	lukaskusy@seznam.cz
Král	richardkral@volny.cz
Máša	jmrauto@seznam.cz
Šedivý V.	javase@seznam.cz

Pracovní skupina pro schvalování HTP/TPHV

(kontaktní email: **htphv@autoklub.cz**)

Josef STRÁNSKÝ
Stanislav MRKVAN
Michal VELEBNÝ
Jiří MÁŠA
Lukáš KUSÝ
Václav ŠEDIVÝ

13.5 Oficiální termíny a místa testování

RALLY + CCR (včetně HA s RZ)

Zlín – Malenovice- STK 3713
14.03. 08,00 – 20,00 hod.
15.03. 08,00 – 17,00 hod.
Praha – STK ÚSMD Chodovec
27.03. 09,00 – 20,00 hod.
28.03. 08,00 – 20,00 hod.
29.03. 08,00 – 17,00 hod.

Oficiálním termínem centrálního testování ostatních disciplín jsou první 2 závody z kalendáře MČR. Poté bude testování zařazeno jako individuální včetně poplatku.

13.6 Stanice technické kontroly, pověřené provádět zvláštní a schvalovací technické prohlídky sportovních automobilů– příjem vozidel:

- ÚSMD Dekra, a.s., Türkova 1001, 149 00 Praha 4, tel.: 267913838,267288245 ústř., pan Šiman.
- HESPO, s.r.o. 764 14 Zlín – Malenovice, tel.: 577105353, pan Pospíšil

14. TECHNICKÉ DOTAZY, MĚŘIDLA, MĚŘENÍ - BOP**14.1 Technické dotazy**

Technické dotazy budou zodpovězeny a výklady řádů AČR popř. FIA budou prováděny výhradně prostřednictvím webu: www.autoklub.cz – HLAVNÍ WEB – Motorsport – Automobily – Techničtí komisaři – Technické dotazy. Pro dotazy a výklad je třeba vždy uvést co nejvíce informací o voze: disciplínu, skupinu, objemovou třídu, fotografie eventuálně pro HA rok výroby, periodu.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

14.2 Kontrolní měřidla a měřicí přístroje používané technickými komisaři AS AČR

Všechna kontrolní měřidla a měřicí přístroje, používané technickými komisaři, musí být schválena Technickou komisí. U hlukoměrů a elektronických vah musí být prováděna kalibrace odbornou firmou v předepsaných, níže uvedených termínech. O provedené kalibraci musí být na sportovním podniku k dispozici kopie platného certifikátu.

Termíny kalibrací vybraných měřicích zařízení:

Hlukoměr:	1 x za 2 roky
Bezdrátové váhy:	1 x ročně
Váhy do 15 kg:	1 x ročně
Váhy s přenosem signálu el. vodičem:	1 x za 2 roky

14.3. Měření - BOP

Soutěžící je při technické přejímce k podniku povinen nahlásit technickému komisaři dovažovací závaží ve voze. Záznam o použitém závaží bude po jeho zaplombování předmětem zápisu do technické karty.

Příslušná komise disciplíny si vyhrazuje právo zavedení resp. změny BOP (Balance of Performance – vyvážení výkonnosti vozů změnou poměru hmotnost/výkon) s účinností na následujícím podniku průřezem všech disciplín v národních skupinách (Skupiny D v AX/RX, skupiny E1H, E2H v ZAV, Porsche GT v AR, Divize D4 v ZAO).

O zavedení resp. provedené změně BOP včetně zdůvodnění zavedení/změny budou soutěžící informováni prostřednictvím bulletinu na webu www.autoklub.cz.

14.4 Měřicí a kontrolní metody

Za AS AČR schválené metody kontrol a měření jsou považovány všechny oficiální měřicí metody používané FIA a metody a kontrolní postupy, uvedené v „Manuálu měřicích kontrol a postupů TK AS AČR“.

15. HAVÁRIE SOUTĚŽNÍHO VOZU NA PODNIKU AČR

Každou havárii soutěžního vozu při podniku v gesci AČR je povinen vedoucí dispečinku resp. HSK nebo ředitel podniku hlásit HTK s uvedením místa havárie, st. čísla a ev. rozsahu škod.

Soutěžící je po havárii povinen umožnit v co nejkratším termínu HTK podrobnou kontrolu vozu za účelem zjištění poškození vozu a použití povinné BVJ a BVV a je povinen dopravit vozidlo na místo, vyčleněné k tomuto účelu pořadatelem. Soutěžící je zároveň povinen na požádání odevzdat HTK PSV. Nesplnění těchto povinností bude řešeno SSK nebo prostřednictvím disciplinárního řízení.

Pořadatel je povinen pro prohlídku vozu po havárii vyčlenit místo a tuto skutečnost uvést do ZU podniku.

16. ZNAČENÉ DÍLY

Soutěžící je povinen:

- nechat si označit (zaplombovat, označit barvou) díly, vyjmenované v ZU podniku nebo v technickém či sportovním předpise pro skupinu nebo určené na základě požadavků a rozhodnutí SSK (Sbor sportovních komisařů) z podnětu HTK (Hlavní tech. komisař)
- okamžitě hlásit HTK a SSK jakékoli poškození značení (drát, plomby, štítky, přelepky, barva)

Při zjištění poškození identifikátoru a jeho součástí technickým komisařem bude soutěžící předvolán k řízení na SSK

17. SPECIFICKÉ TECHNICKÉ PŘEDPISY JEDNOTLIVÝCH KATEGORIÍ VOZIDEL - NÁRODNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY (NTP)

jsou publikovány ve standardních propozicích jednotlivých disciplín.

F. AUTOMOBILOVÉ RALLY

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR V RALLY

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Autoklub Mistrovství ČR v rally (dále jen MČR) se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou mezinárodní a národní licencí vydanou AS AČR.

Zahraniční soutěžící a jezdci s licencí jiné ASN se mohou podnikem zúčastnit bez nároku na body. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN. Dále mohou bodovat do MČR pouze jezdci ze zemí EU, kteří splňují podmínky dle čl. 2.3.9 MSŘ FIA 2020.

1.1.2 Mistři ČR v rally budou vyhlášeni v absolutní klasifikaci, v samostatné klasifikaci vozů s pohonem 2 kol (dále 2WD), a v jednotlivých vypsáných třídách podle čl. 1.2.3.

1.1.3 Pro všechna hodnocení podle čl. 1.1.2 platí podmínky uvedené v kap. D „Systém mistrovství“ - čl. 3.1 a 3.2.

1.1.4 MČR je vypsáno pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.2 Povolená vozidla

1.2.1 MČR se mohou zúčastnit vozidla uvedená v čl. 1.2.3 Vypsané třídy.

1.2.2 MČR se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají platným předpisům Přílohy „J“, MSŘ a technickým předpisům NSŘ. Všechna vozidla s českou registrační značkou musí odpovídat zákonu 56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

1.2.3 Vypsané třídy vozidel

Třídy	Skupiny
2	S2000-Rally: 1,6 turbo s restriktorem 30 mm (RRC) S2000-Rally: 2,0 atmosférický (S2000 atm) R4 R5
3	N nad 2000 ccm
4	RGT, Porsche GT
5	A nad 1600 ccm do 2000 ccm Super 1600 R2C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R2C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm) R3C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R3C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm) R3T (turbo do 1620 ccm / jmenovitý)
6	A nad 1400 ccm do 1600 ccm R2B (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) R2B (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm) Kit-car nad 1400 ccm do 1600 ccm
7	A do 1400 ccm Kit-car do 1400 ccm
8	N nad 1600 ccm do 2000 ccm
9	N nad 1400 ccm do 1600 ccm R1B (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) R1B (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)

F. AUTOMOBILOVÉ RALLY

10	N do 1400 ccm R1A (atmo do 1390 ccm) R1A (turbo do 927 ccm)
11	A nebo N s přeplňovaným motorem Diesel do 2000 ccm / jmenovitý R3D (do 2000 ccm / jmenovitý)
12	S do 2000 ccm včetně vozů Kit Car
13	S nad 2000 ccm, Open N-CZ

1.2.4 Doplnující ustanovení

- Vozidla homologovaná jako „Kit car“ s objemem 1400 až 1600 ccm mohou být přijata, pokud budou plně odpovídat článku 255. 6.2 „Hmotnost“ Přílohy J.
- Vozidla s jednou poháněnou nápravou s přeplňovaným motorem Diesel, jehož jmenovitý objem nepřesahuje 2000 ccm, budou zařazena do klasifikace vozidel s jednou poháněnou nápravou.
- Pro vozidla homologovaná jako S1600 a S2000 je povoleno použití dílů zrušených "Erratem" bez jakékoliv penalizace
- Vozidla R3D zařazená do třídy 11
- Jsou povolena vozidla skupiny S (národní)
 - vozidla „Kit car“ s objemem nad 1600 ccm
 - vozidla třídy A8 (vozidla sk. A + 2000 ccm). Vozy mohou být upraveny max. v rámci předpisu pro skupinu A)
 - vozidla WRC podle čl. 255 Přílohy J MSŘ FIA 2006 s datem homologace pro skupinu WRC (varianta WR) do roku 2006 včetně s využitím všech variant příslušného homologačního listu, avšak s bezpečnostními prvky podle současně platných předpisů, která byla otestována v ČR a s českou registrační značkou vydanou do konce roku 2014.
 - vozidla se základní prošlou homologací FIA (homologace platné **od 1. 1. 1987**) s možností maximálních úprav pro příslušnou skupinu, avšak s bezpečnostními prvky a hmotností podle současně platných předpisů. Převodovka: vnitřek převodovky je libovolný, převodové poměry a schéma řazení musí být homologované ve sk. A.
- Jsou povolena vozidla s českou národní homologací nebo vozidla se zahraniční národní homologací se schválením Technické komise AČR. Uznány jsou ASN varianty VO jako doplněk příslušného homologačního listu FIA nebo ASN.
- Jsou povolena vozidla OPEN N-CZ dle Národního technického předpisu pro OPEN N-CZ. Třída OPEN N-CZ je určena pro uzavřené osobní vozy, jejichž základem je libovolný skelet vozu s FIA homologací pro sk. A. Podmínkou pro uznání třídy OPEN N-CZ a pro možnost vypsání této třídy v podniku je schválení NTP OPEN N-CZ a metodiky vzniku vozidla této třídy Ministerstvem dopravy ČR.
- Pro restriktor a mezichladič plnicího vzduchu platí pro třídu 11 ustanovení **TI 01-2020** (Technická informace 01-2020)

1.3 Charakteristika podniku

- víceetapové rally (ME nebo ET) podle předpisů FIA
- ostatní rally podle předpisů pro ET s koeficientem 2
- minimální délka etapy 60 km
- organizování testovací rychlostní zkoušky (shakedown) je povinné
- vzdálenost mezi zónami pro výměnu pneumatik není stanovena
- samostatné hodnocení každé etapy v absolutní klasifikaci, skupině 2WD a objemových třídách.

1.4 Hodnocení v jednotlivé rally

1.4.1 Pro hodnocení v absolutní klasifikaci, ve skupině 2WD a jednotlivých třídách získá jezdec v každé rally za 1. až 15. místo v samostatném pořadí M ČR body podle stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

V samostatném hodnocení každé etapy získá jezdec za 1. až 10. místo ve všech klasifikacích body podle stupnice: 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Aby mohly být body za umístění v dané etapě přiděleny, musí vozidlo zůstat v UP na konci etapy až do jeho otevření podle pokynů sportovních komisařů.

1.4.2 Nemůže-li být z jakéhokoli důvodu odjeto rally (nebo etapa) v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky a bude odjeto více než 50 % plánované celkové délky RZ podniku (nebo v etapě). Při odjetí 25 až 50 % plánované celkové délky RZ (v podniku nebo v etapě) budou přiděleny poloviční body. Odjede-li se méně než 25 % celkové délky RZ (v podniku nebo v etapě), nebudou přiděleny žádné body.

1.5 Hodnocení mistrovství

1.5.1 Do konečného hodnocení mistrovství se každému jezdcovi započítávají jeho nejlepší výsledky podle této tabulky:

Počet uspořádaných rally:	1	2	3	4	5	6	7
Počet započítaných rally:	1	2	3	4	4	5	5

1.5.2 Mistrem nebo vítězem se stane jezdec, který v příslušné klasifikaci získá ze započítaných rally největší počet bodů.

1.5.3 V případě stejného počtu bodů rozhodnou kritéria podle čl. 5 kapitoly D „Systém mistrovství“.

1.5.4 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem jen tehdy, startoval-li s příslušným jezdce ve více než polovině započítaných rally.

1.5.5 Bodový zisk z Barum Czech Rally Zlín bude vynásoben koeficientem 1,5.

1.6 Prioritní jezdci 2019

a) Priorita FIA: KOPECKÝ Jan, PROKOP Martin

b) Priorita ASN:

BISAHA Ondřej	BŘEZÍK Martin	ČERNÝ Jan
DOHNAL Jan	JAKEŠ Miroslav	MAREŠ Filip
ODLOŽILÍK Roman	PECH Václav, jr	RUJBR Patrik
ŠTAJF Vojtěch	TARABUS Jaromír	VLČEK Martin

c) Všichni jezdci zapsaní v uvedeném seznamu mají právo používat označení „prioritní jezdec ASN“ a mohou se zúčastnit všech automobilových rally v ČR.

d) Jestliže je prioritní jezdec přijat s vozidlem, které podle mínění sportovních komisařů neodpovídá prioritnímu zařazení ve startovní listině, mohou sportovní komisaři rozhodnout o jeho přeřazení na jiné místo.

e) Prioritní jezdci 2021

Prioritu ASN získá jezdec, který byl v minulém roce držitelem priority FIA a dále prvních deset jezdců z konečné klasifikace MČR 2020.

1.7 Doplnující ustanovení

1.7.1 Při Mistrovství Evropy nebo Evropské trofeji v rally platí předpisy ME nebo ET i pro MČR s výjimkou bodového hodnocení a vypsání tříd pro Mistrovství ČR. Celkové výsledky na konci rally slouží k udělování cen a stanovení vítězů a pořadí v rally.

1.7.2 Při podnicích, kde je vypsáno Mistrovství ČR v rally mohou startovat vozidla s bezpečnostními prvky a hmotností podle platných předpisů pro MČR.

2. ŘÁD RALLYSPRINT SÉRIE

2.1 Všeobecná ustanovení

2.1.1 Autoklub Rallysprint série (dále jen RSS) je vypsána pro soutěžící a jezdce s platnou národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Spolujezdci mohou být držiteli národní nebo mezinárodní licence kterékoliv ASN.

Zahraniční soutěžící a jezdci s licencí jiné ASN se mohou rally zúčastnit, nebudou však bodovat a nebudou zařazeni do celoročního hodnocení RSS. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

2.1.2 Vítězové RSS budou vyhlášeni v absolutní klasifikaci a ve vypsaných třídách podle čl. 2.2.3.

2.1.3 Pro všechna hodnocení podle čl. 2.1.2 platí podmínky uvedené v kap. D „Systém mistrovství“ - čl. 3.1 a 3.2.

2.1.4 RSS je vypsána pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

2.2 Povolená vozidla

2.2.1 RSS se mohou zúčastnit vozidla uvedená v čl. 2.2.3 Vypsané třídy.

RSS se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají platným předpisům Přílohy „J“, MSŘ a národním technickým předpisům.

2.2.2 Všechna vozidla s českou registrační značkou musí odpovídat zákonu 56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

2.2.3 Vypsané třídy a skupiny

Třídy	Skupiny
5	A nad 1600 ccm do 2000 ccm Super 1600 R2C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R2C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm) R3C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R3C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm) R3T (turbo do 1620 ccm / jmenovitý)
6	A nad 1400 ccm do 1600 ccm R2B (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) R2B (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm) Kit-car nad 1400 ccm do 1600 ccm
7	A do 1400 ccm Kit-car do 1400 ccm
8	N nad 1600 ccm do 2000 ccm
9	N nad 1400 ccm do 1600 ccm R1B (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) R1B (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)
10	N do 1400 ccm R1A (atmo do 1390 ccm) R1A (turbo do 927 ccm)
11	A nebo N s přeplňovaným motorem Diesel do 2000 ccm / jmenovitý R3D (do 2000 ccm / jmenovitý) SAD s přeplňovaným motorem diesel (do 2000 ccm / jmenovitý) VD s přeplňovaným motorem diesel (do 2000 ccm / jmenovitý)

14	SA1 do 1400 ccm
15	SA2 nad 1400 do 1600 ccm
16	SA3 nad 1600 do 2000 ccm včetně vozů Kit Car
17	V1 automobily Škoda
18	V2 do 2000 ccm

2.2.4 Doplňující ustanovení

- Vozidla homologovaná jako „Kit car“ s objemem 1400 až 1600 ccm mohou být přijata, pokud budou plně odpovídat článku 255. 6.2 „Hmotnost“ Přílohy J.
- Vozidla se dvěma poháněnými koly a s přeplňovaným motorem Diesel, jehož jmenovitý objem nepřesahuje 2000 ccm.
- Pro vozidla homologovaná jako S1600 a S2000 je povoleno použití dílů zrušených "Erratem" bez jakékoliv penalizace
- Vozidla R3D zařazená do třídy 11
- Jsou povolena vozidla skupiny SA (národní) podle NTP, odst. A0 pro sk. SA vozidla se základní prošlou homologací FIA (homologace platné **od 1. 1. 1987**) s možností maximálních úprav pro skupinu A včetně provedení „Kit car“, avšak s bezpečnostními prvky a hmotností podle současně platných předpisů.
- Jsou povolena vozidla skupiny V podle NTP, odst.. A1 – A2 pro sk. V
- Jsou povolena vozidla s českou národní homologací nebo vozidla se zahraniční národní homologací se schválením Technické komise AČR. Uznány jsou ASN varianty VO jako doplněk příslušného homologačního listu FIA nebo ASN.
- Pro restriktor a mezichladič plnicího vzduchu platí pro třídu 11 ustanovení **TI 01-2020** (Technická informace 01-2020)

2.3 Charakteristika podniku

- jednoetapová rally
- 3 - 5 různých RZ - nejvýše 2 průjezdy, se souhlasem Komise rally výjimečně 3 průjezdy jedné RZ. Tato výjimka bude doprovázena snížením vkladu o 1500 Kč.
- okružové a polookružové RZ nejsou povoleny
- v první polovině rally jedna kontrola přeskupení o délce 50' nebo kontrola přeskupení 30'+ navazující servis 30'
- maximální délka jedné RZ je 15 km
- celková délka RZ je 70 - 90 km
- maximálně 48 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení vítězů
- jsou povolena maximálně 3 servisní parkoviště (včetně nepovinného servisu před cílem).
- vzdálenost mezi zónami pro výměnu pneumatik není stanovena

2.4 Hodnocení v jednotlivém rallysprintu

2.4.1 Pro hodnocení RSS v absolutní klasifikaci, a ve všech vypsáních objemových třídách získá jezdec v každé rally za 1. až 15. místo v samostatném pořadí RSS body podle stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

2.4.2 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjet rallysprint v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky a bude odjeto více než 50 % plánované celkové délky RZ. Při odjetí 25 až 50 % plánované celkové délky RZ budou přiděleny poloviční body. Odjede-li se méně než 25 % celkové délky RZ, nebudou přiděleny žádné body.

2.5 Hodnocení Rallysprint série

Platí stejná ustanovení jako pro MČR v rally - čl. 1.5.

F. AUTOMOBILOVÉ RALLY

3. POHÁR 2+

V rámci RSS bude vypsán i samostatný „Pohár 2+“ pro homologovaná vozidla (i s prošlou homologací) bez dieselových motorů. Jsou povolena vozidla skupiny WRC, vozidla S2000 atm, RRC (S2000 turbo), R4, R5, N nad 2000 ccm, RGT, Porsche GT a dále vozidla třídy 13 a HA kategorie 3, 4 a 5 s objemem nad 2000 ccm.

3.1 Pro tento pohár je nutná mezinárodní licence jezdce a spolujezdce.

3.2 Vozidla startující v tomto Poháru 2+ budou odpovídat technickým předpisům Přílohy J FIA a NSŘ. Vozidla třídy HA budou odpovídat předpisům dle kapitoly K NSŘ.

3.3 Bezpečnostní výbava jezdců bude odpovídat předpisům pro MČR v rally a kapitole K NSŘ.

3.4 Charakteristika podniku

Podle článku 2.3 této kapitoly

3.5 Hodnocení v jednotlivé rally

4.5.1 Pro hodnocení Poháru 2+ v absolutní klasifikaci získá jezdec v každé rally za 1. až 15. místo v samostatném pořadí body podle stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

4.5.2 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjet rallysprint v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky a bude odjeto více než 50 % plánované celkové délky RZ. Při odjetí 25 až 50 % plánované celkové délky RZ budou přiděleny poloviční body. Odjede-li se méně než 25 % celkové délky RZ, nebudou přiděleny žádné body.

3.6 Hodnocení Poháru 2+

Platí stejná ustanovení jako pro MČR v rally - čl. 1.5.

4. JUNIORSKÝ MISTR ČR

4.1 V rámci Mistrovství ČR vypsán seriál o titul Juniorský mistr ČR, do které budou zahrnuti všichni jezdci do 27 let s licenci AS AČR startující s vozidla 2 WD ve třídách 6-11. Nárok na účast zaniká na konci roku, ve kterém jezdec dovrší 27 let.

4.2 V každé mistrovské rally získá jezdec za dosažené umístění body 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, které mu budou přiděleny podle samostatného pořadí juniorů v rámci absolutní klasifikace mistrovství.

4.3 Do konečného hodnocení se každému jezdcí započítává 5 nejlepších výsledků dosažených ve všech rally zařazených do MČR.

4.4 Juniorským mistrem se stane jezdec, který získá ze započítaných rally největší počet bodů. Při rovnosti bodů platí čl. 5.1 a 5.2 kap. D „Systém mistrovství“, případně i čl. 5.3.

4.5 Podmínkou vyhlášení juniorského mistra je minimálně 6 klasifikovaných jezdců v konečném hodnocení juniorů.

4.6 Spolujezdec bude vyhlášen ve vítězné posádce jen tehdy, jestliže startoval s vítězným jezdce ve více než v polovině započítaných rally a splňuje stejnou věkovou podmínku.

5. DÁMSKÝ POHÁR ČR

5.1 V rámci Mistrovství ČR vypsán Dámský pohár, kterého se mohou zúčastnit všechny ženy, které jsou v přihlášce zapsány jako jezdkyňe a při rally řídí vozidlo.

5.2 V každé mistrovské rally získá jezdkyňe za dosažené umístění body 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, které jí budou přiděleny podle samostatného pořadí jezdkyň v rámci absolutní klasifikace MČR.

5.3 Do konečných výsledků Dámského poháru se posádkám započítává 5 nejlepších výsledků dosažených ve všech rally zařazených do MČR.

5.4 Vítězem se stane jezdyně s nejvyšším počtem získaných bodů. V případě rovnosti bodů budou vítězem vyhlášeny ex aequo všechny jezdyně se stejným počtem bodů. Vyhlášení Dámského poháru ČR bude provedeno v rámci vyhlášení mistrovství ČR.

5.5 Spolujezdkyně bude vyhlášena ve vítězné posádce jen tehdy, pokud startovala s vítěznou jezdyní ve více než v polovině započítaných rally

6. POHÁR MLÁDEŽE V RALLY

6.1 Všeobecná ustanovení

6.1.1 V rámci seriálu RSS je vypsán Pohár mládeže, kterého se mohou zúčastnit jezdci ve věku od 16 do 18 let s vozidly tříd 6 (kromě vozidel „Kit car“), 7, 9 a 10 se spolujezdci, kteří mají mezinárodní licenci. Mladí jezdci musí mít národní licenci a musí být zapsáni v oficiálním seznamu pro Pohár mládeže (www.autoklub.cz).

6.1.2 V každé rally získá jezdec za umístění v samostatné klasifikaci mládeže body podle stupnice 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

6.1.3 Do konečného hodnocení se každému jezdcí započítává nejvýše 5 nejlepších výsledků dosažených ve všech rallysprintech započítaných do Poháru.

6.1.4 Vítězem se stane posádka, která získá ze započítaných rally největší počet bodů. Při rovnosti bodů budou vítězem vyhlášeny ex aequo všechny posádky se stejným počtem bodů. Podmínkou vyhlášení je minimálně 6 klasifikovaných jezdců v konečném hodnocení Poháru mládeže.

6.1.5 Každý dokončený rallysprint se mladým jezdcům započítává do požadovaného počtu dokončených podniků pro získání mezinárodní licence a pro zapsání do seznamu jezdců rally. Účast v normálních rally je však podmíněna získáním platného řidičského průkazu.

6.2 Doplnující ustanovení

6.2.1 Dosažený výsledek v jednotlivých rally se započítává i do absolutní klasifikace RSS a klasifikace třídy vozidla, se kterým juniorský jezdec startuje v RSS.

6.2.2 Na trati otevřené pro veřejný provoz musí v průběhu rally vozidlo řídit spolujezdec s mezinárodní licencí. Juniorský jezdec s platnou licencí může řídit vozidlo pouze v průběhu rally na trati uzavřené RZ (i při jejím zrušení a volném průjezdu po uzavřené trati). Při seznamovacích jízdách musí i na trati RZ seznamovací vozidlo řídit držitel platného řidičského průkazu.

6.2.3 V průběhu rally se posádka musí před každým startem do RZ vystřídat až na trati uzavřené pro veřejný provoz (před ČK nebo před stanovištěm startu). V cíli RZ se musí vyměnit až za stanovištěm Stop před výjezdem na trať otevřenou pro veřejný provoz.

6.2.4 Juniorský jezdec a spolujezdec se musí rovněž vyměnit při každém jiném výjezdu z uzavřené trati RZ (např. při jízdě po objízdě trase, při odstoupení apod.). Spolujezdec musí řídit vozidlo i při průjezdu po neuzavřené trati zrušené RZ.

7. RALLY PRAVIDELNOSTI A RALLY LEGEND

Pořadatel může při MČR nebo RSS vypsát volnou rally podle předpisů pro rally pravidelnosti (čl. 5 kap. K NSŘ) nebo pro rally legend (čl. 7 kap. K NSŘ). Všechny podrobnosti musí pořadatel uvést v samostatných zvláštních ustanoveních schválených AS AČR. Výsledky nemají žádnou návaznost na získání národní licence.

8. VOLNÉ PODNIKY

8.1 Všeobecná ustanovení

Pořadatel může uspořádat volný podnik v rally.

8.2 Rally klasického charakteru

Možnost návaznosti na zařazení do RSS. Běžné rychlostní zkoušky s jednotlivým startem a spojovacími úseky

F. AUTOMOBILOVÉ RALLY

8.2.1 Charakteristika volné rally

a) Kandidátský podnik

- jednoetapová rally
- max. 3 různé RZ – nejvýše dva průjezdy
- maximální délka jedné RZ je 15 km
- celková délka RZ do 70 km
- okruhové a polookruhové RZ podléhají schválení Komise rally
- maximálně 36 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení
- vklad dle uvážení pořadatele
- mohou být upravena pravidla pro servisy, výměny pneumatik, přeskupení, UP a protesty

b) Ostatní podniky

- použití klasických, okruhových či polokruhových zkoušek včetně paralelního startu je povoleno
- maximálně 24 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení
- vklad dle uvážení pořadatele
- mohou být upravena pravidla pro servisy, výměny pneumatik, přeskupení, UP, protesty apod.

8.2.2 Povolená vozidla, licence

a) Kandidátský podnik

- mohou startovat vozidla dle článku 12 kapitoly F NSŘ. Vozidla musí být řízena jezdci s licenci dle článku 3 kapitoly A NSŘ.

b) Ostatní podniky

- Vozidla musí být řízena jezdci s licenci dle článku 3, kapitoly A NSŘ.
- Pokud bude součástí podniku start vozidel jiných disciplín než rally, musí vozidla splnit předpisy své disciplíny. Stejný postup platí pro užití licenci.
- mohou startovat spolujezdci s jakoukoliv licenci AS AČR a s jednorázovou licenci pro spolujezdce platnou jen pro konkrétní podnik. Tuto licenci obdrží spolujezdec po absolvování zdravotní prohlídky (předložit výpis ze zdravotní karty) v průběhu administrativní přejímky a povinného školení. Prohlídku zajistí pořadatel rally.

8.2.3 Dokumentace a předpisy

- platí NSŘ a SPR AS AČR s výjimkami předem schválenými Komisí rally, dokumentace může být zjednodušena
- dokumentace pro řízení musí být v základní formě zachována (dokumenty a zápis)
- všechny změny proti standardním předpisům musí být uvedeny v předepsané dokumentaci (harmonogram, ZU, PU, itinerář, jízdní výkaz, přihláška, program apod.)
- u kandidátských podniků bude vypracováno kompletní hodnocení (SK, BD, AJR)
- uzávěrka přihlášek a termín pro vydání seznamu přihlášek mohou být posunuty

8.2.4 Bezpečnost

- všechna předepsaná bezpečnostní pravidla musí být dodržena podle Přílohy 3 SPR a Bezpečnostního manuálu
- použití záchranného systému ASR
- musí být zřízen centrální dispečink (rozsah podle konkrétního uspořádání rally)
- povinné použití sledovacího systému
- konzultace s AJR o trati RZ povinné včetně zápisu

8.2.5 Činovníci

- delegované činovníky min. ve složení SK, BD, HTK a HČAS jmenuje AS AČR dle návrhu SR. Dle počtu posádek a potřeb pořadatele může být počet navýšen.

- Složení ředitelství minimálně v rozsahu: ředitel a tajemník (může být sloučeno), hlavní čínovník pro bezpečnost, hlavní lékař, vedoucí dispečinku a čínovník pro styk s jezdci

9. PŘEDPISY PRO VOLBU TRATÍ

9.1 Uspořádání tratí

9.1.1 Doporučuje se volit trať s víceokruhovým uspořádáním včetně opakujících se rychlostních zkoušek (maximálně 2x). Rychlostní zkoušky v opačném směru nejsou povoleny s výjimkou použití některé části RZ v jiné etapě. Návrh časového harmonogramu je pořadatel povinen předložit spolu s žádostí o schválení ZU tři měsíce před pořádáním rally.

9.1.2 Jízdní průměry jsou pro všechny objemové třídy a skupiny stejné. Musí být voleny tak, aby jezdci mohli dodržovat dopravní předpisy, zejména omezenou maximální rychlost. Pro spojovací úseky se minimální jízdní doba v minutách stanoví takto: **počet km úseku x 1,35 = počet minut**. Výjimečné zvýšení jízdního průměru je možné jen v odůvodněných případech. Pro spojovací úseky vedené převážně uzavřenými obcemi a pro spojovací úseky kratší než 10 km se tato jízdní doba musí přiměřeně prodloužit. V případě spojovacích úseků kratších než 3 km musí být jízdní doba prodloužena minimálně o 3 minuty resp. 5 minut (v případě úseku v zastavěné oblasti s větší hustotou dopravy) a ve spojovacích úsecích s tankovací zónou o 5 minut.

9.1.3 Ve všech automobilových podnicích v ČR budou na trati povinně zřizována servisní parkoviště a tankovací zóny podle Standardních propozic rally.

9.1.4 Flexiservis 45' je pro rally MČR nepovinný.

9.1.5 Ve spojovacích úsecích s možností zkrácení trati musí být zařazeny průjezdni kontroly.

9.1.6 Umístění všech kontrolních stanovišť na trati rally musí být v souladu se sportovními řády (vždy na pravé straně ve směru jízdy) i s dopravními předpisy a nesmí soutěžícím vozidlům komplikovat příjezd ani odjezd.

9.1.7 Předává-li pořadatel ceny a poháry na cílové rampě, končí sportovní část pro všechna vozidla v časové kontrole na vjezdu do záchranného parkoviště před pódiem.

9.2 Rychlostní zkoušky

9.2.1 Délka jednotlivých rychlostních zkoušek a celková délka RZ musí odpovídat předpisům pro příslušné mistrovství. U nezařazených rally se řídí schválenými ZU.

9.2.2 Maximální průměrná rychlost na RZ je 130 km/h. Postup při překročení limitu je uveden v Příloze IX Standardních propozic rally.

9.2.3 Okruhové zkoušky, polookruhové zkoušky (tj. ty, které mají cíl mimo vlastní okruh) a paralelní zkoušky nebo prolog mohou být zařazeny při MČR jen výjimečně po schválení Komise rally. Jejich celková délka nesmí překročit 25 % celkové délky RZ.

9.2.4 Podrobný popis těchto zkoušek musí být uveden v ZU a pořadatel pro ně musí zpracovat samostatný bezpečnostní plán a OPR. Návrh těchto dokumentů a zápis o konzultaci se zástupcem jezdců musí pořadatel předložit spolu s návrhem ZU – čl. 9.1.1.

9.2.5 Prolog (RZ pořádaná den před startem rally) není povolen při RSS.

9.2.6 Všechny rychlostní zkoušky mezi dvěma po sobě následujícími zónami s povolenou výměnou pneumatik musí mít v celé délce přibližně stejný povrch.

9.2.7 Retardéry na trati RZ se z bezpečnostních důvodů doporučují. Za retardér je považováno zahrazení trati v přirozeném směru jízdy a povinné objetí umělé nebo přírodní překážky. Jeho umístění a provedení musí odpovídat požadavkům uvedeným ve Standardních propozicích rally a bezpečnostního manuálu.

Přesný náčrt retardéru včetně jasné identifikace jeho místa musí být uveden v itineráři nebo v prováděcích ustanoveních. Při seznamovacích jízdách musí být

F. AUTOMOBILOVÉ RALLY

retardér na trati RZ vyznačen a v průběhu rally musí být pod dozorem rozhodčího faktu (Judge of fact) s výjimkou případů, kdy ke zkrácení trati nemůže dojít. Rozhodčí faktu je povinen každý nesprávný průjezd retardérem zaznamenat do kontrolní listiny, přestupek stručně popsat a co nejdříve oznámit řediteli (dispečinku). Stanoviště musí být vybaveno vysílačkou nebo telefonem, doporučuje se umístit k retardéru radiobod. Seznam rozhodčích faktu musí být zveřejněn na oficiální vývěsce rally.

9.2.8 Pohotovost činovníků na RZ i ve všech kontrolních bodech je nejméně jednu hodinu před ideálním časem průjezdu prvního soutěžního vozidla.

9.2.9 Bezpečnostní plán musí být zpracován podle osnovy uvedené v Bezpečnostním manuálu pro rally. Návrh bezpečnostního plánu musí být 41 dní před startem předložen k posouzení bezpečnostnímu delegátovi AS AČR.

9.2.10 Pořadatelé stanoví rozsah bezpečnostních opatření v souladu s Přílohou č. III Standardních propozic AS AČR. Na trati RZ musí být bezpečnostní zařízení instalována v dostatečném předstihu před příchodem diváků. V místech s velkou koncentrací diváků a zvýšeným provozem je nutná spolupráce s policií.

9.2.11 Pro seznamovací jízdy platí ustanovení Standardních propozic rally. Ve všech rally v ČR jsou při seznamovacích jízdách povoleny nejvýše 3 průjezdy stejnou RZ (v podnicích ME a ET dle FIA).

9.2.12 Vjezd jakéhokoliv vozidla neuvedeného v Bezpečnostním plánu rally na trať RZ po jejím oficiálním uzavření je zakázán.

9.3 Jednotný sledovací systém

Při všech podnicích MČR, RSS a volných rally klasického formátu je použití tohoto systému pro všechny jezdce a pořadatele povinné, pokud to vozidlo technicky umožňuje. Žádné vozidlo bez tohoto systému nesmí být připuštěno na start rally.

10. PŘEDPISY PRO VOZIDLA

Povolená vozidla a vypsání skupiny a objemové třídy pro jednotlivá mistrovství, poháry a volné podniky jsou uvedeny v řádu každého mistrovství nebo poháru (čl. 1.2.3, 2.2.3 a 3.3 části K NSŘ).

G. ZÁVODY AUTOMOBILŮ DO VRCHU

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V závodech automobilů do vrchu je vypsáno Mistrovství ČR (MČR ZAV), kterého se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států, kteří jsou členy FIA.

Zahraniční jezdci s licencí jiné ASN, kteří chtějí v MČR bodovat, se musí do mistrovství zaregistrovat nejpozději v přihlášce na první podnik. Registrace do MČR musí být vyznačena ve startovní listině. Neregistrovaným zahraničním jezdci nebudou body přiděleny. Podmínkou klasifikace je účast na minimálně 5 závodech.

1.1.2 MČR ZAV má v konečném hodnocení určit nejlepší jezdce i další pořadí jezdci v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách podle bodu 1.2. V absolutním pořadí, kategoriích a skupinách budou vyhlášeni Mistři ČR. V objemových třídách budou vyhlášeni vítězové tříd MČR.

1.1.3 Výsledky z jednotlivých závodů se do Mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Oprávněným účastníkem se rozumí jezdec, který byl v příslušném závodě přihlášen a klasifikován do MČR.

1.2 Rozdělení sportovních vozidel

1.2.1 MČR je vypsáno pro vozy Kategorie I a II.

1.2.2 Vozy Kategorie I budou v jednotlivých závodech rozděleny do následujících skupin dle Pf FIA (performance factor FIA) a zároveň pro tuto Kategorii platí Technická příloha FIA č. 7 a Příloha sportovního předpisu FIA č. 6:

Skupina	Pf
Skupina 1	15 - 39
Skupina 2	40 - 79
Skupina 3	80 - 119
Skupina 4	120 - 159
Skupina 5	přes 159

Vozy Kategorie II budou rozděleny do následujících skupin:

E2-SS	Jednomístné vozy volné formule dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA
E2-SC	Dvoumístné sportovní vozy a sportovní prototypy dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA, CN - dle čl. 259 Přílohy J MSŘ FIA 2003-2019 (CN) CM - dle předpisu FFSA pro skupinu CM, dle předpisu CM-CZ Radical Cars dle předpisu ERC

E2-F Jednomístné vozy dle národního technického předpisu

1.2.3 Vozy Kategorie II budou v jednotlivých závodech rozděleny s uplatněním čl. 252.3.1 Př. J MSŘ FIA (přepočtené pro benzínové přeplňované motory 1,7, pro dieselové přeplňované motory 1,5) do následujících objemových tříd:

Skupiny E2-SS, E2-SC	do 1400 ccm
a E2-F	nad 1400 do 1600 ccm nad 1600 do 2000 ccm nad 2000 do 3000 ccm

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Jezdec musí absolvovat minimálně jednu úplnou tréninkovou jízdu jako podmínku pro přijetí na start první jízdy závodu.

Závod je rozdělen do 2 jízd, dosažené časy v jednotlivých jízdách se sčítají. Nejlepší je jezdec s nejmenším součtem časů. Pokud dva nebo více jezdci dosáhnou stejného součtu časů, lepší bude jezdec s nejlepším dosaženým časem.

G. ZÁVODY DO VRCHU

1.3.2 Body v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách se přidělují následovně:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Hodnocení MČR se provede v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá nejvíce bodů.

1.4.2 Do celkového hodnocení MČR se závody započítávají takto:

Počet uskutečněných závodů	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Počet započítávaných závodů	5	5	6	7	8	8	9	10	11	12	12	12

1.4.3 Mistr ČR bude vyhlášen v absolutním pořadí, kategoriích I a II, a skupinách podle čl. 1.2 za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“. V jednotlivých vypsaných skupinách a třídách dle č. 1.2 bude vyhlášen Vítěz třídy za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“.

2. ČESKÁ TROFEJ ZAV

2.1 V závodech automobilů do vrchu je vypsána Autoklub Česká Trofej v závodech automobilů do vrchu pro jezdce s pohárovou, národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Česká Trofej ZAV je vypsána při vybraných podnicích MČR dle kalendáře.

2.2 Česká Trofej ZAV je vypsána pro vozidla Kat. I skupiny E1H a Kat. II skupiny E2H dle svých předpisů v absolutním pořadí a v následujících třídách:

E1H do 1400 ccm, do 1600 ccm, do 2000 ccm, nad 2000 ccm.

E2H (E2HSC+E2HSS) do 1000 ccm, do 1400 ccm, do 1600 ccm, do 2000 ccm

Sprint Car do 600 ccm (dle předpisu Sprint Car)

Pro hodnocení závodu platí ustanovení čl. 1.3.

2.3 Vítěz České Trofeje ZAV bude vyhlášen v absolutním pořadí, skupinách a v jednotlivých objemových třídách za předpokladu splnění podmínky 5 účastníků v 5 závodech v příslušné klasifikaci.

2.4 Výsledky z jednotlivých závodů se do poháru všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Pro započítávání závodů do celkového hodnocení České Trofeje platí ustanovení čl. 1.4.2.

3. ZVLÁŠTNÍ PŘEDPISY

Při mezinárodních podnicích zařazených do ME a FIA Cup platí v plném rozsahu předpisy FIA. Pro Českou trofej ZAV a MČR platí v plném rozsahu ustanovení NSŘ.

4. VŠEOBECNÉ TECHNICKÉ A SPORTOVNÍ PŘEDPISY PRO ZAV

- použití sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 na straně jezdce je doporučeno
- je povoleno stažení bočního okna u uzavřeného vozu na straně jezdce o 12 cm z jeho horní krajní polohy
- je zakázáno jakékoli zahřívání kompletních kol (kk = disk, ráfek, pneumatika)
- vozidla s PSV pro automobilové rally se mohou zúčastnit ZAV v provedení pro rally s podmínkou demontáže světelné rampy, registrační značky a spodní ochrany (ližiny)
- Světelná výbava:

Kategorie I

- musí být vybavena minimálně dvěma funkčními červenými světly "Stop" (brzdová světla), dvěma funkčními zadními červenými světly (poziční světla) Světla musí být umístěna na viditelném místě a symetricky od podélné osy vozu.

Kategorie II

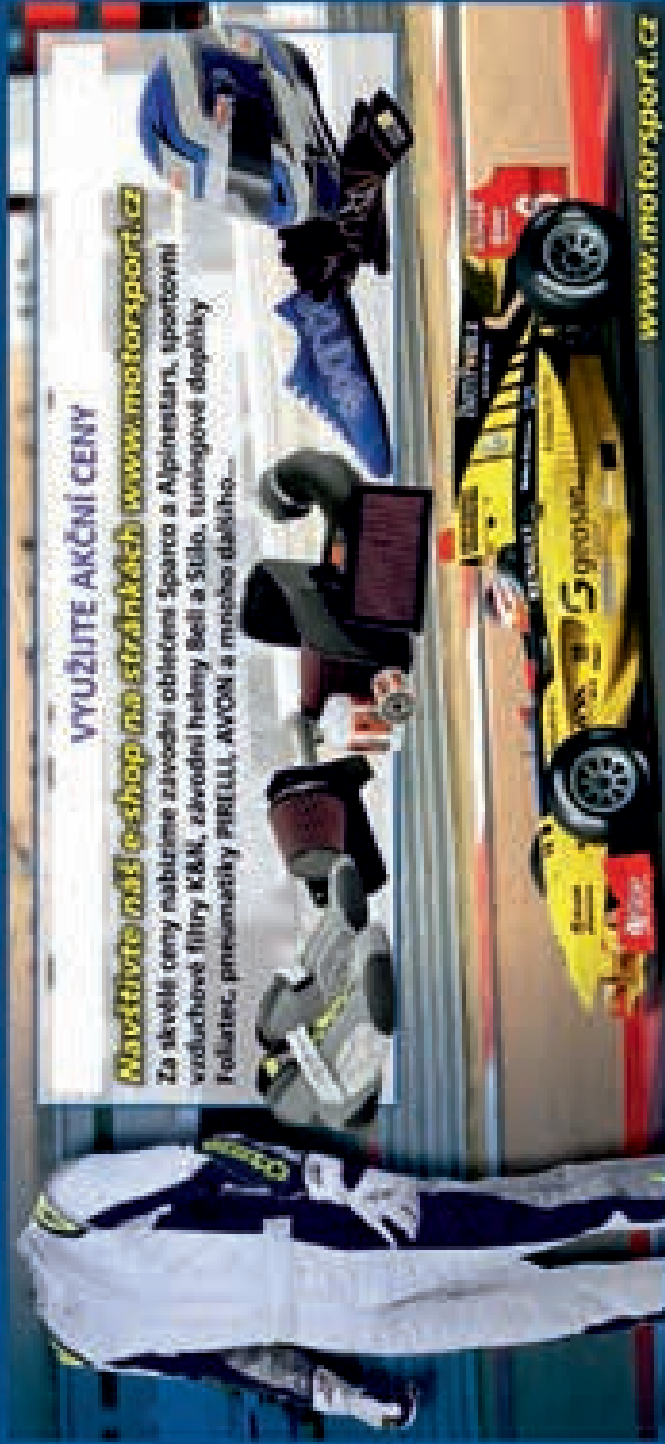
- pro osvětlení vozů (E2SS, E2SC) platí čl. 277 př. J MSŘ FIA resp. čl. pro vozy CN 259-8.4.2

5. OSTATNÍ

5.1 Trofej Junior

V závodech automobilů do vrchu je vypsána Trofej Junior, do které budou hodnoceni jezdci, kteří v roce 2020 dovrší nejvýše 27 let. Hodnocení bude provedeno na základě získaných bodů dle umístění v absolutním pořadí jednotlivých závodů seriálu společně pro Mistrovství ČR i Českou Trofej. Body budou v jednotlivých závodech přiděleny jezdcům splňujícím věkovou podmínku automaticky, zisk bodů dle bodu 1.3.2 a 1.3.3. Celkové hodnocení Trofeje bude provedeno dle článku 1.4.2. Ocenění bude na závěr sezony předáno prvním třem jezdcům závěrečné klasifikace.

VŠE PRO VRCHOLOVÝ AUTOMOBILOVÝ SPORT I NADŠENCE!



VYUŽIJTE AKČNÍ CENY

Nadšence má e-shop na stránkách www.motorsport.cz

Za skvělé ceny nabízíme závodní oblečení Sparco a Alpinestars, sportovní vzduchové filtry K&N, závodní helmy Bell a Sulo, tuningové doplňky Polarteq, pneumatiky PIRELLI, AVON a mnohá dalšího...

www.motorsport.cz



MOTORSPORT

Poděbradská 541/29, 190 00 Praha 9

Ing. František Podhajský, tel.: +420 777 295 429, podhajsky@motorsport.cz
Martin Konečný, tel.: +420 724 208 808, konecni@motorsport.cz

spol. s r.o.

H. ZÁVODY AUTOMOBILŮ NA OKRUHU

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V závodech automobilů na okruhu je vypsáno:

- Autoklub MČR ve sprintu
- Autoklub MČR ve vytrvalostních závodech cestovních a sportovních vozů

1.1.2 MČR v ZAO se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států ZSE. Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast.

1.1.3 Pro Divize 2, 4 a 5 bude vypsáno minimálně 10 sprintů v MČR pro Divize 4 a 5 bude vypsáno minimálně 6 vytrvalostních závodů MČR.

1.2 Povolená vozidla

1.2.1. Divize 2

Maximální objem motoru (i přepočtený) je omezen na 2000 ccm.

- **F4** dle Přílohy J FIA

- Monopost dle čl. 274 příslušné (dobové) Př. J FIA s bezpečnostní výbavou dle Př. J 2019
- Minimální váha: 570 kg
- Minimální výška: 950 mm
- Minimální věk jezdce: 15 let (rozhodující je den narození)

- **E2SS do 1600 a 2000 ccm**

- dle čl. 277 př. J MSŘ FIA
- „školní“ resp. „pohárové“ formule s objemem motoru do 1600 ccm (předpis doloží soutěžící)

- **Formule Renault 2.0 (FR 2.0)**

- Monopost dle předpisu pro FR 2.0 (předpis předloží soutěžící):
 - Vozy FR 2.0 musí splňovat znění technického předpisu pro příslušný rok výroby. Schválené aktualizace předpisu jsou povoleny.
 - Podvozek:
FR 2.0 od roku 2000 do roku 2019
 - Minimální hmotnost:
Nesmí být včetně jezdce s BVJ nižší, než
2000-2009 - 565 kg
2010-2012 - 585 kg
2013-2018 - 585 kg

- **Formule 3 (F3)**

- Monopost dle čl. 275 příslušné (dobové) Př. J FIA s bezpečnostní výbavou dle Př. J 2019, tzn.:
 - a) monoposty F3 z let 2014 až 2018, které odpovídají příslušnému předpisu Př. J FIA pro F3
 - b) monoposty F3 od roku 2002 do roku 2013, které odpovídají čl. 275 příslušné Př. J FIA ISC
 - c) monoposty F3 z Euro Formula Open (Španělsko) které odpovídají předpisům vypsané série z roku 2018
- Minimální hmotnost:

F3 do konce roku 2011	560 kg včetně jezdce a s BVJ
F3 od 2012 do konce roku 2019	565 kg včetně jezdce a s BVJ
F3 Euro Formula Open	578 kg včetně jezdce a s BVJ

H. ZÁVODY AUTOMOBILŮ NA OKRUHU

- Povolené motory:
 - a) všechny FIA homologované motory pro F3 **do roku 2013** s restriktorem **max. 26 mm**
 - b) motor **Opel OPC** s restriktorem **max. 27 mm**
 - c) motor **Fiat FPT** Regulation 2012 (italská F3) s restriktorem **max. 31 mm**
 - d) motor **Toyota 3S-GE-SXE10** se specifickou konfigurací pro F3 Open 2015 s restriktorem **max. 31 mm**
 - e) FIA homologované motory pro **F3 od roku 2013** s restriktorem **28 mm** - nejsou povoleny
- Řídící jednotky (ECU), software typu Motronic a záznam dat jsou pro vozy F3 2002 – 2013 včetně libovolné.
- Výška zadního křídla **včetně bočnic s jezdcem ve voze** je **max. 930 mm** nad zemí

1.2.2 Všechna vozidla musí mít shora a z boku viditelná kola.

1.2.3 **Divize 4**

a) Skupiny a třídy

➤ Skupiny

- **D4 +2000** E1 FIA, E1/Nat/E2SH do 1600, 2000 a 3500 ccm, TCR
- **D4 GT** GT3, GTC, GT4, E1/E1 Nat +3500ccm
- **D4 TWC** TWC 1, TWC 2, TWC 3, TWC 4, TWC 5

➤ Třídy

- **E1** dle čl. 277 Př. J MSŘ FIA s dodržáním BOP
- **E1 Nat** dle Technického předpisu pro E1-CZ, čl: 277 Př. J s dodržáním BOP
- **TCR** dle předpisu pro TCR a příslušného homologačního listu s dodržáním BOP
- **E2SH** dle čl. 277 2016, 2017 a 2018 př. J MSŘ FIA, hmotnost dle E1CZ s max. (přepočítaným) objemem **do 4000 ccm** s dodržáním BOP
- **E2SH-CZ** dle Technického předpisu pro E2SH – CZ s dodržáním BOP
- **GT3** dle čl. 257A Př. J MSŘ FIA, příslušného homologačního listu s dodržáním BOP
- **GTC** dle předpisu pro konkrétní Cup (předpis a zdroj předpisu doloží soutěžící v termínu uzávěrky přihlášek pořadateli) s dodržáním BOP. Brzdové kotouče, destičky a třmeny jsou pro GTC libovolné.
- **GT4** dle homologace GT4 a ev. předpisu pro GT4 s dodržáním BOP, homologační list a ev. předpis musí předložit soutěžící
- **TWC** vozy značkových pohárů (pohárové vozy) slučitelné s kat. I (předpis a zdroj předpisu doloží soutěžící v termínu uzávěrky přihlášek pořadateli, pneu libovolné), registrovaných v ČR.

➤ Minimální váha pro E1, E1/CZ, E2SH a E2SH/CZ

Objem motoru (ccm)	Minimální váha (kg)
- 1600	800
+1600 - 2000	900
+2000 - 2500	960
+2500 - 3000	1030
+3000 - 3500	1100
+3500 - 4000	1150
+4000 - 5000	1240
+5000 - 6000	1340
+6000	1340

- Objem motoru:

E1 **max. 7000 ccm**

E2SH **max. 4000 ccm**

1.2.4 Doplňující předpisy pro vozy D4

- **pro všechny skupiny:**

- Minimální hmotnost

Minimální hmotnost = hmotnost vozu včetně provozních kapalin, avšak bez paliva (povolený objem pro kontrolní odběr je max. 3 l), bez jezdce a jeho bezpečnostní výbavy (není-li stanoveno jinak). Vůz musí splňovat minimální hmotnost při technické přejímce, v kterýkoliv okamžik vlastního závodu a po celou dobu režimu uzavřeného parkoviště.

- BOP

Technická skupina CEZ si vyhrazuje pro všechny skupiny divize D4 právo okamžitého zavedení nebo změny respektovaných BOP (min. hmotnost, průměr restriktoru sání, plnicí tlak turbodmychadla)

- Osvětlení vozu:

Všechna vozidla D4 musí být vybavena dvěma předními světlomety, dvěma červenými koncovými světly, dvěma brzdovými světly, osvětlením do deště a dvěma koncovými směrovými světly. Veškerá výše uvedená světla musí fungovat po celou dobu závodu. Z důvodů bezpečnosti je povinné, aby přední světla vydávala bílé nebo žluté světlo.

- Pro všechna vozidla D4 je doporučeno použití katalyzátoru.

- **pro vozy GT3:**

- BOP:

- a) vozy GT3 homologované před 31. 12. 2015

vozy GT3 2015 a starší musí respektovat poslední vydané BOP pro daný vůz ze šampionátů Blancpain, ADAC GT Masters, GT Open.

- b) vozy GT3 homologované od 1. 1. 2016

vozy GT3 2016 a mladší musí respektovat BOP z roku 2019 pro daný vůz ze šampionátů Blancpain, ADAC GT Masters, GT Open pro první závod sezony 2020 a BOP z roku 2020 pro daný vůz ze šampionátů Blancpain, ADAC GT Masters, GT Open pro závody následující v sezóně 2020. BOP pro třídy Gentleman ze šampionátů Blancpain, ADAC GT Masters, GT Open nebude akceptováno v žádném závodě sezóny 2020.

- Záznamové zařízení:

všechny vozy GT3 musí být vybaveny záznamovým zařízením (data recorder, scrutineering data logger). Na technické přejímce musí soutěžící GT3 turbo poskytnout SW (reprodukční zařízení) k načtení a snímání dat. Data musí být načítána na přenosné medium (USB), které musí být vždy pouze jedno na jeden vůz. Veškerá data musí být k poskytnutí během celého podniku. Snímání dat musí být provedeno za přítomnosti technického komisaře.

- Hasicí systémy:

Všechny vozy GT3 musí být vybaveny hasicími systémy. Systém musí být používán v souladu s pokyny výrobce a v souladu s článkem 253-7.2 Př. J s výjimkou způsobu spouštění. Musí být použit systém z Technického listu FIA č. 16 nebo 52.

- **pro vozy GTC:**

- BOP:

vozy skupiny GTC (Porsche Cup, Ferrari Challenge, Lamborghini Super Trofeo, Ginetta Cup aj.) musí respektovat BOP (min. hmotnost, max. průměr restriktoru a

H. ZÁVODY AUTOMOBILŮ NA OKRUHU

ev. plnicí tlak turbodmychadla) a předepsané technické parametry (rozměry, min. hmotnost, světlá výška) dle svého aktuálního předpisu nebo dle předpisu z roku 2019 pro první závod sezony 2020.

➤ Ostatní:

vozy GTC mají brzdové kotouče, destičky a třmeny libovolné

1.2.5 Divize 5 – sprint + vytrvalost

➤ Vozy skupin:

- **CN** dle čl. 259 př. J MSŘ FIA – max. objem motoru **3000 ccm**
- **CN2** dle čl. 259 př. J MSŘ FIA – max. objem motoru **1620 ccm turbo**
- **E2SC** dle čl. 277 Př. J MSŘ FIA – max. objem motoru **3000 ccm**
- **Radical Cars** dle předpisu ERC 2013 **do 3500 ccm** včetně SR8 (předpisy předloží soutěžící)
- **Praga R** dle předpisu Praga R Cup a Technického listu, max. průměr restriktoru **41 mm** (předpis a TL předloží soutěžící)
- **LMP3** dle technického předpisu ACO/Automobile Club de l'Ouest a hom. listu (předpis a hom. list LMP3 předloží soutěžící)

1.2.6 Doplňující předpisy pro Divizi 5

➤ Všechna vozidla D5 musí být vybavena dvěma předními světlomety, dvěma červenými koncovými světly, dvěma brzdovými světly, osvětlením do deště a dvěma koncovými směrovými světly. Veškerá výše uvedená světla musí fungovat po celou dobu závodu. Z důvodů bezpečnosti je povinné, aby přední světlomety vydávaly bílé nebo žluté světlo.

➤ Pro všechna vozidla D5 je doporučeno použití katalyzátoru.

1.2.7 Všeobecně

• **Pro všechny divize (D2, D4, D5) platí:**

➤ Předložení předpisů:

u skupin, kde je uvedena povinnost předložení předpisů, je soutěžící povinen:

- zaslat příslušný předpis pořadateli včetně uvedení zdroje předpisu nejpozději s uzávěrkou přihlášek
- předložit kompletní předpis včetně uvedení zdroje předpisu kdykoli během podniku HTK

➤ Palivo:

- vozy všech skupin mohou používat pouze palivo dle čl. 252-9 Př. J FIA.

➤ Objem motoru:

- termín "max. objem motoru" vždy znamená maximální tzn. přepočítaný objem motoru

➤ Demontovatelný volant:

- jezdec je povinen po opuštění vozu provést v rámci možností zpětnou montáž demontovatelného volantu pro zajištění manipulace s vozem (odstavení vozu v UP, porucha na trati, nehoda ..)

1.2.8 Hluk – viz NSŘ - kap. E, čl. 7, odst. 7.1 resp.

a) statické měření

D2 + D5 **108 dB + 2 dB** na chybu měření

D4 **103 dB + 2 dB** na chybu měření

Měření musí být provedeno dle metodiky, uvedené v NSŘ - kap. E, čl. 7, odst. 7.2 tzn. při 4500 ot./min. a při $\frac{3}{4}$ maximálních otáček.

b) dynamické měření

D2 + D4 + D5 **110 dB + 2 dB** na chybu měření

Měření je prováděno ve vzdálenosti 10 metrů od dráhy na nejdelší rovince okruhu při průjezdu jednoho (sólo průjezd) vozidla na plný výkon.

Hladiny hluku statického a dynamického měření jsou maximální

Komise ZAO si na doporučení Technické komise vyhrazuje právo úpravy hladiny hluku na základě měsíčního předhlášení.

1.2.9 Sítě

Použití ochranné sítě dle Přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 nebo zádržného systému ruky ARS na straně jezdce je povinné.

1.2.10 Pneumatiky

Pro volný i kvalifikační trénink a vlastní závod není počet pneumatik omezen. Chemické ošetření pneumatik je zakázáno.

1.3 **Hodnocení závodu**

1.3.1 Hodnocení jednotlivých závodů

Pro hodnocení závodů ve sprintu a vytrvalostních závodech budou přiděleny body takto:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

1.3.2 Vyhlášení výsledků se uskuteční za předpokladu, že do závodu odstartovala nejméně 3 vozidla.

1.4 **Hodnocení mistrovství a trofejí**

1.4.1 V případě, že na konci sezóny bude mít více jezdců stejný počet bodů, bude postupováno podle NSŘ kap. D, čl. 5.

1.4.2 Počet započítávaných závodů Divize 2, 4 a 5 - sprint

Do závěrečné klasifikace MMČR nebudou započteny 2 nejhorší výsledky z celkového počtu uspořádaných závodů. U MČR se nezapočítá 1 výsledek.

1.4.3 Počet započítávaných závodů Divize 4 a 5 - vytrvalostní závod

Do závěrečné klasifikace nebude započten 1 nejhorší výsledek z celkového počtu uspořádaných závodů.

1.4.4 Vyloučení ze závodu

Pokud byl jezdec z některého závodu vyloučen, započítává se tento do celkového hodnocení jako závod s nulovými body. Takový výsledek není možné škrtnout jako výsledek s nejnižším počtem bodů.

2. **MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE SPRINTU**

2.1 Mistrovství ČR ve sprintu má určit mistry ČR i další pořadí jezdců v Divizi 2, 5, GTC a ve vypsáních skupinách Divize 4.

2.2 Mistři ČR ve sprintu budou vyhlášeni v Divizi 2, 5, GTC a ve vypsáních skupinách Divize 4 dle kapitoly D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ, čl. 3.1.

3. **MISTROVSTVÍ ČR VE VYTRVALOSTNÍCH ZÁVODECH**

3.1 Mistrovství ČR ve vytrvalostních závodech má určit mistry ČR i další pořadí jezdců v Divizi 5, GTC a ve vypsáních skupinách Divize 4.

3.2 Mistři ČR ve vytrvalostních závodech budou vyhlášeni v Divizi 5, GTC a ve vypsáních skupinách Divize 4 dle kapitoly D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ, čl. 3.1.

H. ZÁVODY AUTOMOBILŮ NA OKRUHU

I. AUTOCROSS

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V autocrossu je vypsáno Mistrovství ČR (dále MČR), kterého se může zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států, kteří jsou členy FIA.

1.1.2 Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.2 Vypsání divize a třídy

- **JuniorBuggy** - autocrossové speciály do 600 ccm dle čl.279A.1 a 279A.2 přílohy J MSŘ FIA a vozy **Divize 9** - autocrossové speciály do 600 ccm, postavené podle Přílohy J MSŘ FIA 2015 čl. 279A.1 a 279A.2 a odpovídající Technickému předpisu pro divizi **D9**
- **Buggy 1600** - autocrossové speciály do 1600 ccm postavené podle aktuální Přílohy J MSŘ FIA čl. 279A.1 a 279A.2 a vozy **Divize 8** - autocrossové speciály do 1600 ccm postavené podle Přílohy J MSŘ FIA 2015 čl. 279A.1 a 279A.2 a odpovídající Technickému předpisu pro divizi **D8**
- **SuperBuggy** - autocrossové speciály do 4000 ccm postavené podle aktuální Přílohy J MSŘ FIA a vozy **Divize 7** - autocrossové speciály nad 1600 ccm postavené podle Přílohy J MSŘ FIA 2015 čl. 279A.1 a 279A.2 a odpovídající Technickému předpisu divizi **D7**

Všechna vozidla musí odpovídat váhovým limitům podle aktuálního článku 279A Přílohy J MSŘ FIA.

Ochranná konstrukce může být pro tyto divize vyrobena i z ušlechtilé slitinové oceli tř. 15 nebo 17 (15130, 17240, 17241) – podmínkou je výroba a certifikace ochranné konstrukce výrobcem, patřícím do skupiny AVOK (viz kap. E NSŘ odst. 3.2.2)

Ve všech vozech typu buggy (JB, B1600 a SB) vybavených FIA Technickým průkazem musí být instalovány FIA homologované sedačky.

Osvětlení:

Upřesnění bodu 1.6 čl. 279A př. J MSŘ FIA:

Stop světla a zadní světla musí být v souladu s čl. 279A, bod 1.6 „Světla“ Př. J MSŘ FIA. Světla musí být umístěna tak, aby byla zezadu viditelná jezdce, sedícím ve voze typu buggy = nesmí být překryta aerodynamickým ani jiným zařízením – **platí pro SB, B1600, JB, D7, D8 a D9**

- **TouringAutocross:** vozy homologované ve skupině A odpovídající aktuální Příloze J MSŘ FIA (článek 251-255) s maximálním rozsahem úprav dle aktuální Přílohy J MSŘ FIA (článek 279A.1 a 279.3) a dále vozy **Divize 5** podle čl. 2.2.
- **TouringAutocross1600** - cestovní vozy s objemem motoru do 1600 ccm a s pohonem jedné nápravy odpovídající ustanovením čl. 279A aktuální Přílohy J MSŘ FIA a Technickému předpisu pro divizi **D6**.
- **RB125** - autocrossové speciály, postavené podle technických předpisů pro RB125.
- **RB250** - autocrossové speciály, postavené podle technických předpisů pro RB250.

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Body se přidělují po skončení finálových jízd podle stupnice

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Body	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

I. AUTOCROSS

1.3.2 Deseti nejlepším jezdcům po kvalifikačních jízdách v každé divizi budou přiděleny do klasifikace mistrovství následující body:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.3.3 Pokud dojde k ukončení závodu, z důvodu vyšší moci, před startem finálových jízd, musí být pro získání bodů dokončeny alespoň dvě kvalifikační série rozjížděk.

1.3.4 Měření času

Měření času se provádí minimálně na setiny sekundy.

1.3.5 Technické přejímky a kontroly

Vozidla musí být k dispozici k technické kontrole, nezávisle na technické přejímce, v následujících případech:

- před, během a po oficiálním měřeném tréninku,
- před, během a po jízdě.

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Mistr ČR bude vyhlášen v Touring Autocross, Buggy 1600, SuperBuggy a JuniorBuggy za předpokladu splnění podmínek v kap. D „Systém mistrovství“, čl. 3.

1.4.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet započítaných závodů:	1	2	3	4	5	6	6	7	8	8

2. ČESKÁ TROFEJ

2.1 Všeobecná ustanovení

2.1.1 Pro letošní rok je vyspána Česká Trofej v autocrossu pro **Divizi D2** a **Divizi 6 Junior**, které se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou licencí vydanou AS AČR.

2.1.2 Pro letošní rok je vyspána Česká Trofej v autocrossu **RB160**, kterého se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní licencí „RACER BUGGY“ s vozidlem RB160.

2.1.3 Pro divizi RB160 jsou vyspány jednotné motory dodávané poskytovatelem pro každý závod.

Každý soutěžící obdrží od zástupce poskytovatele jemu vylosovaný zaplombovaný motor bez variátoru při technické přejímce za přítomnosti technického komisaře podniku.

Poskytovatel zajišťuje dopravu motorů na sportovní podniky, servis motorů před sportovním podnikem a servis po sportovním podnikem.

Poskytovatel je Petr Pospíšil, se sídlem v Řevnicích.

2.1.4 České Trofeje se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast.

2.2 Vypsání divize a třídy

Divize 2 - cestovní vozy dle Technického předpisu pro divizi D2.

Divize 6 Junior - cestovní vozy do 1400 ccm s pohonem jedné nápravy odpovídající aktuální Příloze „J“ MSŘ FIA a výjimkám dle národního technického předpisu autocrossu v čl. 3. Tato divize je určena pro jezdce od 14 do 25 let.

RB160 - autocrossové speciály, postavené podle technických předpisů pro RB160.

2.3 Hodnocení závodu

2.3.1 Systém závodu, bodování a započítávání výsledků je stejný jako u M ČR.

2.3.2 Finálové výsledky Divize 6 Junior budou započítány do celkového hodnocení České Trofeje. Samostatné vyhlášení divize na sportovním podnikem se uskuteční za předpokladu, že se závodu v této divizi zúčastní minimálně 4 startující.

2.4 Hodnocení Trofeje

2.4.1 Vítěz České Trofeje bude vyhlášen v každé vypsání divizi za předpokladu, že na konci sezóny bude klasifikováno nejméně 6 jezdců ve dvou podnicích.



RACER BUGGY 160 AKADEMIE

Chcete si
vyzkoušet jízdu
v AUTOKROSOVÉM
ZÁVODNÍM SPECIÁLU?

HLEDÁME MLADÉ TALENTY
VE VĚKU 5 - 8 LET

PRAKTICKÉ JÍZDY POD VEDENÍM
ZKUŠENÝCH INSTRUKTORŮ

STAŇTE SE ZÁVODNÍKEM A VSTUPE
DO SVĚTA AUTOCROSSU, RALLYCROSSU
A RALLY

VEŠKERÉ VYBAVENÍ VÁM ZAPŮJČÍME
ZAŽIJTE ZRYCHLENÍ, SMYKY A ŘEV MOTORU

více informací na:
zaciname.autoklub.cz



S PODPOROU
AUTOKLUBU ČR

I. AUTOCROSS

2.4.2 Počet započítaných závodů

Viz M ČR bod 1.4.2

3. CHARAKTERISTIKA TRATÍ

3.1 Popis tratě

	RacerBuggy	Ostatní
minimální délka:	600 m	800 m
maximální délka:	1400 m	1400 m
minimální šířka:	8 m	10 m
maximální šířka:	18 m	25 m
minimální šířka startovního prostoru:	12 m	18 m

Je doporučeno, aby startovní prostor byl mimo závodní trať.

4. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

4.1 V místě startu musí být startovní prostor oddělen od diváků ve vzdálenosti minimálně 15 m od vyznačené trati.

4.2 Bezpečnostní pásmo (myšleno od vyznačené tratě) je ohraničený prostor pro diváky a to v těchto dimenzích:

- v rovinkách 17 m
- v zatáčkách musí být rozšířeno

Pokud jsou na závodní trati použita svodidla v kombinaci s ochranným pletivem tak, aby svodidla a pletivo zachytila každý vůz, který opustí trať, mohou být diváci umístěni 5 m za touto ochrannou bariérou.

V případě, že jsou diváci umístěni nad úrovní tratě, mohou být vzdálenosti úměrně kratší.

4.3 Pro RacerBuggy se vzdálenosti uvedené v článku 4.2 zkracují na polovinu.

4.4 Každá trať musí mít platnou licenci dle článku 3.12 kap. A. - Obecná část NSŘ

4.5. Všechny vozy musí být vybaveny kamerou, snímající dění za vozem během všech tréninků, rozjížděk a finálových jízd. Soutěžící je povinen uchovat záznam nejméně po dobu 30 minut po projetí cílem dané jízdy. Záznam je určen pouze pro potřeby sportovních komisařů.

4.6 Evidence

Všechna vozidla autocrossu podléhají režimu evidence a kontroly souladu s technickými předpisy a předpisy pro bezpečnost.

J. RALLYCROSS

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V rallycrossu je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR (dále MČR), kterého se může zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států ZSE. Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast.

1.1.2 Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.2 Vypsání divize a třídy

SuperCars – vozy podle čl. 1 Národních technických předpisů pro rallycross (TPRX)

Super1600 – vozy podle čl. 2 TPRX

SuperTouringCars (STC) – vozy podle čl. 3 a 4 TPRX

National1600 - vozy podle Technického předpisu **National1600**

Řezané pneumatiky „slick“ jsou povoleny.

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Počet kol

Počet kol v každé jízdě se vypočítá podle délky okruhu. Celková délka v rozjíždkách nesmí být menší než 3000 m a delší než 6000 m a pro semi- a finálové jízdy menší než 5000 m a delší než 8000 metrů.

1.3.2

Body do mistrovství se přidělují po skončení kvalifikačních, semifinálových a finálových jízd následovně:

- po kvalifikačních jízdách

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Body	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Po každém semifinále:

Místo	1	2	3	4	5	6
Body	6	5	4	3	2	1

A po finále:

Místo	1	2	3	4	5	6
Body	8	5	4	3	2	1

V semi- a finálových jízdách budou jezdci klasifikováni podle následujícího pořadí:

- jezdci, kteří dokončili stanovené množství kol v pořadí, v jakém projeli cílovou čáru.
- jezdci, kteří nedokončili stanovený počet kol, budou klasifikováni v pořadí podle dokončeného počtu kol.
- jezdci, kteří byli vyloučeni z finále po předčasném startu, budou klasifikováni podle startovního pořadí.
- jezdci, kteří nenastoupili na start, budou klasifikováni podle startovního pořadí.
- jezdcům, kteří byli vyloučeni, nebudou přiděleny body.

1.3.3 Systém závodu

Pokud dojde k ukončení závodu, z důvodu vyšší moci, před startem finálových jízd, musí být pro získání bodů dokončeny alespoň dvě kvalifikační série rozjížděk.

1.3.4 Měření času

Měření času se provádí minimálně na setiny sekundy.

1.3.5 Technické přejímky a kontroly

Vozidla musí být k dispozici k technické kontrole, nezávisle na technické přejímce, v následujících případech:

- před, během a po oficiálním měřeném tréninku,
- před, během a po jízdě.

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Mistr ČR bude vyhlášen v SuperCars, Super1600, STC-1600, STC-2000 a STC+2000 za předpokladu splnění podmínek v kap. D „Systém mistrovství“, čl. 3.

1.4.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet započítaných závodů:	1	2	3	4	4	5	5	6	7	8

2. ČESKÁ TROFEJ

2.1 Česká Trofej Junior

Česká Trofej JUNIOR má určit nejlépe umístěného mladého jezdce od 14 do 25 let v klasifikaci Super1600, Super TouringCars, National1600 a nejlépe umístěného jezdce od 14 do 16 let v klasifikaci National 1400 Junior za sezonu.

České Trofeje se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licenci, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast.

2.2 Česká Trofej historických vozidel

2.2.1 Česká Trofej historických vozidel je určena pro jezdce s národní licenci AS AČR.

2.2.2 Vypsání divize a třídy:

- **HA1600** - vozy s objemem motoru do 1600 ccm, s pohonem jedné nápravy, atmosférický motor
- **HA1600+** - vozy s objemem motoru přes 1600 a do 2500 ccm, s pohonem jedné nápravy, atmosférický motor
- **HA4x4** - vozidla s pohonem 4x4 s objemem motoru nad 2000 ccm a všechna vozidla s objemem motoru nad 2500 ccm

2.2.3 Povolené vozy:

- vozy vyrobené do 31. 12. 2001, které se prokazatelně zúčastňovaly rallycrossových závodů (důkaz je na straně soutěžího)
- sériově vyráběné vozy (min. 2500 ks během 12 po sobě jdoucích měsíců) s pevnou, neodnímatelnou střechou, vyrobené do 31. 12. 2001, minimálně 4místné (včetně 2+2).

Stavbu vozu povoluje Technická komise AČR.

3. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

3.1 V místě startu musí být startovní prostor oddělen od diváků ve vzdálenosti minimálně 15 m od vyznačené trati.

3.2 Bezpečnostní pásma (myšleno od vyznačené tratě) je ohraničený prostor pro diváky a to v těchto dimenzích:

- v rovinkách 17 m
- v zatáčkách musí být rozšířeno

Pokud jsou na závodní trati použita svodidla v kombinaci s ochranným pletivem tak, aby svodidla a pletivo zachytila každý vůz, který opustí trať, mohou být diváci umístěni 5 m za touto ochrannou bariérou.

V případě, že jsou diváci umístěni nad úrovní tratě, mohou být vzdálenosti úměrně kratší.

Každá trať musí mít platnou licenci dle článku 3.12. - A. Obecná část NSŘ.

3.3 Evidence

Všechna vozidla rallycrossu podléhají režimu evidence a kontroly souladu s technickými předpisy a předpisy pro bezpečnost.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

1. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1.1 Definice historického sportovního automobilu (HA)

Historický sportovní automobil je takové vozidlo, které lze zařadit do některé z kategorií nebo formulí, uvedených v Příloze K MSŘ FIA a nebo v tomto předpisu. Po technické stránce musí být v souladu s předpisy AIACR, FIA nebo Přílohou „J“ z odpovídající periody. Tyto předpisy jsou koncipovány tak, aby bylo možno závodit s historickými automobily podle souboru pravidel, která umožňují zachovat specifikaci z období jejich výroby a která zabraňují změnit – zvýšit výkon motoru anebo vlastnosti a výkonnost vozu použitím moderních technologií.

Historické závody nejsou jednoduše jen další závody, kde lze získávat trofeje. Jsou zvláštní disciplínou, spojující sport s hlubokou úctou k těmto automobilům a k jejich historii. Sport historických automobilů umožňuje aktivně oslavovat automobilovou historii.

Tyto předpisy platí pro všechny vozy, ať jsou to původní soutěžní vozy, nebo vozy vyrobené jako nové stavby přesně podle dané specifikace, jejichž soutěžní historie je v souladu s mezinárodními pravidly příslušného období.

Jediné povolené variace oproti specifikaci období jsou ty, které jsou povolené přílohou K MSŘ nebo tímto předpisem.

1.2 Hlučnost a emisní limity historického sportovního automobilu

1.2.1 Na sportovních podnicích v ČR platí následující předpis o hlučnosti HA:

- | | | |
|--------------|--|------------|
| - rally: | - všechny druhy HA | 96 + 2 dB |
| - ZAO a ZAV: | - cestovní vozy a vozy GT | 108 + 2 dB |
| | - prototypy, jedno- a dvumístné závodní vozy | 113 + 2 dB |

Měření hluku se provádí při 75% maximálních otáček motoru (obvykle 3500 ot/min) metodou, popsanou v NSŘ AS AČR kapitole E – Technické předpisy. Při překročení limitu hladiny hluku nebude vozidlo převzato.

Historické sportovní automobily nemusí být vybaveny katalyzátory.

1.2.2 Emisní limity:

HA odpovídající modelovému roku výroby do 31. 12. 1972: CO 6,0% max., HC 2000 ppm max.

HA odpovídající modelovému roku výroby od 1. 1. 1973: CO 4,5% max., HC 1200 ppm max.

1.3. Rozdělení historických sportovních automobilů a jejich sportovní využití

Testovací komisaři při testaci zařadí konkrétní vozidlo podle jeho provedení do příslušné periody FIA. Upřesnění jednotlivých období (period) a skupin vozidel je uvedeno v aktuální Příloze K MSŘ FIA.

1.4 Bezpečnostní výbava jezdců

1.4.1 Kombinéza a spodní prádlo

Při ZAO, ZAV a při rychlostních zkouškách rally musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečeni do kombinézy, homologované podle FIA Standardu 8856-2000, dále pak do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic (rukavice jsou pro spolujezdce volitelné), homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000. Podmínky používání jsou popsány v článku 6 kapitoly E NSŘ

1.4.2 Přilby

Všichni jezdci a spolujezdci musí používat pouze ochranné přilby odpovídající standardům, uvedených na Technickém listu FIA č. 25. (článek 6 kapitoly E NSŘ).

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

1.4.3 FHR

Při rychlostních zkouškách rally musí všichni jezdci a spolujezdci vozidel Kat. 4 tříd E4, E7 a E10 a vozidel Kategorie 5 tříd F4, F6 a F7 používat zádržný systém hlavy (FHR). Pro ostatní kategorie a třídy je doporučený.

1.5 Sedačky

Historický sportovní automobil musí být vybaven sedačkou s homologací FIA (i prošlou) nebo sedačkou dobovou. Všechny sedačky bez originálního štítku FIA musí být, po kontrole jejich technického stavu, označeny štítkem od Technické komise. Pokud jezdec použije zádržný systém hlavy (FHR), musí být vždy použita platná homologovaná sedačka a bezpečnostní pásy kompatibilní se zádržným systémem.

1.6 Zasklení HA

Produkční cestovní vozy – cestovní vozy (T), závodní cestovní vozy (CT), standardní vozy GT, upravené vozy GT (GTS)

- **Čelní sklo:**

u cestovních vozů (T), závodních cestovních vozů (CT), vozů GT a GTS vozů musí být čelní sklo z bezpečnostního lepeného skla. Ve výjimečných případech může delegát FIA udělit výjimku pro použití průhledného plastu pro aktuální sezónu, pokud čelní sklo z lepeného skla není pro daný model dostupné. U ostatních vozů může být použita průhledná pevná plastická hmota.

- Fólie pro čelní sklo

U všech vozů, které mají čelní sklo z vrstveného skla, může být použita vně aplikovaná plastová ochrana (fólie) čiré barvy. Tato ochrana musí mít stejnou velikost a tvar jako čelní sklo a musí s ním být plně v kontaktu.

- **Ostatní zasklení:**

- pro periody E až I včetně: musí být zadní, dveřní (boční) a výklopná okna nejméně z bezpečnostního skla **nebo** z pevné průhledné hmoty o tloušťce **min. 4 mm** (doporučuje se materiál typu FAA, např. Lexan 400). Svisle otvíratelná boční okna lze nahradit horizontálně okny posuvnými (dobově používanými). Pokud jsou původní okna nahrazena, může být odstraněn mechanismus otevírání okna.

Platí: Pokud je v původních dveřních (bočních) oknech dělicí sloupek, který dělí spouštěcí okno od trojúhelníkového okna, tak jej **nelze** při použití plastové náhrady odstranit.

Pro MČR platí:

Pokud je v původních dveřních (bočních) oknech dělicí sloupek, který dělí spouštěcí okno od trojúhelníkového okna, tak jej **lze** při použití plastové náhrady odstranit.

Boční plastová okna je nutně připevnit do rámu dveří dle dobového provedení na modelu (ev. rámeček).

- pro periody J1 a J2 platí: pokud vozidlo z období J1 a J2 nemá v homologačním listu povolena boční plastová okna, tak se nesmí okna z bezpečnostního skla vyměnit za plastová. Navíc se musí boční okna opatřit fólií dle čl. 3. 2. 1 Př. XI, Př. K MSŘ FIA.

- Fólie proti roztříštění pro boční okna

U vozů období J1 a J2 musí být na bočních oknech aplikována čirá fólie proti roztříštění.

2. HTP, TPHV, platnost přílohy VII Přílohy K MSŘ FIA

2.1 HTP (Historic Technical Passport) / TPHV (Technický průkaz historického vozidla) vystavuje Pracovní (Schvalovací) skupina HTP/TPHV (SSHA).

- Historické sportovní automobily registrované v České republice, startující v Mistrovství České republiky historických automobilů, musí mít průkaz sportovního vozidla s platným testováním, homologační list (podléhalo-li vozidlo homologaci), HTP nebo TPHV (za TPHV je považováno i HTP s prošlou platností – což bude vyznačeno do prošlého průkazu). Bez vystaveného průkazu HTP / TPHV nebude vozidlu umožněn start.
- Historické sportovní automobily neregistrované v České republice, startující v Mistrovství České republiky historických automobilů, musí mít průkaz vozidla dle předpisů ASN příslušného státu registrace, homologační list (podléhalo-li vozidlo homologaci) a HTP.
- Pokud zahraniční vozidlo nemá vystavený HTP a soutěžící chce s tímto vozidlem být klasifikován v Mistrovství ČR, musí soutěžící požádat o vystavení TPHV.

Soutěžící je povinen při přihlašování na sportovní podnik zaslat kopii první strany HTP / TPHV pořadateli spolu s přihláškou.

Samotné HTP / TPHV neopravňuje k účasti na sportovním podniku.

2.2 Postup při vystavování HTP / TPHV

2.2.1 Formulář HTP/TPHV

Vyplněný formulář HTP / TPHV (ke stažení na stránkách www.autoklub.cz v sekci Formuláře) včetně fotografií a případných dokumentů, dokládající sportovní historii, doručí žadatel na email Schvalovací skupiny HTP/TPHV HA – SSHA (viz čl. 14, kap. E NSŘ) – htphv@autoklub.cz.

2.2.2 Testování HA

Testování vozu je nutné rezervovat na centrální nebo individuální termín na webu www.autoklub.cz. K první testaci HA přistaví žadatel vozidlo s připraveným (vyplněným) formulářem HTP / TPHV.

2.2.3 Schvalovací procedura

a) HTP - SSHA postoupí po testaci a kontrole dokumentů podklady schvalovací proceduře FIA.

b) TPHV – SSHA vydá po testaci a kontrole dokumentů TPHV.

Poplatky za vystavení HTP / TPHV jsou uvedeny v Příloze č. 1 NSŘ – Poplatky, odst. 13.

Vzhledem k náročnosti úkolů nutných k vystavení HTP / TPHV musí žadatel počítat s přiměřenými časovými termíny.

Nebudou-li dodány všechny potřebné doklady nutné k vyřízení žádosti o vystavení HTP/TPHV do 2 měsíců od vlastního podání žádosti, bude žádost stornována.

2.3. V MČR HA je rozšířena platnost přílohy VII Přílohy K

Změny a specifikace dílů pro národní sportovní podniky, uvedené v tomto seznamu, jsou zaměřeny ke snížení nákladů a pro případné náhrady nedostupných komponentů a to pod podmínkou, že nedojde ke zvýšení výkonu anebo výkonnosti vozidla.

Pokud bude mít soutěžící při stavbě HA potřebu rozšířit platnost přílohy VII v rámci použití HA v národním mistrovství, požádá v dostatečném časovém předstihu SSHA o posouzení tohoto rozšíření.

Specifika některých vozů:

Škoda - u typu 130 LR lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie.

- u typu 130 LR lze použít blok z typu Favorit bez úprav (přemístění olejové měrky)

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

- u typu 1000/1100 MB a 100/110 včetně 110 R je povoleno použít blok motoru z modelu 105/120 v provedení od roku výroby 1983 – plnopřetokový čistič oleje je součástí bloku motoru z výroby. Vrtání a zdvih musí zůstat dle homologačních listů pro daný typ.

Lada - u typu VFTS lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie

3. RALLY HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

3.1 Všeobecná ustanovení

3.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR v rally HA. Podniky MČR-RHA budou vypsány při MČR v rally, při Rallysprint sérii (RSS) anebo jako samostatný sportovní podnik.

3.1.2 Sportovních podniků vypsanych v rámci MČR-RHA se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport (viz článek 3 kapitoly A NSŘ. nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané AS AČR.

Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci nebo spolujezdci s licenci jiných států, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní podmínky pro účast v mistrovství. Dále mohou bodovat do MČR pouze jezdci ze zemí EU, kteří splňují podmínky dle článku 2.3.9 MSŘ FIA.

Dále na jednotlivých podnicích mohou startovat i jezdci s licenci jiných států, kteří však nebudou hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licenci dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licenci soutěžícího.

3.1.3 Vozidla třídy D4, E4, E7 a E10 mohou řídit jen jezdci, kteří nejsou zapsáni v seznamu začátečníků. Vozidla třídy F4 a F7 mohou řídit jen jezdci s mezinárodní licenci typu „B“.

3.1.4 MČR-RHA je vypsáno pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům průběžně započítávají.

3.2 Povolena vozidla

3.2.1 Podniku MČR-RHA se mohou zúčastnit historická vozidla zařazené do kategorií 1 - 5 s průkazem sportovního vozidla (PSV), homologačním listem a HTP nebo TPHV.

3.2.2 Podniku MČR-RHA se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají předpisům: Příloha J MSŘ FIA (odpovídající periodě), současně platná Příloha K MSŘ FIA a současně platným technickým předpisům NSŘ.

3.2.3 Všechna vozidla s českou registrací musí odpovídat podmínkám zákona č. 56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

3.2.4 Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům

3.2.4.1 **Historická vozidla (kat. 1 – 4)**

- ochranná konstrukce: dle aktuální Přílohy K MSŘ FIA
- baterie, je-li umístěna v prostoru pro posádku na původním místě a opatřena izolovaným a těsným krytem, může být v provedení „mokrý“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- bezpečnostní pásy: pěti nebo šestibodové s homologací dle FIA Standardu s platnou životností jsou povinné.
- zádržné zařízení hlavy (FHR): s odpovídajícími bezpečnostními pásy a sedačkou je povinné v Kat. 4 pro třídu E4, E7 a E10
- hasicí systém: dle aktuální přílohy J článek 253.7 (Technický list FIA č. 16 nebo 52) je povinný pro Kat. 4, pro ostatní kategorie resp. třídy je důrazně doporučený

- šířka kol: pro vozidla skupiny **A o objemu 1300 ccm** v Kategorii 4 (E1) se povoluje použití maximální celkové šířky obutého kola **7,5 palců**.
- minimální hmotnost uvedená v příloze J daného období pro vozidla období **J1 a J2** je zvýšena **o 25 kg** (vyrovnání hmotnosti dodatečného bezpečnostního vybavení).
- restriktor: vozidla z období J2 s přeplňovaným motorem musí být vybavena restriktorem dle článku 255. 5.1.8.3. b aktuální Přílohy J MSŘ FIA s vnitřním průměrem **38 mm pro skupinu A** a vnitřním průměrem **36 mm pro skupinu N**. Rozměry restriktoru mohou být měněny vývojem předpisů FIA, nebo z bezpečnostních důvodů rozhodnutím VV AS AČR. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na motory s mechanickým přeplňováním a motory vybavené vstřikovací soustavou s vyvažovací klapkou (K-Jetronic apod.).
- přepočítání objemu motoru: vozidla s přeplňovaným motorem budou zařazena do objemových tříd na základě přepočítacího koeficientu uvedeného v jejich HTP nebo TPHV, nebo celkového přepočítaného objemu z jejich HTP nebo TPHV
Pro přepočítání platí tyto koeficienty: **do periody J1 - 1,4**
od periody J2 - 1,7
- řídící jednotka (ŘJ): vozidla, původně homologovaná s elektronickými řídícími jednotkami, el. systémy řízení motoru a/nebo čidly nebo kterým bylo jejich používání dobovou přílohou J povoleno, musí používat stejný systém, připojený a dokonale fungující, jako byl systém používaný v daném období nebo požadovaný přílohou J z daného období.

3.2.4.2 Kategorie 5 – období „96“

- vozidla s vystaveným TPHV
- min. hmotnost:
 - vozidla skupiny N dle homologačního listu
 - vozidla skupiny A dle dobové přílohy „J“ 1996
- ochranná konstrukce: u vozidel F4 a F7 s první testací po 1. 1. 2015 a později musí být od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ); ochranná konstrukce, vyrobená dle FIA homologace vozu, musí být od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)
- bezpečnostní sedačky: minimálně s homologací dle FIA Standardu 8855-1999. Doba životnosti sedačky 10 let od data výroby
- bezpečnostní pásy: 6bodové pásy min. s homologací dle FIA Standardu 8853-1998
- FHR: použití zádržného systému hlavy (FHR) je povinné pro třídy F4, F6 a F7.
- hasicí systém dle TL FIA č. 16 nebo 52 je povinný.
- šířka kola: pro vozidla skupiny **A o objemu 1300 ccm** v Kategorii 5 (F5) se povoluje použití maximální celkové šířky obutého kola **7,5 palců**.
- restriktor vozidla s přeplňovaným motorem musí být vybavena restriktorem s vnitřním průměrem **34 mm ve skupině A** a vnitřním průměrem **32 mm ve skupině N**.
- katalyzátor: pro vozidla, vyrobená nebo homologovaná do 31. 12. 1994, není povinný katalyzátor
- snímatelný volant je důrazně doporučen.
- tlumiče pérování: je povoleno používat dvouplášťové tlumiče pérování s oddělenou nádobkou a dvojítm seřazením.
- podlaha: úprava podlahy je povolena pouze za účelem instalace bezpečnostní palivové nádrže. Úprava nesmí znamenat vyztužení skeletu.
- pro vozy skupiny A (třída F5 až F7) platí:

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

- a) není-li v homologačním listu (variantách HL) uvedena hydraulická ruční brzda, je povolena její dodatečná instalace pod podmínkou použití některého ze standardních řešení zapojení systému. Ovládací páka musí být ve výchozí poloze vodorovná a umístěná na středovém tunelu
- b) není-li v homologačním listu (variantách HL) uveden posilovač řízení, je povolena jeho dodatečná montáž pod podmínkou kompletního použití posilovače řízení ze sériového modelu vozu. Podmínkou je tedy použití posilovače řízení na sériovém provedení vozu.

3.3 Vypsání kategorií a tříd

Mistrovství ČR v rally HA se mohou zúčastnit vozidla podle těchto vypsání kategorií a tříd

3.3.1 Kategorie 1 – období „69“ (periody: D, E, F, G1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS homologované **od 1. 1. 1931 do 31. 12. 1969**, které se dělí do objemových tříd:

- A1** - do 1000 ccm (do 31. 12. 1961)
- A2** - od 1000 ccm do 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
- A3** - nad 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
- B1** - do 1000 ccm (po 31. 12. 1961)
- B2** - od 1000 ccm do 1300 ccm (po 31. 12. 1961)
- B3** - od 1300 ccm do 1600 ccm (po 31. 12. 1961)
- B4** - od 1600 ccm do 2000 ccm (po 31. 12. 1961)
- B5** - nad 2000 ccm (po 31. 12. 1961)

3.3.2 Kategorie 2 – období „75“ (periody: G2, H1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené do objemových tříd:

- C0** - do 1150 ccm
- C1** - nad 1150 ccm do 1300 ccm
- C2** - nad 1300 ccm do 1600 ccm
- C3** - nad 1600 ccm do 2000 ccm
- C4** - nad 2000 ccm do 2500 ccm
- C5** - nad 2500 ccm

3.3.3 Kategorie 3 – období „81“ (periody: H2, I)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené do objemových tříd:

- D0** - nad 1150 ccm
- D1** - nad 1150 ccm do 1300 ccm
- D2** - nad 1300 ccm do 1600 ccm
- D3** - nad 1600 ccm do 2000 ccm
- D4** - nad 2000 ccm

3.3.4 Kategorie 4 – období „90“ (periody: J1, J2)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do skupiny N, A a B (vyjma vozů skupiny B zakázaných pro automobilové soutěže), homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985** (perioda J1) a modely homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990** (perioda J2) rozdělené do objemových tříd:

- E1** - skupina A do 1300 ccm
- E2** - skupina A nad 1300 ccm do 1600 ccm
- E3** - skupina A nad 1600 ccm do 2000 ccm
- E4** - skupina A nad 2000 ccm

- E5** - skupina B do 1300 ccm
- E6** - skupina B nad 1300 ccm do 1600 ccm
- E7** - skupina B nad 1600 ccm
- E8** – skupina N do 1600 ccm
- E9** – skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
- E10** – skupina N nad 2000 ccm

3.3.5 Kategorie 5 – období „96“

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) zařazené do skupiny N a A, homologované **od 1. 1. 1991 do 31. 12. 1996** rozdělené do objemových tříd:

- F1** - skupina N do 1300 ccm
- F2** - skupina N nad 1300 ccm do 1600 ccm
- F3** - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
- F4** - skupina N nad 2000 ccm
- F5** - skupina A do 1300 ccm
- F6** - skupina A nad 1300 ccm do 2000 ccm
- F7** - skupina A nad 2000ccm

3.4 Charakteristika rally MČR-RHA

3.4.1 Jednoetapová rally pořádaná při MČR v rally, při Rallysprint sérii nebo jako samostatný podnik

- 3 až 5 RZ
- maximální délka jedné RZ je 15 km
- celková délka RZ je 70 - 90 km
- maximálně 48 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení výsledků

3.4.2 Dvouetapová rally pořádaná při MČR v rally nebo jako samostatný podnik

- maximálně 8 různých RZ – nejvýše 2 průjezdy
- doporučená maximální délka jedné RZ 20 km
- celková délka RZ je 140 - 160 km
- minimální délka etapy 60 km
- nové startovní pořadí do 2. etapy
- maximálně 72 hodin trvání od začátku přejímek do vyhlášení výsledků

Po dohodě s Komisí závodů historických vozidel je možné v jednotlivých případech celkovou délku trati rally, počet a délku jednotlivých RZ a celkovou délku RZ v ZU pro historické automobily upravit.

3.5. Hodnocení mistrovského podniku

3.5.1 Hodnocení rally se provede ve vypsáních kategoriích a třídách.

3.5.2 U jednoetapových rally budou v jednotlivých kategoriích přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 30, 24, 19, 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 1 bod. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 15 a 12 bodů.

3.5.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách 5 jezdcům následovně:

- 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V objemové třídě s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 3 a 2 body.

3.5.4 U dvouetapových rally budou přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 20, 16, 13, 11, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod za každou etapu samostatně. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 10 a 8 bodů. Dále budou za každou etapu jezdcům přiděleny body za umístění v objemových třídách dle 3.5.3. Posádce, která dokončí obě etapy, bude přiděleno 5 bonusových bodů do kvalifikace v kategoriích. Body za obě etapy se sečtou s bonusovými body a tento součet bude bodový zisk za daný podnik do hodnocení kategorie. Pokud posádka nedokončí jednu z etap, budou jí přiděleny body pouze za dokončenou etapu bez bonusových bodů. Dokončením etapy se rozumí dojet s vozidlem do cíle etapy a předat vozidlo do uzavřeného parkoviště.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

Aby mohly být body za umístění v dané etapě přiděleny, musí vozidlo zůstat v UP na konci etapy až do jeho otevření podle pokynů sportovních komisařů.

3.5.5 V kategorii 1 budou přiděleny následující body:

- 1 bod pro jezdce startující v periodě F (do 31. 12. 1965)
- 2 body pro jezdce startující v periodě E (do 31. 12. 1961)
- 3 body pro jezdce startující v periodě D (do 31. 12. 1946)

3.5.6 Pořadatel je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístily na 1. až 3. místě v klasifikaci jednotlivých kategorií rally historických automobilů.

První 3 posádky v kategorii vyhlásí jen v té kategorii, ve které startovaly nejméně 3 automobily. Při nesplnění této podmínky bude vyhlášen pouze vítěz kategorie. Pořadatel dále vyhlásí vítěze třídy v té třídě, kde startovaly nejméně 3 automobily a první tři v té třídě, kde startovalo nejméně 5 automobilů.

3.5.7 Startující je jezdec, který odstartoval do rally

3.5.8 Nemůže-li být z jakéhokoli důvodu odjeto rally v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky.

3.6. Hodnocení mistrovství

3.6.1 Hodnocení seriálu M ČR v rally HA bude provedeno v kategoriích dle součtu započitatelných bodů z hodnocení v kategoriích a objemových třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

3.6.2 Titul „Mistr ČR v rally HA“ bude udělen prvnímu v jednotlivých kategoriích za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.3 Vítěz jednotlivé třídy bude vyhlášen z hodnocení kategorie za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.4 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem tehdy, startoval-li s příslušným jezdce ve více než polovině započítávaných rally

3.6.5 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA)
V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

3.6.6 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8	8
Počet započítaných závodů:	1	2	2	3	4	5	5	5	5

3.7 Doplnující ustanovení

3.7.1 MČR-RHA se řídí Standardními propozicemi rally AS AČR.

3.7.2 Pořadatel nesmí při MČR-RHA požadovat start HA na RZ s rozbitým povrchem. Pokud by výjimečně došlo k takovému případu při společné rally pro současné i historické automobily, musí pořadatel určit pro HA v itineráři vhodnou objížďku RZ po odpovídající vozovce. O jednotlivých případech rozhodne ředitel rally po dohodě se zástupcem SR při kontrole trati a předsedou Komise závodu historických vozidel.

3.7.3 Na všech rally HA v České republice je povolena ochrana spodku vozidla.

3.7.4 Je možno použít pneumatiky s homologací EHK, DOT nebo FIA. Rozměr musí odpovídat článku 8 Přílohy K MSŘ FIA (tolerance maximálně minus 3 %).

3.7.5 Tabulky rally a startovní čísla musí být umístěny podle SPR. Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit bílý panel (šířka panelu 50 cm, výška 44 cm - z toho prostor 50 x 30 je určen pro startovní číslo, kde je černé číslo na bílém podkladu o výšce 26 cm, o minimální šířce čáry číslic 4 cm. Zbylý prostor je určen pro reklamu pořadatele a je ohraničený šířkou panelu min. 50 cm a výškou 14 cm, nebo 2 x 7 cm

nad a/nebo pod číslem). Součástí čísla bude i označení písmenem H poloviční velikosti oproti velikosti číslice. Příjmení jezdce (spolujezdce) a státní vlajky jeho národnosti budou umístěny na obou zadních bočních oknech vozidla, nebo na předních blatnících. Barva písma na blatnících bude kontrastní k podkladové barvě vozu.

4. ZÁVODY DO VRCHU HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

4.1 Všeobecná ustanovení

4.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR v ZAVHA.

4.1.2 Sportovních podniků vypsáných v rámci MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci držitelé platné mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané AS AČR.

Dále na jednotlivých podnicích mohou startovat i jezdci s licencí jiných států, kteří budou rovněž hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jezdce, se prokáže pouze licenci dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licenci soutěžícího.

4.1.3 Výsledky z jednotlivých závodů se do MČR-ZAVHA všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

4.1.4 Stálá startovní čísla jezdcům přiděluje pořadatel na prvním podniku, kam se jezdec přihlásí.

4.2 Povolená vozidla

4.2.1 Podniku MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit vozidla zařazená do kategorií 1 – 6 s PSV a HTP nebo TPHV. Vozidla s vydaným HTP/TPHV nepodléhají plné proceduře periodického testování. Testování bude provedeno a do PSV potvrzeno na technické přejímce prvního podniku.

4.2.2 Podniku MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají předpisům: Příloha J MSŘ FIA (odpovídající periodě), současně platná Příloha K MSŘ FIA a současně platným technickým předpisům NSŘ.

4.2.3 Vozidla s přeplňovaným motorem budou zařazena do objemových tříd na základě přepočítacího koeficientu uvedeného v jejich HTP nebo TPHV, nebo celkového přepočítaného objemu z jejich HTP nebo TPHV

Pro přepočítání platí tyto koeficienty:

do periody J1 a JR	- 1,4
od periody J2	- 1,7

4.2.4 Kategorie 6 – období „96“

- vozidla s vystaveným TPHV
- min. hmotnost:
 - vozidla skupiny N dle homologačního listu
 - vozidla skupiny A dle dobové přílohy „J“ 1996
- ochranná konstrukce: u vozidel F4 a F7 s první testací po 1. 1. 2015 a později musí být od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ); ochranná konstrukce, vyrobená dle FIA homologace vozu, musí být od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)
- bezpečnostní sedačky minimálně s homologací dle FIA Standardu 8855-1999. Doba životnosti sedačky 10 let od data výroby
- zádržný systém hlavy (FHR): použití FHR je důrazně doporučeno. Pro třídu F4, F6 a F7 je použití FHR povinné.
- restriktor: vozidla s přeplňovaným motorem musí být vybavena restriktorem s vnitřním průměrem **34 mm ve skupině A** a vnitřním průměrem **32 mm ve skupině N**.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

- katalyzátor: pro vozidla, vyrobená nebo homologovaná do 31. 12. 1994, není povinný katalyzátor
- snímatelný volant: je důrazně doporučen.
- tlumiče pérování: je povoleno používat dvouplášťové tlumiče pérování s oddělenou nádobkou a dvojíým seřizením.

4.2.5 Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům

- ochranná konstrukce: dle aktuální PŘ. K FIA
- baterie: pokud je baterie umístěna v prostoru pro posádku na původním místě, je opatřena izolovaným a těsným krytem může být v provedení „mokrý“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- bezpečnostní pásy: 6bodové pásy min. s homologací dle FIA Standartu 8853-1998 jsou povinné.

4.2.6 Bezpečnostní pokyny

- sítě: je doporučeno použití sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 na straně jezdce nebo systému ARS od značkového výrobce
- boční okna: je povoleno stažení bočního okna na straně jezdce o 12 cm z jeho horní krajní polohy
- hasicí systém: dle čl. 253.7 PŘ. J FIA (TL č. 16 nebo 52) je pro kompletní Kategorie 4 a 6 povinný. Pro ostatní kategorie je důrazně doporučený

4.2.7 Ohřívání pneumatik resp. kompletních kol

Je zakázáno jakékoli zahřívání kompletních kol (kk = disk, ráfek, pneumatika)

4.3 Vypsané divize, kategorie a třídy

- **Divize cestovních vozů** z kategorií 1 až 4 (třídy A1–A6, B1–B6, C1–C3, D1–D6)
- **Divize závodních vozů** (jedno a dvoumístných) z kategorií 1 až 4 a kategorie 5 (A7 – A10, B7–B9, C4–C6, D7–D9, E1–E10).

4.3.1 **Kategorie 1** (periody: C, D, E, F, G1, GR)

4.3.1.1 SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, CT 1-15, GT 1-17, GTS 1-17

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1969**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

A1 do 850 ccm

A2 do 1150 ccm

A3 do 1300 ccm

A4 do 1600 ccm

A5 do 2000 ccm

A6 přes 2000 ccm

4.3.1.2 TSRC 1-18 a 49 - 51, GTP 1-3, HST 1-5, HS 2-6 dvoumístné

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1971**):

A7 do 1300 ccm

A8 do 1600 ccm

A9 do 2000 ccm

A10 přes 2000 ccm

4.3.2 **Kategorie 2** (periody: G2, H1, HR)

4.3.2.1 T 16-25, CT 16-25, GT 18-27, GTS 18-27

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

B1 do 850 ccm

B2 do 1150 ccm

B3 do 1300 ccm

B4 do 1600 ccm

B5 do 2000 ccm

B6 přes 2000 ccm

4.3.2.2 TSRC 25 – 30 a 52, HST 1-5, S2/1

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1972 do 31. 12. 1976**):

B7 do 1300 ccm

B8 do 1600 ccm

B9 přes 1600 ccm

4.3.3 **Kategorie 3** (periody: H2, I, IR)

4.3.3.1 T 26 - 35, CT 26 - 35, GT 28 - 37, GTS 28- 37

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

C1 do 1300 ccm

C2 do 2000 ccm

C3 přes 2000 ccm

4.3.3.2 TSRC 37 – 42 a 53, HST 1-5, S2/2

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1977 do 31. 12. 1982**):

C4 do 1300 ccm

C5 do 1600 ccm

C6 přes 1600 ccm

4.3.4 **Kategorie 4** (periody: J1, J2, JR)

4.3.4.1 T36 - 40, CT 36 - 40, GT 38 - 42, GTS 38 - 42 – perioda J1

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

D1 do 1300 ccm

D2 do 1600 ccm

D3 přes 1600 ccm

4.3.4.2 T41 - 45, CT 41 - 45, GT 43 - 47, GTS 43 – 47 – perioda J2

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

D4 do 1300 ccm

D5 do 1600 ccm

D6 přes 1600 ccm

4.3.4.3 TSRC 43 – 48 a 54, skupina C, S2/3, GC1a, GC1b, GC2a, GC2b – perioda JR

- dvoumístné závodní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1983 do 31. 12. 1990**):

D7 do 1300 ccm

D8 do 1600 ccm

D9 přes 1600 ccm

4.3.5 **Kategorie 5** (periody: C, D, E, F, GR, HR, IR, JR)

4.3.5.1 závodní jednomístné vozy z období C až D (**od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1946**).

E1 bez objemového limitu

4.3.5.2 závodní jednomístné vozy z období E až IR (**od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1982**).

E2 do 1150 ccm

E3 do 1300 ccm

E4 do 1600 ccm

E5 nad 1600 ccm

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

4.3.5.3 závodní jednomístné vozy včetně SCCA (CAN/AM) a IMSA z období IC a JR (od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1990).

E6 do 1150 ccm

E7 do 1300 ccm

E8 do 1600 ccm

E9 do 2000 ccm

E10 do 2500 ccm

4.3.6 Kategorie 6 – národní

Cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) zařazené do skupiny N a A, homologované **od 1. 1. 1991 do 31. 12. 1996** rozdělené do objemových tříd:

F1 - skupina N do 1300 ccm

F2 - skupina N nad 1300 ccm do 1600 ccm

F3 - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm

F4 - skupina N nad 2000 ccm

F5 - skupina A do 1300 ccm

F6 - skupina A nad 1300 ccm do 2000 ccm

F7 - skupina A nad 2000 ccm

4.4 Hodnocení mistrovského závodu

4.4.1 Systém jednotlivých závodů je shodný s bodem 1.3.1 kap. G těchto řádů. Hodnocení závodu bude provedeno v absolutním pořadí kategorií a jednotlivých objemových třídách.

4.4.2 Body se přidělují za umístění v jednotlivých kategoriích následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod.

4.4.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách prvním 7 klasifikovaným jezdcům následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V případě méně než 3 startujících se přidělí za umístění 5 a 4 body.

4.4.4 Hodnocení divize za každý závod je dán součtem bodů z hodnocení kategorie a třídy.

4.4.5 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit první tři jezdce v jednotlivých třídách. Dále může provést, dle svého uvážení, vyhlášení ostatních vypsanych klasifikací (divize, kategorie).

4.4.6 Startujícím je ten jezdec, který absolvoval předepsaný trénink a dojel silou motoru mezi přípravnou a startovní čáru závodu.

4.5 Hodnocení mistrovství

4.5.1 Hodnocení seriálu MČR-ZAVHA bude provedeno v divizích a v Kategorii 6 dle součtu započítatelných bodů z hodnocení jednotlivých kategorií a objemových tříd. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

4.5.2 Titul „Mistr ČR“ bude udělen prvním jezdcům v jednotlivých divizích a Kategorii 6 za předpokladu splnění podmínek NSŘ čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“

4.5.3 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA). V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

4.5.4 Počet započítaných závodů

Do celkového hodnocení MČR se závody započítávají takto:

Počet uskutečněných závodů	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Počet započítávaných závodů	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	10

5. ČESKÁ TROPHY - RALLY PRAVIDELNOSTI

5.1 Je vypsaná Česká Trophy v rally pravidelnosti historických automobilů. Jednotlivé podniky budou organizovány zpravidla při RSS.

5.2 Účast sportovců

Účastnit se mohou jezdcí a spolujezdcí - držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu, držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

5.3 Vypsané kategorie

Rally pravidelnosti se mohou zúčastnit všechna historická automobily z kategorií D – J (1931 až 1990 včetně) odpovídající podmínkám zákona č. 56/2001 Sb.

5.4 Hodnocení podniku České Trophy

5.4.1 Za umístění v absolutní klasifikaci bez rozdílu kategorií se přidělí prvním 8 posádkám 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 a 1 bod. V případě, že na startu bylo méně než 5 jezdců, budou přiděleny poloviční body.

5.4.2 Pořadatel rally je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístili na 1. až 3. místě v absolutní klasifikaci.

5.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do rally.

5.5 Hodnocení České Trophy

Hodnocení České Trophy bude provedeno v absolutní klasifikaci. „Vítěz České Trophy“ bude vyhlášen za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kap. D „Systém mistrovství“.

6. ZÁVODY PRAVIDELNOSTI HA NA OKRUŽÍCH

6.1 Je vypsaná Česká Trophy v závodech pravidelnosti historických automobilů na okruzích.

6.2 Účast sportovců

Účastnit se mohou jezdcí - držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

6.3 Vypsané divize

Závody pravidelnosti jsou vypsané pro jedno – a dvousedadlová historická závodní vozidla period D - J (1931 až 1990 včetně).

- Divize I – jednomístná závodní vozidla
- Divize II – dvoumístná závodní vozidla
- Divize III – upravené cestovní vozy

6.4 Hodnocení podniku České Trophy

6.4.1 Za umístění v klasifikaci divizí se přidělí prvním 8 jezdcům 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 a 1 bod. V případě, že na startu bylo méně než 5 jezdců, budou přiděleny poloviční body.

6.4.2 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit 3 jezdce, které se umístili na 1. až 3. místě v klasifikaci divizí.

6.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do závodu pravidelnosti.

6.5 Hodnocení České Trophy

Hodnocení České Trophy bude provedeno v klasifikaci divizí. „Vítěz České Trophy - závody pravidelnosti HA“ bude vyhlášen dle čl. 4 kap. D „Systém mistrovství“.

6.6 Hodnocení poháru

6.6.1. Titul Vítěz Poháru AČR v ZAO se udělí vítězům jednotlivých divizí za předpokladu, že v divizi bude startovat nejméně 6 vozů. V divizích, v nichž bude startovat více vozů než 10, se vyhlásí první 3 jezdci. Pořadí se stanoví z pořadí českých jezdců ve vypsaných závodech.

6.6.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů: 1 2 3 4 5 6 7 8

Počet započítaných závodů: 1 2 2 3 4 5 5 6

7. DEMONSTRAČNÍ JÍZDY – RALLY LEGEND (RL)

7.1 Jsou vypsané volné podniky Rally legend. Podniky budou pořádány zpravidla při rally automobilů různých stupňů.

Demonstrační jízdy historických soutěžních vozidel – Rally legend po trati RZ bez měření času průjezdu mají za účel předvést a ukázat široké divácké veřejnosti tato historická vozidla. Tyto demonstrační jízdy nemohou být zaměňovány za soutěže či jiné závody, kdy je hlavním kritériem závodní jízda na čas. Pořadatel k názvu podniku vždy vhodným způsobem přiřadí název Rally legend ČR.

7.2 Účast sportovců

Účastnit se může posádka jezdec a spolujezdec – držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a některé ze sportovních licencí vydaných AS AČR, nejméně však denní licence jezdce. Důrazně se doporučuje národní licence jezdce stupně F.

7.3 Vozidla, bezpečnost

7.3.1 Vozidla

7.3.1.1 Demonstračních jízď se mohou zúčastnit originální historická soutěžní vozidla nebo jejich repliky otestovaná pro demonstrační jízdy a soutěžní vozidla dle článku 3 kapitoly K NSŘ homologovaná do 31. 12. 1996. HA bude reprezentovat historii soutěžního sportu tzn. že HA tohoto typu by měl být v minulosti klasifikován na podniku typu rally.

7.3.1.2 Dále se demonstračních jízď mohou účastnit historická vozidla se specifickými úpravami pro podniky např. rally ve zvláštních destinacích, maratonské rally apod.

Je povolena účast dobových prototypových vozidel.

Podmínkou je originalita – prokázaná účast daného vozu v podniku.

7.3.1.3 Demonstračních jízď se mohou rovněž zúčastnit soutěžní vozy skupin dle článků 1.2 a 2.2 kap. F NSŘ. Všechna vozidla musí svým vzhledem věrně odpovídat historické předloze a svým technickým provedením dobové příloze J a příslušnému homologačnímu listu – nebude tedy umožněn start vozidel např. s tuningovými úpravami. Vozidla dle článku 1.2 a 2.2 kap. F NSŘ budou při použití v demonstračních jízďách otestována i pro demonstrační jízdy.

Specifika:

U vozů Škoda řad Š 120 S a Š 130 RS lze použít jako náhradu pro demonstrační jízdy hliníkovou osmikanálovou hlavu.

7.3.1.4 Originální vozy

Vozidla vyrobená po 1. 1. 1991 musí být pouze originální soutěžní vozidla z příslušné doby.

7.3.1.5 Průkaz sportovního vozidla

Vozidla, registrovaná v ČR, se mohou RL zúčastnit pouze s platným Průkazem sportovního vozidla AČR.

7.3.1.6 Omezení

Vozidla, otestovaná pro demonstrační jízdy do 31. 12. 2017, se mohou zúčastňovat podniků dále ve stavu, v jakém byla naposledy otestována a nemohou být předmětem dalších úprav, které by zvyšovaly výkon motoru nebo výkonnost vozidla.

Od 1. 1. 2018 nebudou nově testovány pro demonstrační jízdy repliky vozidel, které neodpovídají homologačnímu listu.

7.3.1.7 Původ vozidla

Originální historické soutěžní vozidlo: jedná se o skutečné legendy (originální vozidla), reprezentující značku a dobu, které jsou v souladu s dobovým (tehdy platícím) technickým i bezpečnostním předpisem, přičemž důraz je kladen na kvalitu (míru opotřebení) bezpečnostní výbavy vozu. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend.

Replika: jedná se o vozidlo identické vzhledově s historickou předlohou, odpovídající homologaci. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend

Při stavbě repliky pro Rally Legend platí, že barevné provedení karoserie musí odpovídat dobovému nebo továrnímu provedení.

Pořadatel podniku vhodným způsobem (např. ve startovní listině) odliší, zda se jedná o originální vozidlo nebo repliku.

7.3.2 Bezpečnostní desatero pro rally legend

U originálních vozů může být použita původní ochranná konstrukce, tak aby bylo zachováno původní provedení vozu. Při stavbě repliky musí být použita ochranná konstrukce podle následujícího předpisu.

7.3.2.1 Ochranná klec/rám (ochranná konstrukce)

- a) Pro vozidla vyrobená do konce roku 1970 je vyžadován minimálně ochranný rám, vyrobený dle K 2013, obr. K-1, příloha V. Za ochranný rám je považována konstrukce tvořená hlavním obloukem (viz K 2013, příloha VI, odst. 8.1.2) a dvojicí zadních podélných výztuh resp. konstrukce dle aktuální Př. K FIA.
- b) Pro vozidla vyrobená od 1. 1. 1971 je vyžadována ochranná klec, definovaná v Příloze K 2013 (příloha VI, odst. 8.1.3.) a tedy vyrobená podle některého z obr. K-8, K-9 nebo K-10 (viz K 2013, příloha V) resp. konstrukce dle aktuální Př. K FIA.
- c) Pro vozidla vyrobená od 1. 1. 1971 je povoleno vyztužení karoserie (vyztužení nesmí tvořit dutý profil) a použití výztuh dle obr. 253-25 Př. J MSŘ FIA.

Dále pro body ad a) i ad b) platí:

- Hlavní oblouk (trubkový jednodílný oblouk, umístěný napříč vozem bezprostředně za předními sedadly) nesmí mít vzhledem k vertikále sklon větší než +/- 10 stupňů.
- Úhel zadní podélné výztuhy nesmí přesahovat více než 60 stupňů vzhledem k horizontální rovině.

- Upevnění ochranné konstrukce ke karoserii

Upevnění všech sloupků a výztuh definovaných v odst. a) a b) musí být provedeno nejméně 3 šrouby (průměr min. 8 mm, kvalita 8.8 ISO) nebo je alternativně možné použít spojení svařem ev. kombinaci obou typů spojení. Upevňovací body musí být vyztuženy ke karoserii přivařenou ocelovou deskou o tloušťce min. 3 mm a ploše min. 120 cm².

- Ochrannou klec/rám lze doplnit volitelnými výztuhami. Výztuha pro upevnění bezpečnostních pásů musí být do klece/rámu zásadně vevařena.

- Materiálová a rozměrová specifikace (platí i pro volitelné výztuhy):

Materiál trubek: uhlíková ocel tažená zastudena s min. pevností v tahu 350 N/mm²
Min. rozměr 38 x 2,5 nebo 40 x 2 /mm/

- V místech, kde by přilba nebo tělo posádky mohly přijít do styku s ochrannou konstrukcí (posoudí technický komisař) je povinné použití ochranného obložení z nehořlavého materiálu.
- Všechny svary musí být provedeny kvalitně a vždy po celém obvodu svařovaných částí.
- Upřednostňuje se použití certifikovaných či homologovaných konstrukcí, přičemž platí zákaz zásahu do jejich specifikace.

d) Použití ochranných konstrukcí z hliníkových slitin

Je možno použít pouze certifikované ochranné konstrukce tovární výroby a pouze u vozů, na kterých byla konstrukce prokazatelně použita nebo pro které byla určena. Upevnění ke karoserii musí být provedeno dle certifikace. Soutěžící má povinnost dokazovací tzn., že je povinen doložit ke konstrukci kopii certifikátu nebo min. velmi průkazné dobové fotografie.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

Právo vetovat ochrannou konstrukci má Technická komise.

Při stavbě replik vozidel, která odpovídají třídě E4, E7 a E10 musí být použita ochranná konstrukce od výrobců zařazených v seznamu AVOK

7.3.2.2 Sedačky

Pro rally legend je možno použít buď prokazatelně dobovou sedačku nebo sedačku s homologací (i prošlou) FIA. Je povoleno i použití moderních tzv. klubových sedaček bez homologace FIA. Striktní zákaz použití platí pro dělené sériové sedačky. Každá sedačka musí být řádně upevněna.

7.3.2.3 Bezpečnostní pásy

Povinností je použití min. 4 bodových, nepoškozených bezpečnostních pásů s kvalitním zámkem. Kvalita musí buď odpovídat moderním klubovým pásům, nebo pás musí mít homologaci FIA. Upevnění musí odpovídat některé z variant aktuální přílohy J. Nože na pásy jsou povinné a musí být v dosahu připoutané posádky.

7.3.2.4 Hasicí přístroje (HP) a hasicí systémy (HS)

Vozidlo musí být povinně vybaven buď:

jedním dvoukilogramovým HP nebo

dvěma jednokilogramovými HP nebo

hasicím systémem dle aktuální Přílohy J (TL FIA č. 16 a 52), doplněným jedním dvoukilogramovým HP.

HP i lahev HS musí být připevněny předepsaným způsobem dle aktuální Přílohy J. Ve všech případech bude vyžadována platná revize (2 roky) a označení umístění HP event. spouštění HS dle aktuální Přílohy J.

7.3.2.5 Odpojovač elektrické energie

Použití odpojovače s vnějším a vnitřním ovládáním je povinné. Odpojovač musí spolehlivě vypnout všechny zdroje el. energie a zastavit běh motoru. Odpojovač musí být dosažitelný pro připoutanou posádku, musí být řádně označen a umístěn dle platné přílohy J nebo K.

7.3.2.6 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí buď sériová s dodržením původního umístění, nebo musí odpovídat příloze K v době první testace vozidla (s bezpečnostní pěnou/D-Stop folie) nebo Příloze J (s libovolnou platnou homologací FIA). Nádrž musí být řádně připevněna a oddělena od prostoru pro posádku. Provedení instalace palivového potrubí musí odpovídat Příloze K nebo J.

7.3.2.7 Tažná oka

Přední i zadní tažné oko, označené kontrastní barvou, je povinné. Oka musí spolehlivě zajistit odtažení vozu a jejich vnitřní průměr musí být min. 80 mm.

7.3.2.8 Baterie

Baterie je libovolná. Baterie, umístěná v prostoru pro posádku, musí být zakryta pevným nevodivým a nepropustným krytem, opatřeným odvětráním mimo prostor pro posádku. Upevnění baterie musí být vždy provedeno s ohledem na její hmotnost tzn. dostatečné a bezpečné upevnění (přepásání, svorník.). Nevodivé zakrytí plus pólu je povinné.

7.3.2.9 Dodatečná upevnění

Dodatečné upevnění přední kapoty je povinné, dodatečné upevnění čelního skla je důrazně doporučeno.

7.3.2.10 Bezpečnostní výbava posádky

Posádka musí na uzavřeném úseku rally používat ochranných přileb min. specifikace „E“, kombinéz min. specifikace CIK (Karting) a kvalitních kotníčkových bot. Pro bezpečnostní výbavu se důrazně doporučuje používat vybavení s homologací

(i prošlou) FIA. Posádka není povinná vyplňovat kartu BVJ, ale výbava posádky přesto podléhá kontrole a schválení technických komisařů.

7.4 Startovní čísla

Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit čtvercový formát - viz 3.7.5 Součástí čísla bude i označení písmenem L poloviční velikosti oproti velikosti číslice

7.5 Rozprava

Pořadatel zajistí před startem podniku rozpravu s jezdci. Během této rozpravy budou jezdci seznámeni s pravidly a způsobem jízdy po trati RZ - bod 7.6. Jezdci, který bude porušovat ustanovení tohoto článku, bude odepřena další účast v podniku.

7.6 Jízda po trati RZ

Cílem Rally legend je předvedení vozidel veřejnosti. Čas a způsob průjezdu RZ nesmí být měřen či jinak posuzován. Rally legend nesmí být zaměňován s podniky typu Drift.

Při jízdě po trati RZ nesmí posádka provádět smyková kolečka. Při zařazení okruhové RZ do programu Rally legend musí být při startu zachován dostatečný odstup mezi jednotlivými vozidly nebo počet průjezdů přiměřeně snížen, aby se omezil kontakt jednotlivých vozidel. Posádka nesmí při jízdě po okruhové RZ zvyšovat počty projetých okruhů – počty průjezdů trati RZ a tím narušovat harmonogram Rally legend.

Posádce, která při své účasti nebude dbát pravidel Rally legend a zachovávat principy demonstrační jízdy a svým chováním nebo způsobem jízdy bude ohrožovat bezpečnost svou nebo ostatních účastníků (např. havárie na trati RZ), bude ukončena ředitelem rally účast v podniku a bude jí odmítnuta účast v dalších dvou podnicích Rally legend.

7.7 Hodnocení jednotlivého podniku

Podle kritérií vypsanych pořadatelem ve Zvláštních ustanoveních, předmětem hodnocení nesmí být způsob jízdy.

8. OBSAH Přílohy K MSŘ FIA

1. Principy a zkratky
2. Všeobecná ustanovení a definice vozu
3. Klasifikace vozu podle data a definice
4. FIA identifikační dokumenty vozu
5. Bezpečnostní předpisy
6. Technické předpisy pro nehomologované vozy
7. Technické předpisy pro produkční cestovní vozy
8. Pneumatiky

Příloha I: Seznam kategorií a formulí pro mez. rychlostní závody

Příloha II: Doporučené materiály pro rekonstrukce a opravy (náhrady)

Příloha III: Testy únavy dílů

Příloha IV: Zjišťování míry poškození a postup oprav kompoz. struktur

Příloha V: Provedení ochranné konstrukce (obrazová část Přílohy VI)

Příloha VI: Ochranná konstrukce sportovního HA – Technický předpis

Příloha VII: Specifika vybraných HA

Příloha VIII: Změny a výjimky pro sériové cestovní a GT vozy z období E, F, G1

Příloha IX: Změny a výjimky pro závodní cestovní a závodní GT vozy z období E, F, G1

Příloha X: Technické předpisy pro vozy F1 od roku 1966

Příloha XI: Technické předpisy pro vozy rally a ZAV z období J1 a J2

Dodatek I: Dobové specifikace pro tlumiče sání

Informace:

Národní technické předpisy pro formulové vozy jsou k dispozici na stránkách Autoklubu ČR

L. AUTOMOBILOVÝ SLALOM

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Pro rok 2020 je vypsáno Autoklub Mistrovství České republiky (dále MČR) a Česká Trofej JUNIOR v automobilovém slalomu.

1.1.2 Mistrovství ČR se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Podniku se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí (jednodenní, jiných států), pokud splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast, nebudou však bodovat v MČR.

1.1.3 Při jednotlivých závodech MČR bude vypsána skupina „Amatéri“ (příchozí).

1.2 Vypsání skupiny a třídy

1.2.1 M ČR v automobilovém slalomu je vypsáno v absolutní klasifikaci pro třídy vozidel L1, L2, L3, L4 a L5.

1.2.2 Pro M ČR jsou vozidla rozdělena do následujících tříd:

L1	- vozidla se sportovním průkazem do 1600 ccm mimo skupiny N - vozidla „slalom speciál“ do 1600 cm
L2	- vozidla se sportovním průkazem nad 1600 ccm mimo skupiny N - vozidla „slalom speciál“ nad 1600 ccm
L3	- vozidla skupiny N se sportovním průkazem do 1600 ccm - upravená sériová vozidla do 1600 ccm
L4	- vozidla skupiny N se sportovním průkazem nad 1600 ccm - upravená sériová vozidla nad 1600 ccm
L5	- sériová vozidla dle platného TP - elektromobily, hybridy el. + spalovací motor s platnou STK

- Pro zařazení do správné třídy budou použity následující koeficienty:

benzín turbomotor:	1,7
diesel turbomotor 2WD a jm. objemem do 2000 ccm:	1,0
diesel turbomotor 4WD:	1,5
Wankel:	2,0

- V případě, že vozidlo nemá platnou STK, musí mít Průkaz sportovního vozidla bez RZ s platným testováním.

1.2.3 Při jednotlivých závodech M ČR v automobilovém slalomu bude vypsána skupina L6 (amatéri) s vozidly dle článků 4.2 a 4.3 kapitoly L „Automobilový slalom“, rozdělené do následujících tříd:

L6a	- amatéri se sériovými vozidly do 1600 ccm
L6b	- amatéri se sériovými vozidly nad 1600 ccm
L6c	- amatéri s upravenými vozidly do 1600 ccm
L6d	- amatéri s upravenými vozidly nad 1600 ccm

1.2.4 Vozidla musí odpovídat čl. 4 Technické předpisy kap. L NSŘ. Jsou povoleny pouze uzavřené vozy.

1.2.5 Bezpečnostní výbava jezdce

Ochranné přilby

Min. dle evropské normy ECE (hom. zn. E) (viz kap. E – 6.2.3.1) nebo dle standardů FIA 8858-2002, 8860-2004, 8859-2015, 8860-2010 (TL FIA č. 33, 41, 49) a dle standardů SNELL, BS, SFI

Výbava jezdce

Kompletní výbava dle standardu FIA 8856-2000 (TL FIA č. 27) a použití rukavic je důrazně doporučeno. Kompletní ústroj pokrývající celé tělo a kotníčkových bot je povinné.

L. AUTOMOBILOVÝ SLALOM

1.3. Hodnocení závodu

1.3.1 Pro účast v závodě je podmínkou absolvování alespoň jedné tréninkové jízdy.

1.3.2 Každý závod se skládá ze tří až pěti jízd. Vítězem závodu se stává jezdec s nejnižším součtem časů včetně penalizací z vypsanych jízd minus nejhorší dosažený výsledek.

1.3.3 Měření času se provádí s přesností na tisíce sekund.

1.3.4 Při rovnosti součtu časů rozhoduje nejrychlejší jízda z porovnávaných časů.

1.3.5 Body v absolutním pořadí budou přidělovány v každém závodě za umístění na 1. až 15. místě podle následující stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Bude-li v absolutním pořadí méně než 12 startujících, nebudou přiděleny žádné body. Startujícím se rozumí jezdec, který přejede startovní čáru silou motoru v průběhu tréninků.

1.3.6 Body ve vypsanych třídách budou přidělovány v každém závodě za umístění na 1. až 10. místě podle následující stupnice: 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

1.3.7 Skupina L6 bude vyhodnocována pouze samostatně na jednotlivých závodech.

1.4 Klasifikace mistrovství

1.4.1 Mistr České republiky ve slalomu bude vyhlášen v absolutní klasifikaci a v objemových třídách, ve kterých nebude vyhlášen absolutní mistr za předpokladu splnění podmínek v kap. D „Systém mistrovství“, čl. 3.1.

1.4.2 Hodnocení v absolutní klasifikaci se provede podle součtu započítatelných bodů podle čl. 1.3.5 za předpokladu, že v této třídě startovalo nejméně 12 jezdců ve dvou podnicích. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

1.4.3 Hodnocení ve vypsanych třídách se provede podle součtu započítatelných bodů podle čl. 1.3.6 za předpokladu, že v této třídě startovalo nejméně 6 jezdců ve dvou podnicích. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

1.4.4 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů: 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Počet započítaných závodů: 1 2 2 3 4 5 5 6 7

2. ČESKÁ TROFEJ JUNIOR

2.1 Česká Trofej JUNIOR má určit vítěze trofeje a další pořadí jezdců od 14 do 18 let, jezdící s vozidlem do 1600 ccm, z absolutní klasifikace.

2.2 Vítěz České Trofeje JUNIOR bude vyhlášen za předpokladu splnění podmínek kapitoly D. Systém mistrovství, čl. 3.1.

3. PŘEDPISY PRO TRAŤ

Délka vytyčené trati: 1000 - 3000 m

Minimální šířka: 6 m

Minimální počet branek: 40

M. CROSS COUNTRY RALLY

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství České republiky Cross country rally /dále jen MČR CCR/.

1.1.2 MČR jsou vypsány pro jezdce a mohou se jich zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států CZ, SK, PL. Zúčastnit se však mohou i jezdci nebo spolujezdci s licencí jiných zemí, pokud jsou občany ČR a splňují ostatní podmínky pro účast. Výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.1.3 MČR mají určit nejlepší jezdce a další pořadí jezdců v absolutním pořadí a ve skupinách T1 až T4.

1.1.4 Mistři ČR v Cross country rally automobilů budou vyhlášeni podle pořadí v absolutním pořadí a ve vypsaných skupinách MČR CCR.

1.1.5 Pro všechna hodnocení podle čl. 1.1.3 platí podmínky uvedené v kap. D „Systém mistrovství“- čl. 3.1 a 3.2.

1.2 Vypsané skupiny a objemové třídy

MM ČR CCR Skupina T1
 Skupina T2
 Skupina T3
 Skupina T4
 Skupina T5
 Skupina TH

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Pro hodnocení MMČR získá jezdec v každém podniku za umístění na 1. - 10. místě body podle následující stupnice: 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

1.3.2 Získané body budou násobeny koeficientem:

Koeficient 1 celková délka SS do 200 km
 Koeficient 2 celková délka SS nad 200 km

1.3.3 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjeto rally v plném rozsahu, budou body přiděleny normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky v absolutní klasifikaci.

1.4 Hodnocení MČR CCR

1.4.1 Do konečného hodnocení mistrovství se každému jezdcovi započítávají jeho nejlepší výsledky podle této tabulky:

Počet uspořádaných podniků	3	4	5	6	7	8
Počet započítaných podniků	3	3	4	5	6	6

1.4.2 Mistrem nebo vítězem se stane jezdec, který v příslušné klasifikaci získá ze započítaných rally největší počet bodů.

1.4.3 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem jen tehdy, startoval-li s příslušným jezdce ve více než polovině započítaných podniků.

1.5 Prioritní jezdci ASN

1.5.1 Prioritu ASN získají vždy první 2 jezdci z absolutního pořadí MČR z předcházejícího roku. Tito jezdci mají právo používat označení „prioritní jezdec ASN“.

2. PŘEDPISY PRO VOLBU TRATÍ

2.1. Uspořádání tratí

2.1.1 Doporučuje se trať s více okruhovým uspořádáním, včetně se opakujících selektivních sektorů (max.3x).

2.1.2 Jízdní průměry jsou pro všechny objemové třídy stejné. Musí být voleny tak, aby posádky mohly dodržovat dopravní předpisy, zejména omezenou max. rychlost.

M. CROSS COUNTRY RALLY

2.1.3 Na spojovacích úsecích, kde by byla možnost zkrácení tratě nebo jiné terénně výhodné varianty, musí pořadatel umístit průjezdní kontrolu, jejíž vynechání je penalizováno.

2.1.4 Umístění a označení všech kontrolních stanovišť na trati podniku musí být v souladu se sportovními řády i s dopravními předpisy a nesmí soutěžním vozidlům komplikovat příjezd ani odjezd.

2.2. Selektivní sektory

2.2.1 Počet a délka selektivních sektorů

Počet selektivních sektorů není omezen. Celková délka selektivních sektorů se doporučuje 50-300 km. Délka jednotlivých selektivních sektorů nesmí být kratší než 1 km.

2.2.2 Celková délka okruhových SS nesmí překročit 1/3 celkové délky SS. Umístění, uspořádání vjezdu, startu a cíle i stanoviště STOP musí být provedeno tak, aby nevznikla možnost střetu vozidel.

Způsob jízdy a činností (průjezdové kontroly) na okruhovém SS musí být popsán ve zvláštních ustanoveních, včetně penalizací při jejich nedodržení.

2.2.3 Na tratích všech selektivních sektorů je zakázáno tankování a servis.

2.2.4 Jsou povoleny opravy prováděné posádkou za pomoci náradí a dílů převážených, po dobu soutěže, v soutěžním vozidle.

2.3. Přípravné (seznamovací) jízdy

Organizuje pořadatel závodu s popisem ve zvláštních ustanoveních vydaných k jednotlivým závodům.

3. PŘEDPISY PRO VOZIDLA

Vozidla jsou rozdělena do těchto základních skupin:

3.1 Skupina T1 - vozy upravené podle přílohy J MSŘ FIA čl. 281 – 283 a 285, pro T1. Pro vozy otestované do konce roku 2011 neplatí pro motor dle čl. 285 – 5.1.1 ad b. omezení jmenovitého objemu na 3000 ccm

3.2 Skupina T2 - vozy upravené podle přílohy J MSŘ FIA čl. 281 – 284, pro T2

3.3 Skupina T3 - vozy upravené podle přílohy J MSŘ FIA čl. 281 – 283 a 286a

3.4 Skupina T4

Definice:

jednomotorové vozidlo se 4 koly, jehož pohon a řízení jsou ovládány jezdce přímo ve voze. Tato vozidla musí být vyrobena v nejméně 500 kusové sérii během 12 po sobě jdoucích měsíců a musí být registrována pro provoz na pozemních komunikacích.

Pohon:

je povolen pohon dvou i čtyř kol

Motor:

zážehový, atmosféricky plněný nebo přeplňovaný.

Maximální nominální objem: **1050 ccm**.

Od 1. 1. 2020 musí být přeplňované motory vybaveny restriktorem nasávaného vzduchu s maximálním průměrem **25 mm**.

Minimální hmotnost:

Minimální hmotnost vozu bez jezdce: **850 kg**. Jde o hmotnost vozu bez paliva, s jedním rezervním kolem, přičemž hladina chladicí kapaliny, oleje pro mazání motoru a brzdové kapaliny musí být na své normální úrovni. Minimální hmotnosti musí vůz odpovídat v kterýkoli okamžik soutěže.

Maximální rychlost:

Maximální rychlost vozidla je omezena na **130 km/h**. Za dodržení tohoto limitu je odpovědný soutěžící.

3.5 Skupina T5 - terénní kamiony upravené podle přílohy J MSŘ čl. 281–283 a 287, pro T5

3.6 Skupina TH - vozy upravené podle Technického předpisu pro TH Challenge CCR)

N. DRIFTING

1. MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

1.1 Všeobecná ustanovení

- 1.1.1 V závodech automobilů v driftech je vysláno Mistrovství ČR
- 1.1.2 Závodů v driftech se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou minimálně národní licencí pro drifting.
- 1.1.3 Bude vysláno minimálně 6 podniků, podle kalendáře v Příloze 3.
- 1.1.4 Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky
- 1.1.5 Účast mimo soutěž je, pokud není ve zvláštních ustanoveních uvedeno jinak, povolena

1.2 Rozdělení sportovních vozidel

- 1.2.1 Skupina PRO a SEMI-PRO - vozy dle čl. A Národních technických předpisů pro drifting
- 1.2.2 Účastnit se mohou pouze vozidla s poháněnou zadní nápravou.
- 1.2.3 Vozidla skupiny PRO a SEMI PRO musí absolvovat povinné testování sportovních automobilů.

1.3 Hodnocení závodu

- 1.3.1 V kvalifikačních jízdách budou přiděleny body na základě hodnocení rozhodčích. Prvních 16 jezdců postupuje do tandemových jízd. Vítěze podniku a další pořadí určí play-off systém. Pořadí vyřazených ve stejném kole určí pořadí po kvalifikaci.

- 1.3.2 Body se přidělují podle stupnice:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Body	20	17	15	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.4 Hodnocení mistrovství

- 1.4.1 Mistrovství ČR má určit mistry ČR v driftech i další pořadí jezdců ve skupinách PRO a SEMI PRO.
- 1.4.2 V případě že na konci sezóny bude mít více jezdců stejný počet bodů, bude postupováno podle NSŘ kap. D., čl. 5.
- 1.4.3 Počet započítávaných závodů – výsledky budou započteny ze všech uspořádaných závodů.

1.5 Průběh závodu

- 1.6.1 Všechny tréninky a jízdy probíhají podle ustanovení NSŘ a Standardních propozic Drifting 2020, pokud není stanoveno jinak.
- 1.6.2 Povrch tratě nesmí vykazovat vyšší abrazivitu.
- 1.6.3 Minimální počet zatáček je 4.
- 1.6.4 Minimální délka tratě je 400 m.
- 1.6.5 Minimální počet startujících závodníků je 12.
- 1.6.6 Průběh startu je volitelný, pevný, či letmý, dle ZU a PU k závodu.

2. Česká Trofej Autoklubu ČR

2.1 Všeobecná ustanovení

- 2.1.1 Česká trofej AČR je vyslána při všech podnicích Mistrovství ČR v driftingu pro začínající jezdce s jednodenní licencí.
- 2.1.2 Účastnit se mohou pouze vozidla podle čl. 3.2 určená pro skupinu STREET (vozy podle čl. B Národních technických předpisů pro drifting. Vozidla skupiny STREET bez velkého Technického průkazu a bez platné STK musí absolvovat povinné testování sportovních automobilů.
- 2.1.3 Hodnocení jednotlivých závodů a celkové hodnocení se bude řídit podle článku 1 této kapitoly.

3. GYMKHANA

3.1 Všeobecná ustanovení

3.1.1 Jízda zručnosti měřená na čas.

3.1.2 Závodů Gymkhana se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou minimálně národní licencí pro drifting a dále jezdci s jednorázovou licencí.

3.1.3 Bude vypsáno minimálně 4 podniky, podle kalendáře v Příloze 3.

3.1.4 Hodnocení jednotlivých závodů a celkové hodnocení se bude řídit podle článku 1 této kapitoly.

3.2 Rozdělení sportovních vozidel

3.2.1

Skupina STREET - vozy dle čl. B Národních technických předpisů pro drifting

Skupina PRO a SEMI PRO - vozy dle čl. A Národních technických předpisů pro drifting

O. KARTING

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Pro rok 2020 je vypsáno Mistrovství ČR, kterého se mohou účastnit jezdci s platnou národní, nebo mezinárodní licencí pro karting vydanou ASN států, kteří jsou členy Zóny střední Evropy. Mistrovství se mohou účastnit i občané ČR s licencí pro karting, vydanou jinou ASN, kteří splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast včetně podmínek MSŘ FIA.

1.1.2 Mistrovství ČR je tvořeno sérií závodů, jejichž jednotlivé výsledky se sčítají. Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem jezdcům započítávají automaticky.

1.1.3 Zahraniční jezdci mohou na závodech MČR startovat a zároveň bodovat do MČR. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

1.1.4 Jezdci s licencí vydanou AČR mohou do MČR bodovat pouze s licencí stupně „E“ a vyšší.

1.2 Vypsání tříd

1.2.1 Vypsání mistrovské třídy

MINI 60
BABY 60
OK Junior
OK
KZ2

1.2.3 Vypsání vložené třídy při MČR

Školní 50

Řídí se zvláštním předpisem – viz Standardní propozice kartingu 2019

1.3 Délka jízdy, bodování jízdy a hodnocení podniku

Při každém podniku jsou vypsané samostatně dvě finálové jízdy a jedno superfinále. Výsledek každé finálové jízdy a superfinále je rozhodující pro přidělení bodů, které se započítávají do konečných výsledků seriálu. Vítězem finálové jízdy nebo superfinále je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první.

1.3.1 Délka jízdy

Finálové jízdy

Pro obě finálové jízdy jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

BABY 60	10 km	MINI 60	10 km
OK Junior	13 km	OK	13 km
KZ2	16 km		

Superfinále

Pro superfinále jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

BABY 60	12 km	MINI 60	12 km
OK	18 km	OK	18 km
KZ2	20 km		

1.3.2 Hodnocení podniku

Za výsledek podniku se považuje výsledek dosažený v superfinále (tzn. vítězem závodu se stává vítěz superfinále). Toto pořadí je rozhodující pro udělení cen za závod.

O. KARTING

1.3.2.1 Finálové jízdy

Výsledek finálových jízd se do konečného pořadí mistrovství hodnotí podle následující tabulky.

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Body	20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Klasifikovaný je ten jezdec, který odjel alespoň 60 % předepsaných kol.

V případě nutnosti je možné více tříd sloučit. Hodnotí se každá třída zvlášť.

1.3.2.2 Superfinále

Výsledek superfinále se do konečného pořadí mistrovství hodnotí podle následující tabulky.

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Body	30	24	19	15	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Klasifikovaný je ten jezdec, který odjel alespoň 60 % předepsaných kol.

V případě nutnosti je možné více tříd sloučit. Hodnotí se každá třída zvlášť.

1.4 Hodnocení seriálu M ČR

Do konečného hodnocení seriálu se započítávají výsledky podle následující tabulky.

1.4.1 Počet započítaných jízd

Počet odjetých jízd (finále, superfinále):	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
Počet započítaných výsledků:	15	14	13	12	12	11	10	10	9	9	8

- Finálová jízda nebo superfinále se považují za odjeté, pokud do nich odstartují alespoň tři jezdci dané kategorie.
- Mistr ČR bude vyhlášen ve vypsání třídách za předpokladu, že budou uspořádány nejméně 4 podniky. Za podnik se považuje jeden závodní víkend. Mistrem ČR se stane jezdec, který získá největší počet bodů za podmínky, že v dané třídě je klasifikováno nejméně 8 závodníků ve dvou podnicích. V případě, že bude klasifikováno méně závodníků, bude vyhlášen Vítěz třídy.
- V případě, že nebudou body přiděleny alespoň v 9 bodovaných jízdách některé z tříd M ČR, nebudou výsledky dané třídy M ČR vyhlášeny.

1.4.2. Ex aequo

Při rovnosti bodů dvou nebo více jezdců budou postupně použita následující kritéria k sestavení celkového pořadí. Úspěšnější je jezdec:

- a) s vyšším počtem dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) v superfinále.
- b) s vyšším počtem dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) ve finálových jízdách.
- c) neodstraní-li se i tato rovnostní kritéria, bude na stejném místě vyhlášeno více jezdců.

1.4.3 V případě, že nebudou body přiděleny alespoň v 9 bodovaných jízdách M ČR, nebudou výsledky M ČR vyhlášeny.

2. ŘÁD POHÁRU AČR

2.1 Všeobecná ustanovení

2.1.1 Pro rok 2020 je v kartingu vypsán Pohár AČR, kterého se mohou účastnit jezdci s platnou národní „E“, „F“ a „G“ (licence „G“ neplatí pro KZ2, OK a OK Junior) pro karting vydanou AS AČR.

Poháru se mohou účastnit i občané ČR s licencí pro karting, vydanou jinou ASN, kteří splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast včetně podmínek MSŘ FIA.

2.1.2 Zahraniční jezdci mohou na závodech Poháru AČR startovat bez nároků na body.



**KARTINGOVÁ
AKADEMIE**

ZA PODPORY AUTOKLUBU ČR

BAVÍ VÁS MOTORSPORT? KARTINGOVÁ AKADEMIE

- Udělejte první krok do světa motorsportu a začněte jako piloti Formule 1
- Dvouhodinová škola závodní jízdy pod dozorem úspěšného závodníka
- Zábavná instruktáž pro děti ve věku od 5 do 10 let
- Jedinečná možnost vyzkoušet závodní motokáru bez nutnosti vlastního vybavení za symbolických 100 Kč

Registrace:

✉ akademie.karting@autoklub.cz ☎ +420 606 054 106

📌 [kartingova.akademie](https://www.kartingova.akademie.cz) nebo v místě konání kartingové akademie

**PRO DĚTI
5-10 LET**



O. KARTING

2.1.3 Jezdci s licenci vydanou AČR mohou do Poháru AČR bodovat pouze s národní licenci stupně „G“ (vyjma kategorie KZ2, OK a OK Junior, viz bod 2.2.1 Vypsání třídy Poháru AČR).

2.1.4 Pohár AČR je tvořen sérií závodů, jejichž jednotlivé výsledky se sčítají. Výsledky z jednotlivých závodů se do seriálu všem jezdcům započítávají automaticky.

2.2 Vypsání tříd

2.2.1 Vypsání tříd Poháru AČR

BABY 60

KZ2

MINI 60

KZ2 Gentleman

OK Junior

2.3 Délka jízdy, bodování jízdy a hodnocení podniku

2.3.1 Jedou se samostatně dvě finálové jízdy a jedno superfinále. Výsledek každé finálové jízdy a superfinále je rozhodující pro přidělení bodů, které se započítávají do konečných výsledků seriálu. Vítězem finálové jízdy nebo superfinále je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první.

2.3.2 Délka jízdy

Finálové jízdy

Pro obě finálové jízdy jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

KZ2 Gentleman 12 km

Superfinále

Pro superfinále jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

KZ2 Gentleman 15 km

Ostatní kategorie viz čl. 1.3.1 Délka jízdy

2.3.3 Hodnocení závodu

Hodnocení jednotlivých jízdy bude v souladu čl. 1.3.2 Hodnocení podniku M ČR

2.4 Hodnocení seriálu Poháru AČR

Hodnocení seriálu Poháru AČR bude v souladu čl. 1.4 Hodnocení seriálu M ČR

3. VYPSANÉ SÉRIE ASN

EASYKART 60

ROK Junior

EASYKART 100

ROK Senior

HONDA SPRINT

- Pořádání těchto pohárů podléhá schválení sportovních a technických předpisů Komise kartingu.

4. CHARAKTERISTIKA TRATÍ

Každá trať musí mít platnou licenci dle článku 3.12. - A. Obecná část NSŘ.

4.1 Základní charakteristika

Minimální délka 800 m

Maximální délka 1700 m

Minimální šířka 6,5 m

Maximální šířka 12 m

4.2 Zabezpečení dle Národního předpisu pro kartingové okruhy

Viz www.autoklub.cz – sekce Karting

P. AUTOMOBILOVÉ SPRINTY

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Pro rok 2020 je vypsáno Mistrovství České republiky v automobilových sprintech (dále MČR).

1.1.2 Mistrovství ČR se mohou zúčastnit jezdci s platnou národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Podniku se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí (jednorázová nebo jiných států), pokud splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast, nebudou však bodovat v MČR.

1.2 Vypsání kategorií a tříd

1.2.1 Vypsání kategorií

V MČR v automobilových sprintech jsou vozidla rozdělena do dvou kategorií:

- Kategorie I – cestovní vozy
- Kategorie II – speciální vozy

1.2.2 Vypsání tříd

- Kategorie I – cestovní vozy

B1 - benzin do 1400 ccm

B2 - benzin nad 1400 ccm do 1600 ccm

B3 - benzin nad 1600 ccm do 2000 ccm

B4 - benzin nad 2000 ccm do 2500 ccm

B5 - benzin nad 2500 ccm do 3000 ccm

B6 - benzin nad 3000 ccm do 3500 ccm

B7 - benzin nad 3500 ccm do 4000 ccm

B8 - benzin nad 4000 ccm

B9 - benzin do 4000 ccm 4×4

B10 - benzin nad 4000 ccm 4×4

D1 - diesel do 2000 ccm

D2 - diesel nad 2000 ccm do 2500 ccm

D3 - diesel nad 2500 ccm

D4 - diesel do 2500 ccm 4×4

D5 - diesel nad 2500 ccm 4×4

E1 - elektro + hybridy

V1 - veteráni do r. v. 1990 včetně

Z1 - vozy upravené pro ruční řízení s držitelem průkazu ZTP a ZTP/P

- Kategorie II – speciální vozy

S1 - benzin do 2000 ccm

S2 - benzin nad 2000 ccm

S3 - diesel do 2000 ccm

S4 - diesel nad 2000 ccm

1.2.3 Přepočty objemu motoru

Vozidla budou zařazena do vypsání tříd dle přepočtové tabulky objemu motoru:

- turbo, kompresor (počet nerozhoduje) – objem x 1,7
- wankel – objem x 1,5
- NOS – Nitro – objem x 1,3
- Metylalkohol, H₂O – bez přepočtu
- dieselové motory s turbem – bez přepočtu

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Hodnocení jednotlivých závodů se provede ve vypsání kategorií a třídách.

P. AUTOMOBILOVÉ SPRINTY

1.3.2 Každý závod se skládá ze tří až pěti jízd. Vítězem se stává jezdec, který dosáhl v jedné z měřených jízd nejrychlejšího času.

1.3.3 Měření času se provádí s přesností na setiny sekundy.

1.3.4 Při rovnosti součtu časů rozhoduje nejrychlejší jízda z porovnávaných časů.

1.3.5 Body v kategoriích a třídách se přidělují následovně:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

Pokud v kategorii nebo třídě odstartuje do závodu méně než 5 jezdců, přidělují se poloviční body.

1.4 Klasifikace mistrovství

1.4.1 Hodnocení v jednotlivých kategoriích a v objemových třídách se provede podle součtu započítatelných bodů podle čl. 1.3.5.

1.4.2 Mistr ČR bude vyhlášen v jednotlivých kategoriích za předpokladu, že v této kategorii startovalo nejméně 15 jezdců ve dvou podnicích. V jednotlivých objemových třídách bude vyhlášen Vítěz třídy za předpokladu, že v této kategorii startovalo nejméně 5 jezdců ve dvou podnicích. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů. První tři jezdci každé klasifikace, u které bude splněna podmínka o počtu jezdců, budou vyhlášeni při závěrečném vyhodnocení MČR.

1.4.3 Počet započítaných závodů

Počet uskutečněných závodů	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet započítávaných závodů	2	3	4	4	5	5	6	7

- v případě stejného počtu bodů bude postupováno podle bodů 5.1 a 5.2 kap. D „Systém mistrovství“. V případě další shody na prvních třech místech klasifikace rozhoduje menší součet časů ze společných závodů.

2. PŘEDPISY PRO TRAŤ

Rovná trať v minimální délce 400 metrů a s minimální šířkou 5 metrů pro jednu závodní dráhu. Dráhy vedou ve vzdálenosti 10 metrů od prostoru pro diváky nebo jsou odděleny svodidly.

3. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

Ochranné přilby

Minimálně dle evropské normy ECE (hom. zn. E) (viz kap. E – 6.2.3.1) nebo dle standardů FIA 8858-2002, 8860-2004, 8859-2015, 8860-2010 (TL FIA č. 33, 41, 49) a dle standardů SNELL, BS, SFI

Výbava jezdce (kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Kompletní výbava dle standardu FIA 8856-2000 (TL FIA č. 27) je důrazně doporučena. Použití rukavic, kompletní ústroj pokrývající celé tělo a kotníčkových bot je povinné.

Příloha 1

POPLATKY AS AČR**1. Zápisy do kalendáře****1.1 Automobily**

ME	poplatek FIA +	17370
MEZ	poplatek FIA +	11580
Zónový podnik	poplatek FIA +	6950
M ČR, volný podnik (mimo AC RB, slalom, sprint a drifting)		6950
M ČR, volný podnik (pro AC RB, slalom, sprint a drifting)		2315
Klubový podnik		1160
Cizí mistrovství v ČR jako samostatný podnik		23155
Volný zahraniční podnik v ČR		13890
Pořádání série ASN		34730
Pořádání značkové série ASN		138915

1.2 Karting

ME, MEZ	poplatek CIK-FIA +	5790
Zónový podnik	poplatek CIK-FIA +	4630
M ČR, volný podnik (mimo AC RB, slalom a drifting)		4630
Cizí mistrovství v ČR jako samostatný podnik		44580
Volný zahraniční podnik v ČR		5790
Pořádání značkové série ASN		23705
Pořádání série ASN		5790

Pozn.: Součástí poplatku za zápis jsou i poplatky vybírané OSA a Integrem za hudební produkci při jednotlivých podnicích

2. Změna termínu na žádost pořadatele

ME	poplatek FIA +	5790
MEZ		3475
M ČR, zónový podnik, volný podnik		2315

3. Zrušení podniku na žádost pořadatele

ME	poplatek FIA +	23155
MEZ		11580
M ČR, zónový podnik, volný podnik		5790

4. Licence pro automobily**4.1 Národní licence jezdce**

	Poplatek bez pojištění	
Licence jezdce – stupeň „E“ ¹		2315
Licence jezdce – stupeň „E“ ²		2315
Licence jezdce – stupeň „F“ (ZAV – ČT, Rx hist., slalom, drifting, dragster, Legendy, pravidelnost, JuniorBuggy, RacerBuggy, dragster-junior)		700
Licence jezdce – stupeň „G“ ³ (sprint)		700
Jednorázová licence – spolujezdec rally		600
Jednorázová licence – pravidelnost, Legendy, slalom, gymkhana, sprint, ECO rally		200

4.2 Mezinárodní licence jezdce

	Poplatek bez pojištění	
Licence jezdce (stupeň „C, D“) ² – JuniorBuggy		4050
Licence jezdce (stupeň „B“) ²		4500
Licence jezdce (stupeň „A“) ²		34700

Př. 1 - Poplatky

¹ Licence je vydávána bez povolení startu v zahraničí. Každý jezdec, který chce startovat v zahraničí, musí požádat sekretariát AS AČR o povolení startu v zahraničí, které mu bude vydáno na základě uzavřeného jednorázového nebo celoročního cestovního úrazového pojištění.

² Licence je vydávána s celoročním povolením startu v zahraničí.

³ Licence je vydávána bez možnosti startu v zahraničí.

4.3 Poplatek za vystavení licence jezdce na pseudonym činí trojnásobek základní sazby.

4.4 Uvedené poplatky jsou bez pojištění. Jezdec musí uzavřít úrazové pojištění dle vlastního uvážení podle nabídky v informačním systému.

4.5 Národní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	2315
Fyzická osoba	3480
Firemní	5790
Sponzorská	6460

4.6 Mezinárodní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	2900
Fyzická osoba	5790
Firemní	15060
Sponzorská	16100
Každá další licence	stejný poplatek jako původní

5. Licence pro karting

5.1 Národní licence jezdce

	Poplatek bez pojištění
Licence jezdce – stupeň „E“ ¹	2315
Licence jezdce – stupeň „E“ ¹ – mládež do 15 let	1160
Licence jezdce – stupeň „E“ ²	2315
Licence jezdce – stupeň „E“ ² – mládež do 15 let	1160
Licence jezdce – stupeň „F“ ³ – mládež do 11 let	280
Licence jezdce – stupeň „G“ ³ (neplatí pro KZ2, OK a OK Junior)	700
Licence jezdce – stupeň „G“ ³ – mládež do 15 let (neplatí pro OK Junior)	350
Školní	zdarma

- Držitelé pohárových licencí 2018 pro třídu KZ2 a jezdci do 11 let, kteří si vyřizují svoji první licenci, mají v letošním roce národní licenci stupně „E“ zdarma. Zaplatí pouze poplatek za pojištění.
- jezdci do 11 let, kteří poprvé žádají o licenci, mají v letošním roce národní licenci stupně „F“ zdarma. Zaplatí pouze poplatek za pojištění.
- Ve stejném roce není možné rozšíření národní licence stupně G na mezinárodní licenci.

5.2 Mezinárodní licence jezdce

		Poplatek bez pojištění
Licence jezdce (stupeň „C“ Junior) ²	12 - 14 let	4050
Licence jezdce (stupeň „C“ Senior) ²	15 let	4050
Licence jezdce (stupeň „B“) ²	15 let	4500
Licence jezdce (stupeň „B“ - Superkart) ²	18 let	4500
Licence jezdce (stupeň „A“) ²	15 let	4500
Licence jezdce (stupeň „A“ - Superkart) ²	18 let	4500

¹ Licence je vydávána bez povolení startu v zahraničí. Každý jezdec, který chce startovat v zahraničí, musí požádat sekretariát AS AČR o povolení startu v zahraničí, které mu bude vydáno na základě uzavřeného jednorázového nebo celoročního cestovního úrazového pojištění.

² Licence je vydávána s celoročním povolením startu v zahraničí.

³ Licence je vydávána bez možnosti startu v zahraničí.

5.3 Poplatek za vystavení licence jezdce na pseudonym nebo za vystavení duplikátu činí trojnásobek základní sazby.

5.4 Uvedené poplatky jsou bez pojištění. Jezdec musí uzavřít úrazové pojištění dle vlastního uvážení podle nabídky v informačním systému.

5.5 Národní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	2315
Fyzická osoba	3480
Firemní	4630
Sponzorská	5050

5.6 Mezinárodní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	2900
Fyzická osoba	5790
Firemní	7720
Sponzorská	8350

6. Licence činníků

SK, TK - mezinárodní	1160
Hlavní časoměřič	1160
SK, TK národní	580
Časoměřič	580
Časoměřič – adept	115
Licence časoměřičské nebo zpracovatelské skupiny	3480

7. Ostatní licence

Ředitel sportovního podniku, tajemník závodu, hlavní činník pro bezpečnost	1160
Činník pro bezpečnost – dispečink, předjezdec	580
Ředitel a tajemník podniku pro karting	580
Licence trati (ZAV, AK, RK), Prohlídka RZ - vč. nákladů na inspekci	8100
Licence trati pro závody na okruzích	11600
Mezinárodní licence trati motokárového areálu	poplatek CIK-FIA+ 5800
Národní licence trati motokárového areálu	3500
Licence jezdecké školy	11600
Licence člena zásahové jednotky	1700
Licence zásahové jednotky	17400

9. Protesty, odvolání

	nár./mez.
Podání protestu	11.500/20.000
Odvolání u Národního odvolacího soudu	22.000/39.000

10. Poplatky za tiskoviny

Homologační list FIA – všechny skupiny nebo HA (nad 100 stran)	čb	3480
Homologační list FIA – všechny skupiny nebo HA (nad 100 stran)	bar.	4000

Př. 1 - Poplatky

Homologační list FIA – motor	čb	1160
Homologační list FIA – motor	bar.	1320
Homologační list FIA – vozidla HA (do 100 stran)		1740
Mezinárodní sport. Řády FIA (originál)	poplatek FIA +	10 %
Bulletin FIA (originál)	poplatek FIA +	10 %

11. Poplatky za technické úkony

11.1 Testování

11.1.1 Testování sportovních automobilů včetně měření hluku (mimo vozidel nad 3,5 t)

a) Periodické testování

- testování v termínu (včetně změny majitele)	2300
- testování mimo termín (včetně změny majitele)	5800
- testování FIA skupin off-road	1800
- testování národních divizí off-road	650
- testování národních skupin ZAV (ZAO) E1H, E2H	650
- testování slalom	650
- testování drifting	650
- testování KartCross, SprintCar	650
- testování HA ZAV	200
- testování ČT HA RX	300

b) Testování nového vozu a vozu “dovoz“

- testování vozu	4600
- testování vozu skupin E1H, E2H	350
- testování HA (ZAV)	0
- testování vozu ČT HA RX	0

c) Opakované testování

- opakované testování po havárii	1800
- opakované testování po odstranění závad	630
• Členové Klubů mistrů jsou zproštěni od základního poplatku za testování jednoho vozidla za rok v majetku člena - fyzické osoby.	

11.1.2 Testování sportovních nákladních vozidel nad 3,5 t

- testování nového vozu v termínu	4100
- periodické testování (včetně změny majitele)	2900
- opakované testování po havárii	1800

Uvedené poplatky za testování jsou minimální a mohou být případně zvýšeny pro pokrytí nákladů s testováním spojených (cestovné atd.).

11.2 Vystavování a výměna dokumentů

Vystavení FIA HTP	poplatek pro FIA (250 €) +	3500
Vystavení TPHV		3500
Zapsání změny a doplnění do TPHV/HTP		1300
Vystavení duplikátu HTP/TPHV		5100
Aktualizace HTP (platnost HTP 10 let)		3500
Vystavení FIA průkazu		3500
Vystavení kopie národní homologace		1200
Vystavení duplikátu Průkazu sportovního vozidla		2300
Vystavení certifikátu k ASN homologované OK		1200
Vystavení podkladu pro zápis údajů do TP (DTPSV) rally		1800

11.3 Povolení, schválení, změny

Povolení individuální stavby vozů D7, D8, D9, JB	5800
Povolení individuální stavby závodních automobilů kategorie II (E1, E2SS, E2SC, E2SH) a vozidel SuperBuggy a Buggy1600	11600
Schválení výrobce ochranné konstrukce do skupiny AVOK	11600
Národní homologace LED světel	5300
Národní homologace ochranné konstrukce	23100
Schválení národní homologace jiné ASN pro účast v ČR	€ 1.000
Národní homologace a schválení typu automobilu	173300
Homologace sportovního vozidla a jejich dodatků u FIA	poplatek FIA + 10 %
Schvalování typu Buggy včetně JB a RB	92500
Každá podstatná změna schváleného typu	11600

12. Registrace komponentů pro karting

- registrace hlavní skupiny (motor, šasi)	5800
- prodloužení registrace hlavní skupiny po 3 letech	1160
- registrace oblečení na 5 let	2300
- registrace podskupin (výfuk, tlumič sání)	2300
- prodloužení registrace podskupiny po 3 letech	600
- změna registrace (dodatek)	1200
- homologace CIK-FIA	poplatek CIK-FIA + 10 %

13. Zapůjčení vah

Zapůjčení vah pořadateli na sportovní podnik (je v ceně za zápis)	0
Zapůjčení vah mimo sportovní podnik – bez obsluhy	1 den 11.000

14. Poplatky za zapůjčení časoměrného zařízení

Tyto poplatky platí po podniky zapsané v kalendáři AČR - příloha 3, a také pro klubové motoristické akce (schválené ZU či propozice) na základě oznámení na AS AČR a schválení AS AČR. Podmínkou zapůjčení je absolvování zaškolení obsluhy zařízení.

14.1 Měřicí aparatura /Alge, Heuer, ČK/ (v ceně je odpovídající spotřební materiál – papír, rolky, baterie, kabeláž)

Subjekt	Poplatek za den /souprava
Pořadatel - klub AČR	
Sada pro start do RZ (hodiny, tiskárna, fotobuňky)	925
Sada do cíle RZ (2x hodiny, tiskárna, fotobuňky)	925
Hodiny do ČK	405
Cílové hodiny (Alge, Heuer) 1 ks	465
Záložní sada k hlavnímu měření	230
Semafor Č/Z (start do okruhových RZ vč. příslušenství)	405
Hodiny ALGE na rampu	925
Spojení STOP – CÍL (datové spojení pro přenos výsledků)	580
Pořadatel - klub mimo AČR a zahraničí	
Sada pro start do RZ (hodiny, tiskárna, fotobuňky)	1850
Sada do cíle RZ (2x hodiny, tiskárna, fotobuňky)	1850
Hodiny do ČK	810
Cílové hodiny (Alge, Heuer) 1 ks	925
Záložní sada k hlavnímu měření	465
Semafor Č/Z (start do okruhových RZ vč. příslušenství)	810
Hodiny ALGE na rampu	1850
Spojení STOP – CÍL (datové spojení pro přenos výsledků)	580

Př. 1 - Poplatky

Pro pořadatele rally je v poplatcích zahrnut dovoz do centra rally a odvoz. Pořadatel je povinen zajistit ubytování pro obsluhu hodin. Platba za použité zařízení by měla proběhnout v hotovosti ihned po skončení podniku. Pořadatel si může za dohodnutou úplatu zajistit kontrolu zařízení před začátkem podniku.

V případě zaslání zařízení přepravní službou bude účtováno 200 Kč/ balík, kufr

14.2 Použití transpondéru včetně fotobuňky a hodin

Jednodenní podnik	2315
Dvoudenní podnik	3475
Ztráta nebo zničení transpondéru	9260
Nevrácení transpondéru do 7 dnů po podniku	5790
Držák transpondéru	110

15. Poplatky za zapůjčení radiostanic

Subjekt	poplatek za závod
Podnik zapsaný v kalendáři AS AČR	1160
Podnik nezapsaný v kalendáři AS AČR	3475

Pro pořadatele rally je v poplatcích zahrnut dovoz do centra rally a odvoz. Pořadatel je povinen zajistit ubytování pro obsluhu monitorovacího systému. Platba za použité zařízení by měla proběhnout v hotovosti ihned po skončení podniku.

16. Poplatky za zapůjčení zařízení AČR

zařízení	poplatek za závod
- světelná tabule	1160

17. Ostatní poplatky

Roční školení jezdců ve střediscích	max. 300
Základní školení pro Rally	max. 1.100
Jezdecká škola	max. 9.000
Okružová škola dle délky	max. 24.000 + DPH

18. Jednotný max. vklad za jedno vozidlo (bez DPH a pojištění)

	Vklad
Automobilové rally – ME	33070
Automobilové rally – ERT	18950
Automobilové rally – dvoudenní M ČR	16800
Rallysprint série	10500
Pohár mládeže – jednodenní	8250
Rally historických automobilů – jednodenní M ČR	9000
Rally historických automobilů – dvoudenní M ČR	13500
Rally historických automobilů – dvoudenní ME	€ 1.000
Rally legend – jednodenní M ČR	3300
Rally legend – dvoudenní M ČR	7150
Závody do vrchu M ČR při ME – jeden závod	5500
Závody do vrchu M ČR – dva závody	3.900 + 50 (za každých celých 0,1 km trati max. 6.000
Závody do vrchu M ČR HA a ČT při ME – jeden závod	4.200
Závody do vrchu M ČR HA a ČT – jeden závod	vklad MČR - 500
Závody do vrchu M ČR HA a ČT – dva závody	vklad MČR - 1.000
Závody na okruzích – do 2000 ccm – jeden závod	7700
Závody na okruzích – nad 2000 ccm – jeden závod	10000
Závody na okruzích – Junioři do 21 let	50% sleva
Autocross	3.000

Autocross – Racer buggy	2.400
Rallycross	€ 200
Automobilový slalom – jednodenní	800
Automobilový slalom – dvoudenní	1.600
Cross-country	dle ZU
Drifting	3300
Karting – MČR	2800
Karting – Školní 50	1450

Částky vkladů jsou maximální. Jejich výše může být pro jednotlivé skupiny jezdců nebo vozidel při jednom podniku rozdílná.

19. Poplatky za používání monitorovacího systému (pro podniky zapsané v Příl. 3)

Mistrovství ČR, dvoudenní volný podnik	17400
Rallysprint série, volný podnik	13900
Zapůjčení jednotky na jeden podnik (hradí soutěžící ve vkladu)	110
Zapůjčení soupravy na jeden podnik (hradí soutěžící)	370
Prodej stálé soupravy pro namontování do vozidla	950
Ztráta nebo zničení jednotky	15750
Technická podpora servisní organizace při podniku	2310

Pro pořadatele rally je v poplatcích zahrnut dovoz do centra rally a odvoz. Pořadatel je povinen zajistit ubytování pro obsluhu monitorovacího systému. Platba za použité zařízení by měla proběhnout v hotovosti ihned po skončení podniku.

20. Poplatky za používání záchranného systému ASR

20. 1 Podniky zapsané v Příloze 4 dle NSŘ kap. F, G, L, N

Vozidlo záchranného systému vč. dvoučlenné posádky a ujetých km 9.000 Kč /den

20. 2 Podniky zapsané v Příloze 4 dle NSŘ kap. H, I, J

Vozidlo záchranného systému vč. dvoučlenné posádky a ujetých km Dle smlouvy s pořadatelem

20. 3 Podniky nezapsané v Příloze 4

Vozidlo záchranného systému vč. dvoučlenné posádky a ujetých km 10.500 Kč /den

21. Předhlášení

Všechny poplatky budou v roce 2020 zvýšeny o 5 % (neplatí pro bod 18.)

SEZNAM STŘEDISEK AUTOMOBILOVÉHO SPORTU

Středisko automobilového sportu Klatovy

při Pošumavském automoto klubu Klatovy v AČR
Dobrovského 154
339 01 Klatovy II.
vedoucí: Pavel Štípek, mobil: 720 037 750
e-mail: stipek@pamk.cz

Středisko automobilového sportu Jičín

při Motorsport servis klubu v AČR
Jan Mochan
Jaselská 1006
506 01 Jičín
vedoucí: Jan Mochan, mobil: 737 018 741
e-mail: jmochan@email.cz

Středisko automobilového sportu Zlín

Hornomlýnská 3715
760 01 Zlín
vedoucí: Miloslav Regner, tel.: 577 210 677, mobil: 602 772 430
e-mail: regner@rallyzlin.cz

Středisko mládeže

při Klubu mládeže v AČR
Jakubská 121/1, 602 00 Brno
vedoucí: Jakub Vymazal
e-mail: jakub.vymazal@gmail.com

Příloha 3

KALENDÁŘ AUTOMOBILOVÝCH PODNIKŮ 2020**1. AUTOMOBILOVÉ RALLY****1.1 Mistrovství České republiky v rally**

03.-04.04.	Valašská Rallye */	AR00120
24.-25.04.	Rallye Šumava Klatovy	AR00220
22.-23.05.	48. Rallye Český Krumlov	AR00320
19.-20.06.	Agrotec Petronas Rally Hustopeče	AR00420
11.-12.07.	Rally Bohemia Mladá Boleslav	AR00520
28.-30.08.	Barum Czech Rally Zlín	AR00620
27.-28.09.	41. Invelt Rally Pačejov	AR00720

1.2 Rallysprint série

08.-09.05.	Rallysprint Kopná	RS00120
05.-06.06.	Rally Plzeň	RS00220
24.-25.07.	41. Rally Příbram	RS00320
07.-08.08.	Rally Fulnek */	RS00420
11.-12.09.	XXVIII. Rally Vyškov	RS00520
09.-10.10.	Futures Contproduct Rally Morava	RS00620
23.-24.10.	XVII. Partr Rally Vsetín	RS00720

1.3 Pohár 2+

08.-09.05.	Rallysprint Kopná	RS00120
05.-06.06.	Rally Plzeň	RS00220
24.-25.07.	41. Rally Příbram	RS00320
07.-08.08.	Rally Fulnek */	RS00420
11.-12.09.	XXVIII. Rally Vyškov	RS00520
09.-10.10.	Futures Contproduct Rally Morava	RS00620
23.-24.10.	XVII. Partr Rally Vsetín	RS00720

1.4 Volné podniky

21.03.	11. Testovací RZ Žiželice	AR00820
28.11.	XXVI. TipCars Pražský Rallysprint	AR00920
05.12.	Mikuláš Rally Slušovice	AR01020

1.5 Alternativní energie

21.-23.05.	9. Czech New Energies Rallye	AE00120
11.-12.07.	Eco Energy Rally Bohemia	AE00220
11.-12.09.	Rally eVysočina	AE00320

*/ podléha schválení AS AČR

2. ZÁVODY DO VRCHU**2.1 Mistrovství České republiky**

04.04.	Brno – okruh	ZAV00120	
08.-10.05.	Náměšť nad Oslavou	ZAV00220	
29.-31.05.	Ústecká „21“	ZAV00320	1 závod
05.-07.06.	Ecce Homo Šternberk	ZAV00420	1 závod
03.-05.07.	Vrbno pod Pradědem	ZAV00520	
17.-19.07.	Dobšíná /SVK		1 závod
07.-09.08.	Prachatice	ZAV00620	
21.-23.08.	Lanškroun	ZAV00720	
11.-13.09.	Diváky	ZAV00820	

2.2 Česká trofej

04.04.	Brno – okruh	ZAV00120	
08.-10.05.	Náměšť nad Oslavou	ZAV00220	
29.-31.05.	Ústecká „21“	ZAV00320	1 závod
05.-07.06.	Ecce Homo Šternberk	ZAV00420	1 závod
03.-05.07.	Vrbno pod Pradědem	ZAV00520	
17.-19.07.	Dobšiná /SVK		1 závod
07.-09.08.	Prachatice	ZAV00620	
21.-23.08.	Lanškroun	ZAV00720	
11.-13.09.	Diváky	ZAV00820	

3. ZÁVODY NA OKRUZÍCH

3.1 FIA mistrovství a série

05.-06.06.	Brno	ZAO00120	Ferrari
19.-21.06.	Most	ZAO00220	Nascar
28.-30.08.	Most	ZAO00320	Kamiony

3.2 Mistrovství České republiky – sprint

17.-19.04.	Hungaroring /HUN		
15.-17.05.	Red Bull Ring /AUT		
05.-07.06.	Poznaň /POL		
24.-26.07.	Grobnik /HRV		
21.-23.08.	Slovakiaring /SVK		
04.-06.09.	Brno /CZE	ZAO00420	

3.3 Mistrovství České republiky – vytrvalostní

17.-19.04.	Hungaroring /HUN		
15.-17.05.	Red Bull Ring /AUT		
05.-07.06.	Poznaň /POL		
24.-26.07.	Grobnik /HRV		
21.-23.08.	Slovakiaring /SVK		
04.-06.09.	Brno /CZE	ZAO00420	

4. AUTOCROSS

4.1 Mistrovství Evropy

03.-05.07.	Nová Paka	AX00120	
21.-23.08.	Přerov	AX00220	

4.2 Mistrovství České republiky

18.-19.04.	Humpolec	AX00320	
02.-03.05.	Přerov	AX00420	
25.-26.07.	Poříčí	AX00520	
29.-30.08.	Nová Paka	AX00620	
26.-27.09.	Sedlčany	AX00720	

4.3 Mistrovství České republiky Divize 3 RB a Česká Trofej Divize 3RB160

18.-19.04.	Humpolec	AX00320	
02.-03.05.	Přerov	AX00420	
23.-24.05.	Dobřany	RB00120	
25.-26.07.	Poříčí	AX00520	
29.-30.08.	Nová Paka	AX00620	
05.-06.09.	Dobřany	RB00220	
26.-27.09.	Sedlčany	AX00720	

4.5 Volné podniky

28.-29.03.	Sedlčany	RB00320	pouze RB
02.-03.10.	Setkání mistrů Humpolec	AX00820	

5. RALLYCROSS**5.1 Mistrovství České republiky**

25.-26.04.	Slomczyn /POL	
30.-31.05.	Sedlčany	RX00120
27.-28.06.	Sosnová	RX00220
01.-02.08.	Sedlčany	RX00320
19.-20.09.	Melk /AUT	
24.-25.10.	Slovakiaring /SVK	

5.2 Česká Trofej historických vozidel

25.-26.04.	Slomczyn /POL	
30.-31.05.	Sedlčany	RX00120
27.-28.06.	Sosnová	RX00220
01.-02.08.	Sedlčany	RX00320
19.-20.09.	Melk /AUT	
24.-25.10.	Slovakiaring /SVK	

6. RALLY HISTORICKÝCH VOZIDEL**6.1 Rally****6.1.1 Mistrovství České republiky**

24.-25.04.	29. Historic Vltava Rally	HA00120	
22.-23.05.	48. Rallye Český Krumlov		
19.-20.06.	Agrotec Petronas Rally Hustopeče		1 den
11.-12.07.	Rally Bohemia Mladá Boleslav		
24.-25.07.	41. Rally Příbram		
07.-08.08.	Rally Fulnek */		
28.-30.08.	Barum Czech Rally Zlín		
27.-28.09.	41. Invelt Rally Pačejov		1 den
23.-24.10.	XVII. Partr Rally Vsetín		

6.1.2 Rally pravidelnostiČeská Trofej

05.-06.06.	Rally Plzeň		
24.-25.07.	41. Rally Příbram		
27.-28.09.	41. Invelt Rally Pačejov		1 den

Volné podniky

12.-14.04.	Rallye Prague Revival		
26.-27.10.	Rallye Berounka Revival		

6.2 Závodů do vrchu**6.2.1 Mistrovství České republiky**

04.04.	Brno – okruh	ZAV00120	
08.-10.05.	Náměšť nad Oslavou	ZAV00220	
29.-31.05.	Ústecká „21“	ZAV00320	1 závod
05.-07.06.	Ecce Homo Šternberk	ZAV00420	1 závod
03.-05.07.	Vrbno pod Pradědem	ZAV00520	
17.-19.07.	Dobšíná /SVK		1 závod

07.-09.08.	Prachatice	ZAV00620
21.-23.08.	Lanškroun	ZAV00720
11.-13.09.	Diváky	ZAV00820

7. AUTOMOBILOVÝ SLALOM

7.1 Mistrovství České republiky

16.05.	Pačejov	AS00120
17.05.	Kdyně	AS00220
13.06.	Přerov	AS00320
14.06.	Zlín	AS00420
22.08.	Násedlovice	AS00520
23.08.	Karlín	AS00520

8. CROSS COUNTRY

8.1 Mezinárodní mistrovství České republiky

05.-06.06.	Baja Szczecinek	CC00120
25.-27.07.	Rajd Polskie Safari	
03.-06.09.	Baja Poland	
09.-10.10.	Baja Drawsko	CC00220

9. DRIFTING

9.1 Mistrovství České republiky

12.04.	Most	DR00120
08.-10.05.	Sosnová	DR00220
05.-06.06.	Kielce /POL	
17.-19.07.	Sosnová	DR00320
08.-09.08.	Slomczyn /POL	
04.-06.09.	Sosnová	DR00420
24.-25.10.	Brno	DR00520

10. KARTING

10.1 Mistrovství České republiky

24.-26.04.	Cheb	KT00120
22.-24.05.	Třinec	KT00220
12.-14.06.	Wackersdorf	KT00320
14.-16.08.	Písek	KT00420
04.-06.09.	Vysoké Mýto	KT00520
25.-27.09.	Cheb	KT00620

10.2 Pohár AČR

24.-26.04.	Cheb	KT00120
22.-24.05.	Třinec	KT00220
12.-14.06.	Wackersdorf	KT00320
14.-16.08.	Písek	KT00420
04.-06.09.	Vysoké Mýto	KT00520
25.-27.09.	Cheb	KT00620

10.3 Volné podniky

11.-12.04.	Vysoké Mýto	KT00720	Soustředění mládeže
------------	-------------	----------------	---------------------

Aktuální kalendáře jednotlivých mistrovství a spojení na pořadatele jsou k dispozici na stránkách Autoklubu ČR.

Kalendář podniků Zóny střední Evropy najdete na adrese:

www.cez-motorsport.com

SÉRIE ASN A FIA

MASCOM CUP

Série je vypsána v rámci Mezinárodního mistrovství České republiky v autocrossu a rallycrossu pro rok 2020. Bude probíhat dle schválených propozic a mohou se jí zúčastnit pouze vozidla postavená a upravená podle příslušného technického předpisu. Propozice, přihlášky a další informace obdrží zájemci na adrese pořadatele série:

RSK TRADE s.r.o.

Psárská 4

252 44 Psáry

mobil: 608 111 864

e-mail: rsktrade@seznam.cz

Kontaktní osoba: Roman Kalvoda

PEUGEOT RALLY CUP CZECH REPUBLIC (PRCCZ)

je vypsán na vybraných podnicích v rámci Mistrovství České republiky v rally pro rok 2020. Bude probíhat dle vypsání propozic.

Propozice, přihlášky a další informace obdrží zájemci na adrese pořadatele série:

Autoklub servisní s.r.o.

Opletalova 1337/29,

110 00 Praha 1 – Nové Město

mobil: 737 234 535

e-mail: koudelka@autoklub.cz

Kontaktní osoba: Jan Koudelka

POHÁR PIRELLI

Pohár Pirelli 2020 je vypsán při samostatně pro Mistrovství České republiky v rally a pro Rallysprint sérii a Pohár 2+ dohromady. Pohár bude probíhat dle propozic poháru. Promotérem Poháru Pirelli 2020 je firma Motorsport, spol. s r.o. odpovědná za dodávky pneumatik pro účastníky Poháru Pirelli 2020 a vyplácení cen pro vítěze.

Veškeré dotazy týkající se Poháru Pirelli 2020 směřujte na níže uvedený kontakt:

Motorsport, spol. s r.o.

Poděbradská 541/29

190 00 Praha 9

Tel: +420 284 818 923

Fax: +420 284 818 925

web: www.zavodnipneu.cz

Kontaktní osoba: Martin Komínek

GSM: +420 724 208 808

kominek@motorsport.cz

GSM: +420 777 295 429

e-mail: podhajsky@motorsport.cz

Ing. František Podhajský

SÉRIE ASN V KARTINGU

Pro rok 2020 byly schváleny pro karting série **EASY, ROK a HONDA**. Série budou probíhat dle schválených sportovních a technických předpisů.

Příloha 5

ZLATÁ SPONA AČR

1. Zlatou sponu propůjčuje AS AČR fyzickým a právnickým osobám za jejich přínos pro rozvoj českého automobilového sportu.
2. Zlatá spona je propůjčována každoročně na návrh fyzické či právnické osoby následovně:
 - a) Zlatou sponu obdrží zpravidla držitel mistrovského titulu šampionátu vypsaného FIA (MS nebo ME),
 - b) dále lze propůjčit Zlatou sponu i jiným fyzickým osobám než aktivním sportovcům, pokud jejich přínos pro český automobilový sport je opravdu mimořádný, a to i v případě, že se jedná o cizího státního příslušníka.
 Tímto způsobem se udělují max. tři Zlaté spony ročně.
3. Návrhy na ocenění Zlatou sponou musí být doručeny sekretariátu AS AČR každoročně do 15. října. Došlé návrhy posoudí a o ocenění rozhodne řídicí výbor AS AČR.
4. Držitel Zlaté spony, pokud je vlastníkem jakékoliv licence AS AČR na jeho jméno, je nadále osvobozen od placení poplatku za licenci, na níž má nárok.
5. Pokud se držitel Zlaté spony dopustí takového činu, který poškodí pověst českého automobilového sportu, může mu být Zlatá spona, na základě rozhodnutí řídicího výboru AS AČR, odebrána, čímž zanikají i veškeré s tím spojené výhody.
6. Seznam držitelů Zlatých spon bude každoročně uveden v Ročence automobilového sportu AS AČR.
7. Zlaté spony budou doprovázeny certifikátem jejich právoplatnosti.
8. Předání Zlatých spon bude organizováno sekretariátem AS AČR na úrovni odpovídající významu ocenění.

Držitelé Zlaté spony:

č. 1 Jan Trajbold	Mistr Evropy v hist. rally 1992 a 1995
č. 2 Eva Trajboldová	Mistr Evropy v hist. rally 1992 a 1995
č. 3 Josef Kopecký	Mistr Evropy v závodech do vrchu 1994
č. 4 Škoda a.a.s.	Vítěz poháru konstruktérů MS 1994
č. 5 Enrico Bertone	Mistr Evropy v rally 1995
č. 6 Massimo Chiapponi	Mistr Evropy v rally 1995
č. 7 Martin Koloc	Mistr Evropy v závodech kamionů 1995
odejmuta rozhodnutím VV FAS ze dne 29. 6. 1999	
č. 7 Stanislav Matějovský	Mistr Evropy v závodech kamionů 2001
č. 8 Otakar Krámský	Mistr Evropy v závodech do vrchu 1995
č. 9 RNDr. Hubert Procházka, CSc.	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 10 Doc. Ing. Jiří Rosický, CSc.	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 11 Jindřich Indra	Mistr Evropy v hist. rally 1996
č. 12 Jan Kieslich	Mistr Evropy v hist. rally 1996
č. 13 Jaroslav Bárta	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 14 Jaroslav Kalný	Mistr Evropy v rallycrossu 1997
č. 15 Emil Triner	Mistr Evropy v rally - skupina F2
č. 16 Miloš Hůlka	Mistr Evropy v rally - skupina F2
č. 17 Tomáš Hrdinka	Mistr Evropy v autocrossu 1999 – D3 do 3500 ccm
č. 18 Arnošt Neubauer	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 1999
č. 19 Karel Loprais	Dlouholeté úspěchy v závodech Cross-country

č. 20 Ing. Radovan Novák	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 21 Dr. Roman Ječmínek	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 22 Pavel Babka	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 23 Petr Bartoš	Mistr Evropy v autocrossu 2000 – D3 do 3500 ccm
č. 24 Václav Fejfar	Mistr Evropy v autocrossu 2000 – D3 do 1600 ccm
č. 25 Tomáš Enge	První český jezdec ve Formuli 1
č. 26 Ing. Antonín Charouz	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 27 Ing. Josef Michl	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2004
č. 28 Jaroslav Hošek	Mistr Evropy v autocrossu 2001 – D3 do 4000 ccm
č. 29 Pavel Jílek	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 30 Vlastimil Lobiš	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 31 Aleš Zázvorka	Mistr Evropy v rallycrossu 2002 – D2A
č. 32 Robert Šenkýř	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2003
č. 33 Ing. František Rosický	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 34 Václav Pech	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2003
č. 35 Petr Uhel	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2003
č. 36 Jacek Bartoš (PL)	Dlouholetá podpora českého automobil. sportu
č. 37 AK Nová Paka v AČR	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 38 PAMK Klatovy v AČR	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 39 AK Barum Zlín v AČR	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 40 Roman Keřka	Mistr Evropy v autocrossu 2004 – D3 do 4000 ccm
č. 41 Ladislav Veselý	Mistr Evropy v hist. rally 2004
č. 42 Zdeněk Ježek	Mistr Evropy v hist. rally 2004
č. 43 Josef Peták	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2004
č. 44 Alena Benešová	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2004
č. 45 Ing. František Čechil	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2004
č. 46 Petr Turek	Mistr Evropy v autocrossu 2005 – D3A
č. 47 Ladislav Kračmar	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 48 Tomáš a Zdeněk Vojtěchovi (in memoriam)	Dosažené úspěchy v automobilovém sportu
č. 49 Roman Častoral	Mistr Evropy v rallycrossu 2006 – D2
č. 50 Bohumil Kužel	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 51 Lubomír Foral	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2006
č. 52 Tomáš Kotek	Mistr Evropy v rallycrossu 2007 – D2
č. 53 Ladislav Hanák	Mistr Evropy v autocrossu 2007 – D3A
č. 54 Oskar Král	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2007
č. 55 Petr Tykal	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2007
č. 56 David Vršecký	Mistr Evropy v závodech kamionů 2008
č. 57 Miroslav Jakeš	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2008
č. 58 Pavel Schovánek	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 59 Martin Prokop	Mistr světa juniorů v rally 2009
č. 60 Jan Tománek	Mistr světa juniorů v rally 2009
č. 61 Jan Charouz	Vítěz Le Mans Series 2009
č. 62 Václav Janík	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2009
č. 63 Dan Michl	Vítěz Poháru FIA v závodech do vrchu 2009
č. 64 Vít Nosálek	Mistr Evropy v autocrossu 2009 – D3A
č. 65 Vladimír Konicar	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2009
č. 66 Stanislav Minářík	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 67 Ladislav Tejchman	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 68 Ondřej Musil	Mistr Evropy v autocrossu 2010 – D3A

č. 69 Miloslav Regner	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 70 Milan Pospíšil	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 71 Milan Svoboda	Vítěz Poháru FIA v závodech do vrchu 2011
č. 72 Miroslav Janota	Mistr Evropy v hist. rally 2011
č. 73 Pavel Dresler	Mistr Evropy v hist. rally 2011
č. 74 Michaela Indrová	Mistryně Evropy v hist. závodech do vrchu 2011
č. 75 Mediasport	Soustavná činnost v oblasti zvyšování bezpečnosti
č. 76 Jan Černý	Mistr Evropy v rally 2012 - skupina 2WD
č. 77 Pavel Kohout	Mistr Evropy v rally 2012 - skupina 2WD
č. 78 Jan Kopecký	Mistr Evropy /region Central/ v rally 2012
č. 79 Antonín Berger	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 80 Gerhard Ittner	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 81 Miroslav Adámek	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2013
č. 82 Petr Fulín	Vítěz Evropského poháru cestovních vozů 2013
č. 83 Jiří Malý	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 84 Vlastimil Dřímál	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 86 Jiří Krob	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 87 František Rajnoha	Mistr Evropy v rally 2015 – ERC2 spolujezdci
č. 88 Michal Matějovský	Vítěz Evropského poháru cestovních vozů 2015
č. 89 Otakar Výborný	Mistr Evropy v autocrossu 2015 – TA
č. 90 Milan Vaněk	Mistr Evropy v autocrossu 2015 – JB
č. 91 Adam Kout	Mistr Evropy v kartingu do vrchu 2015
č. 92 Jiří Kubíček	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2015
č. 93 Ondřej Chytil	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2016
č. 94 Antonín Babka	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 95 Pavel Berounský	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 96 František Vojtíšek	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 97 Jan Hloušek	Mistr Evropy v rally 2017 – ERC3 spolujezdec
č. 98 Adam Lacko	Mistr Evropy v závodech kamionů 2017
č. 99 Aleš Fučík	Mistr Evropy v autocrossu 2017 – TA
č. 100 Petr Nikodém	Mistr Evropy v autocrossu 2017 – Buggy1600
č. 101 Patrik Hájek	Mistr světa v kartingu 2018 – kategorie KZ
č. 102 Lukáš Vojáček	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2018 – Kat. 1
č. 103 Jakub Novotný	Mistr Evropy v autocrossu 2018 – JB
č. 104 Jaroslav Mikeš	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2018
č. 105 Filip Mareš	Mistr Evropy juniorů v rally ERC1 2019
č. 106 Jan Hloušek	Mistr Evropy juniorů v rally ERC1 2019
č. 107 Ondřej Bisaha	Vítěz finále Evropské Trofeje v rally
č. 108 Petr Těšínský	Vítěz finále Evropské Trofeje v rally
č. 109 Karel Trněný	Vítěz Poháru FIA v závodech do vrchu 2019 Kat. 3

LÉKAŘSKÝ ŘÁD

OBSAH

Obecně

Lékařské vyšetření

Kontraindikace vydání licence pro automobilový sport

Licence pro hendikepované jezdce

Postup v případě pochybností o zdravotní způsobilosti jezdce

Postup v případě nesouhlasu jezdce s výsledkem zdravotní prohlídky

Poplatky za lékařské vyšetření

Odmítnutí lékařského vyšetření

OBECE

Lékařský řád obsahuje směrnice, které musí sportovec splnit, aby obdržel licenci motoristického sportovce. Dále obsahuje předpisy pro zdravotnické zabezpečení jednotlivých typů motoristických sportovních podniků, předpisy o boji proti dopingů a přílohy, obsahující seznam pověřených tělovýchovných lékařů a vzory jednotlivých dokumentů.

Podmínky, uvedené v Lékařském řádu jsou povinné pro všechny motoristické disciplíny, pořádané pod hlavičkou AS AČR nebo vyšších sportovních autorit na území České republiky.

LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ

Každý jezdec, účastník se automobilového sportovního podniku, musí být zdravotně způsobilý provozovat motoristický sport. Je proto vyžadováno lékařské vyšetření včetně zaznamenání celého předchorobí.

Lékařské vyšetření platí pouze jeden rok. Prakticky to znamená, že ke každému prodloužení či novému vydání jezdecké licence musí být nová lékařská prohlídka. Jestliže jezdec utrpí vážné onemocnění či zranění v době od poslední lékařské prohlídky, je nutné nové lékařské vyšetření.

Vyšetření žadatelů pro automobilový sport mohou provádět lékaři se sportovní nebo tělovýchovnou atestací, pokud není u jednotlivých druhů licencí stanoveno jinak. Seznam doporučených lékařů je uveřejněn na stránkách www.cstl.cz.

ROZSAH ZÁKLADNÍHO LÉKAŘSKÉHO VYŠETŘENÍ

U nových žadatelů o národní či mezinárodní licenci je povinné oční vyšetření.

Kromě toho základní lékařské vyšetření zahrnuje:

- datum poslední očkování proti tetanu, eventuálně přeočkování, uplynulo-li od poslední očkování déle než 15 let
- váha a výška vyšetřovaného
- vyšetření kardiovaskulárního aparátu (TK, P) a vyjádření zda je nutné opakované vyšetření, do vyšetření či pravidelné sledování
- vyšetření zátěžového EKG u jezdců nad 40 let věku nebo u jezdců s kardiální anamnézou
- vyšetření pohybového aparátu
- moč „papírkem“, případně vyšetření moči a sedimentu
- orientační oční vyšetření

Akceptovatelný rozsah odchylek při vyšetření pohybového aparátu od normy je následující:

- amputace prstů, je-li úchopová funkce obou rukou zachována
- protézy končetin, pokud je funkční výsledek stejný nebo skoro stejný jako normál
- hybnost končetin omezená o méně než 50%

KONTRAINDIKACE VYDÁNÍ LICENCE

(Onemocnění, poruchy a tělesné vady,
vylučující vydání licence pro automobilového jezdce)

ZRAK

- slepota i na jedno oko
- porucha barvocitu (žadatel musí rozpoznat barvy všech vlajek, používaných v motoristickém sportu)
- nevyhovující kvalita zraku
- šeroslepota, porucha akomodace zornic
- poruchy zorného pole
- omezení pohybu očí pro poruchy okohybných svalů nebo pro ptosu či srůsty

NEUROLOGIE

- epilepsie
- Meniérova choroba
- narkolepsie
- trvalé závratě
- poruchy rovnováhy s poruchou orientace
- sklon k opakovaným ztrátám vědomí

PSYCHICKÉ PORUCHY

- schizofrenie
- cyklofrenie (maniodepresivní psychóza)
- oligofrenie
- trvalé vážnější psychické stigmatizace s poruchou senzomotorické koordinace či s poruchou emocionality
- zřetelné funkční poruchy reaktibility včetně nepřiměřené reakce

ABUSUS (návyk) a OTRAVY

- abusus alkoholu
- abusus návykových a psychotropních látek
- abusus analgetik s rizikem orgánových změn a komplikací
- stavy po chronických otravách s psychickými změnami (rtuť, tetraetyl olova, metylchlorid, metylbromid...)

KARDIOVASKULÁRNÍ ONEMOCNĚNÍ:

- vrozené srdeční vady
- riziko náhlé koronární smrti
- onemocnění věnčitých tepen srdce s bolestmi
- poruchy srdečního rytmu nekorigované nebo špatně korigovatelné léčbou
- nekorigovaná hypertenze
- obliterující endarteriitidy

CENTRÁLNÍ NERVOVÝ SYSTÉM

- stavy po mozkolebečních nebo míšních poraněních a onemocněních s trvalým poškozením psychické činnosti nebo trvalými bolestmi nebo poruchami hybnosti, hluboké citlivosti nebo trofickými poruchami

PERIFERNÍ NERVOVÝ SYSTÉM

- choroby nebo stavy po zranění nebo onemocnění periferních nervů, způsobující trvalé poruchy pohybu, citlivosti nebo trofické poruchy, bránící bezpečnému ovládání vozidla

DIABETES

- s opakovanými hypoglykemickými kómaty omezující tělesnou a duševní výkonnost

ZAŽÍVACÍ TRAKT

- onemocnění žaludku, střev a slinivky břišní, projevující se záchvaty bolesti a nesporně omezující tělesnou i duševní schopnost ovládání vozidla

CHIRURGICKÁ ONEMOCNĚNÍ

- kýly většího rozsahu nebo s opakovaným uskřínutím (i částečným)
- omezená pohybová funkce končetin následkem úrazu, tělesné vady či operace (amputace), znemožňující bezpečné ovládání vozidla

GYNEKOLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ A STAVY

- těhotenství
- těžší formy gynekologického krvácení
- vyhřeznutí a sestupy orgánů, omezující činnost

JINÉ

- poruchy krevní srážlivosti
- thyreotoxikosa
- nedořešené či nedovyšetřené stavy

LICENCE PRO HANDICAPOVANÉ JEZDCE

Osoby, nesplňující z důvodu vrozeného či získaného onemocnění či tělesné abnormity kritéria pro vydání jezdecké licence, mohou obdržet na základě dobrozdání Lékařské komise licenci pro hendikepované osoby při splnění následujících podmínek:

Lékařské = posouzení fyzických schopností žadatele

Sportovní = posouzení řídicích schopností jezdce a schopnosti jezdce vyprostit se z vozidla v případě bezprostředního nebezpečí

Technické = jezdcova ASN musí schválit rozsah přestavby vozidla

Žadatel o licenci hendikepovaného jezdce musí být vyšetřen členem Lékařské komise nebo pověřeným lékařem. Vyšetřovaný musí být podroben řídicí zkoušce, nejlépe na okruhu a musí být schopen ze sedu opustit vozidlo a dostat se od něj a kromě toho musí být schopen převalit se z polohy na břiše do polohy na záda přes oba boky.

LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ NÁSLEDUJÍCÍ PO ÚRAZE NEBO ONEMOCNĚNÍ

I v případě, že se jezdec po havárii cítí nezraněn, musí být vyšetřen na středisku okruhu, na místě nehody či v místě přeskupení.

Je-li na místě přítomen delegát FIA, může prohlídka probíhat za jeho přítomnosti nebo jím samým (v zemích, kde má oprávnění k provozování praxe).

Ve všech případech musí být jezdcův tým o výsledku prohlídky informován písemně.

Výsledek vyšetření:

- Jezdec může pokračovat na sportovním podniku
- Jezdec je informován, že musí podstoupit prohlídku Hlavním lékařem následujícího sportovního podniku, přičemž Hlavní lékař musí informovat Hlavního lékaře na následujícím podniku co nejdříve a co nejpodrobněji.
- Jezdec nesmí pokračovat ve sportovním podniku

V případě, že si úraz na sportovním podniku vyžádá delší hospitalizaci než 24 hodin, je Hlavní lékař sportovního podniku povinen informovat o této skutečnosti telegramem, faxem či e-mailem jezdce ASN.

V případě, že si úraz vyžádá pouze vyšetření v nemocničním zařízení, informuje o této skutečnosti Hlavní lékař sportovního podniku jezdce ASN, nebo, jedná-li se o Mistrovství FIA, FIA s tím, zda je nebo není nutné vyšetření na dalším sportovním podniku, kterého se jezdec hodlá zúčastnit.

V případě, že si úraz či onemocnění vyžádal pracovní neschopnost delší než 10 dní, je jezdec povinen do deseti dnů informovat svoji ASN (AS AČR) a buď zaslat kopii lékařské zprávy, vypracované ošetřujícím lékařem, obsahující diagnosu, prognózu a výčet nedolčených zranění, nebo zašle jeho jméno a adresu společně s pověřením, že jmenovaný lékař může členu Lékařské komise AČR poskytnout informace o zdravotním stavu jezdce.

V případě, že si úraz či onemocnění vyžádalo pracovní neschopnost delší než 10 dní, je třeba znovu vyšetření jezdce pověřeným lékařem

Všechna zjištěná onemocnění či úrazy, patřící do kontraindikovaných pro motoristický sport, musí být neprodleně oznámena Lékařské komisi AČR.

POSTUP V PŘÍPADĚ POCHYBNOSTI O ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI

Vyšetřující lékař může ze zdravotních důvodů odmítnout vydat žadateli souhlas s provozováním motoristického sportu. Jsou-li pochybnosti o žadatelově způsobilosti provozovat motoristický sport, vyplní lékař příslušný formulář a spolu se všemi dalšími vyšetřeními, které má k dispozici, vlastním závěrem a osobní anamnézou žadatele zašle dokumenty na adresu Lékařské komise AČR. Ta má pravomoc rozhodnout o způsobilosti žadatele nebo si vyžádá další vyšetření. Může též jmenovat lékaře, pověřeného řešením případu.

Lékařská komise AČR je dále oprávněna požadovat lékařské vyšetření jakéhokoli žadatele, a to lékařem, kterého určí Lékařská komise AČR.

ODVOLÁNÍ

Nesouhlasí-li jezdec s výsledkem zdravotní prohlídky, může se proti rozhodnutí pověřeného lékaře odvolat.

Lékařská komise, jmenovaná příslušnou ASN, je ve všech zemích rozhodčím orgánem ve sporech mezi lékaři a jezdci.

Jezdec může být navíc vyzván k absolvování řidičské zkoušky za přítomnosti člena Lékařské komise nebo lékaře, pověřeného ASN.

POPLATKY ZA LÉKAŘSKÉ (Á) VYŠETŘENÍ

Poplatky za veškerá lékařská vyšetření, související s rozhodnutím o zdravotní způsobilosti k provozování motoristického sportu, je povinen zaplatit žadatel.

ODMÍTNUTÍ LÉKAŘSKÉHO VYŠETŘENÍ

Každý jezdec, který se odmítne podrobit lékařskému vyšetření před sportovním podnikem nebo během něj bude ze sportovního podniku vyloučen. Totéž platí pro antidopingovou kontrolu. (Bližší viz tam).

ZÁVAZNÝ PŘEDPIS PRO LÉKAŘSKÉ ZABEZPEČENÍ AUTOMOBILOVÝCH SPORTOVNÍCH PODNIKŮ, POŘÁDANÝCH NA ÚZEMÍ ČR

OBSAH

Lékařské zabezpečení sportovních podniků

Obecně

Zdravotnická služba na trati

Zdravotnická služba pro veřejnost

Zdravotnické zabezpečení

Odpovědnost

Podmínky pro práci zdravotnické služby

Administrativní náležitosti ve vztahu ke zdravotnickým zařízením v oblasti konání závodu

Praktické provedení

Lékařské vedení – Hlavní lékař

Požadavky na Hlavního lékaře

Povinnosti Hlavního lékaře

Doporučení pro Hlavního lékaře

Zasahující lékaři

Členové posádek

Pojištění zdravotnických pracovníků

Sanitní vozy

Předpisy pro zabezpečení jednotlivých disciplín:

Okruhy

ZAV

Rallycross a Autocross

Rally

Mezinárodní rally

Cross-country

Doporučení pro soukromé testování

Karting

1. OBECNĚ

POKUD JE MOTORISTICKÝ SPORTOVNÍ PODNIK ZAŘAZEN DO KALENDÁŘE AČR, MUSÍ ZDRAVOTNICKÉ ZABEZPEČENÍ ODPOVÍDAT NSŘ BEZ OHLEDU NA TO, KDO HO POŘÁDÁ.

1.1 Zdravotnická služba na trati

Zdravotnická služba na trati je organizována s cílem poskytnout pomoc jezdcům nebo jiným osobám, které se staly obětí nehody na trati během závodu, soutěže nebo oficiálního tréninku.

1.2 Zdravotnická služba pro veřejnost

Zdravotnická služba pro veřejnost je oddělena od traťové služby. Zdravotnická služba pro veřejnost je určena osobám, které utrpí zranění nebo onemocní bez souvislosti se sportovním podnikem. Není proto až na výjimky předmětem tohoto předpisu, avšak při náhle vzniklém ohrožení života je postiženému poskytnuta pomoc dle úvahy osloveného lékaře, který přihlédne k okamžité situaci. Vždy o tom musí být neprodleně informován

hlavní lékař sportovního podniku. Výjimkou jsou ohrazené nebo placené prostory pro diváky, kde je zdravotní služba organizována dle rozhodnutí hlavního lékaře.

I v případě, že je služba pro veřejnost organizována jiným subjektem než traťová služba, spadá pod pravomoc hlavního lékaře sportovního podniku. Žádné vozidlo zdravotní služby pro veřejnost nesmí vjet na závodní trať bez povolení ředitele závodu nebo vedoucího RZ.

1.3 Zdravotnické zabezpečení

Zdravotnické zabezpečení je věcí pořadatele. Smlouvu o zdravotním zabezpečení uzavírá pořadatel s libovolným zdravotnickým subjektem, který je buď Zdravotnickou záchrannou službou, nebo je držitelem registrace „Přeprava pacientů neodkladné péče“. Pořadatel si od tohoto subjektu nechává podepsat „Prohlášení poskytovatele zdravotnických služeb (viz Dodatek 2).

Pořadatel je povinen provést kontrolu prostředků zdravotnického zabezpečení ještě před startem sportovního podniku. Podpis „Prohlášení poskytovatele zdravotnických služeb“ nezbavuje pořadatele povinnosti zkontrolovat, zda přistavená zdravotnická vozidla a jejich posádky skutečně odpovídají příslušnému předpisu. Požadavky na rozsah zabezpečení a odbornou erudici zdravotnických pracovníků jsou uvedeny v dalším textu.

1.4 Uzavřením smlouvy přebírá příslušný zdravotnický subjekt odpovědnost za dodání zdravotnického zabezpečení v rozsahu a odborné úrovni, dané smlouvou. Jsou-li uzavřeny individuální smlouvy s jednotlivými pracovníky, odpovídá za jejich odbornou erudici v souladu s následujícím předpisem hlavní lékař. Hlavní lékař také odpovídá za kontrolu, zda jsou prvky zdravotnického zabezpečení v souladu s následujícími předpisy, i když jsou dodány na základě smlouvy samostatným subjektem (např. ZZS)

Cena za zdravotnické zabezpečení je předmětem dohody mezi pořadatelem a příslušným zdravotnickým subjektem, eventuálně zdravotnickým pracovníkem.

At' už je sportovní podnik zajišťován jedním nebo více zdravotnickými subjekty, hlavní lékař je vždy povinen zajistit zabezpečení v co nejvyšší kvalitě.

1.5 Veškerá zdravotnická služba musí respektovat následující podmínky:

- lékařské vedení
- materiální a lidské prostředky pro poskytnutí první pomoci a intenzivní přednemocniční péči
- dopravní prostředky pro zásah na místě nehody a odsun raněných
- bezpečnostní cvičení, je-li předepsáno
- administrativní formality ve vztahu k FIA (u mezinárodních podniků)

1.6 V případě, že je plánováno provedení transportu jezdce ze závodíště bude provádět přivolaná Zdravotnickou záchrannou službou (ZZS), musí být o této skutečnosti ZZS informována.

1.7 Pro podniky Mistrovství FIA platí beze zbytku naposledy zveřejněné znění přílohy H

2. PRAKTICKÉ PROVEDENÍ

Lékařské vedení - hlavní lékař a zástupce hlavního lékaře

- Pokud je na sportovním podniku pouze 1 lékař, zastává zároveň funkci hlavního lékaře.
- Pokud sportovní podnik zajišťuje více lékařů, musí být určen hlavní lékař sportovního podniku a jeho zástupce.
- Pořadatel sportovního podniku je povinen informovat Hlavního lékaře o jeho funkci a z toho vyplývajících povinnostech nejméně 3 týdny před konáním sportovního podniku.
- Pokud není z jakéhokoli důvodu znám Hlavní lékař 3 týdny před konáním sportovního podniku, přecházejí jeho povinnosti dočasně na pořadatele (zejména povinnost informovat spádové nemocnice, traumacentra a ZZS) o konání sportovního podniku.

ZZS je třeba navíc podrobně informovat o rozsahu uzavírek veřejných komunikací, časy těchto uzavírek a domluvit způsob spolupráce pro případ náhlé poruchy zdraví nesouvisející s probíhajícím sportovním podnikem.

Lékařské vedení, případně zdravotnické zabezpečení je zajišťováno hlavním lékařem, který také koordinuje službu pro veřejnost. Hlavní lékař a jeho zástupce spadají pod pravomoc ředitele sportovního podniku. Musí být schváleni svou ASN a jejich jméno musí být uvedeno ve zvláštních předpisech příslušného sportovního podniku.

Hlavní lékař odpovídá za:

- zajištění všech materiálních prostředků a personálu, tvořících zdravotnické zabezpečení
- zdravotnickou část bezpečnostního plánu nebo samostatný zdravotnický plán, je-li vytvořen (společně s ředitelem sportovního podniku a hlavním činovníkem pro bezpečnost). Je důrazně doporučeno, aby projel všechny RZ s ředitelem závodu nebo činovníkem pro bezpečnost a na místě určil stanoviště jednotlivých složek záchranného systému a jejich rozložení (vzdálenost) nejen na startu, ale hlavně na vložených stanovištích tak, aby byly splněny všechny podmínky řádů, zejména dosažitelnost místa nehody lékařem do maximálně deseti minut. Rozmístění stanovišť závisí na kvalitě povrchu, charakteru trati, možných zkratkách uvnitř RZ, převýšení a dalších okolnostech, která všechna musí být vzata v úvahu. Vzhledem ke společné odpovědnosti je nutná domluva VŠECH výše jmenovaných, že všechny zdravotní a bezpečnostní záležitosti jsou v souladu s předpisy. Pokud k dohodě nedojde, musí být splněna „maximalistická“ varianta, navrhovaná jedním ze jmenovaných činovníků (ředitel závodu, hlavní činovník pro bezpečnost, hlavní lékař)
- kontrolu kvality a použitelnosti vybavení všech složek zdravotního zabezpečení, včetně výbavy a stavu sanitních vozů a zdravotnických vrtulníků a expirace léčiv.
- výběr nemocnic, odpovídajících kapacitou a rozsahem poskytované péče, z nichž jezdci a spolujezdci by měli být směřováni do 1- 2 (v ČR místní nemocnice s nepřetržitou chirurgickou službou a spádové traumacentrum)
- zahájení a průběh záchranné akce, poskytnutí péče, volbu míst pro evakuaci, prostředků, podmínek a tras přepravy
- každý večer musí osobně (nebo jím pověřený lékař) vyšetřit všechny jezdce a spolujezdce, kteří byli účastníky nehody a chtějí další den pokračovat v závodu a rozhodnout, zda jsou zdravotně způsobilí v závodě pokračovat.

V průběhu sportovního podniku musí být trvale k dispozici při jeho řízení. Ve výjimečných případech může být s ředitelem sportovního podniku pouze v radiovém či telefonním spojení (mobilní telefon). Na dobu nezbytně nutnou jej také může zastoupit jeho zástupce.

V případě nehody informuje předsedu sportovních komisařů o dalším průběhu událostí. Pořadatelé se zavazují dát mu k dispozici všechny materiální a administrativní prostředky pro zdárné plnění úkolů.

2.1 Požadavky na hlavního lékaře a jeho zástupce

2.1.1 Specializace

Hlavní lékař musí být držitelem specializované způsobilosti dle zákona 95/2004 Sb. Ve znění pozdějších předpisů a mít organizační předpoklady ke zvládnutí funkce. Jméno nejméně hlavního lékaře a jeho odborná způsobilost musí být zkontrolovány před startem sportovního podniku v takovém předstihu, aby bylo možné provést jeho eventuální výměnu. Kontrolu provede člen LK AS AČR na základě žádosti pořadatele. Teprve po této kontrole je možné schválit hlavního. Za erudici zasahujících lékařů

odpovídá hlavní lékař, ale možné jejich odbornou způsobilost zkontrolovat stejným mechanismem.

2.1.2 Požadavky na odbornou znalost

- znalost problematiky první pomoci při dopravních nehodách
- znalost spojovacích prostředků a možností mobilizace složek ZZS v rámci traumatologického plánu pro případ hromadného neštěstí nebo poranění diváků na RZ
- znalost odsunových tras a kapacitních možností nejbližších zdravotnických zařízení
- znalost maximálního možného rozsahu poskytované péče v daných zdravotnických zařízeních

2.1.3 Schvalování hlavního lékaře sportovního podniku

Hlavní lékař a jeho zástupce musí být schválen příslušnou ASN

2.1.4 Požadavky na praxi hlavního lékaře

Praxe nově jmenovaného hlavního lékaře musí obnášet nejméně 3 sportovní podniky ve funkci zástupce HL na daném okruhu, pro rally a rallysprint nejméně 3 sportovní podniky daného typu. Výjimku může ve zcela výjimečném případě udělit LK AČR.

2.1.5 Dokumenty hlavního lékaře

Hlavní lékař je povinen mít u sebe:

- kopii bezpečnostního plánu nebo plánu okruhu s rozmístěním zdravotnických sil a prostředků
- potvrzení, že byly informovány:
 - Zdravotnická záchranná služba příslušného kraje (krajů) na jehož území se sportovní podnik koná
 - operační střediska ZZS v oblasti, kde se pořádá sportovní podnik
 - operační středisko linky 112
 - nemocnice, přicházející v úvahu pro ošetření zraněných
 - spádové traumacentrum

Doporučuje se informovat dispečinky leteckých záchranných služeb v okolí (nejen spádové) pro případ většího počtu raněných či nedosažitelnosti vrtulníku spádové LZS a na všechny tyto dispečinky a LZS poslat časový harmonogram sportovního podniku a mapy RZ, ideálně s GPS koordináty.

2.1.6 Dosažitelnost

Hlavní lékař musí být v době konání vlastního sportovního podniku (odstartovaná auta) trvale přítomen na dispečinku sportovního podniku nebo na středisku okruhu. Pouze ve výjimečných případech může být na dobu nezbytně nutnou nahrazen zástupcem. V žádném případě nesmí opustit dispečink sportovního podniku, aniž by byl na místě fyzicky přítomen jeho zástupce nebo pokud není sportovní podnik úplně zastaven. Každopádně musí mít po celou dobu nepřítomnosti na dispečinku trvalé spojení s ředitelem sportovního podniku a minimálně zprostředkované spojení s dispečinkem sportovního podniku a svým zástupcem.

2.1.7 Organizace při vzniku hromadného neštěstí

Hlavní lékař musí znát způsob mobilizace traumaplánu při hromadném neštěstí v dané oblasti a musí být schopen třídění velkého počtu raněných a organizace jejich dalšího směřování.

2.1.8 Instruktaž

Hlavní lékař zodpovídá za instruktáž posádek jednotlivých zásahových vozů. Posádky musí dokonale znát, nebo mít k dispozici podrobnou mapu všech tras odsunu, přicházejících v úvahu, přístup k nejbližšímu heliportu a přístupy do jednotlivých nemocnic. Doporučuje se instruktáž posádek o vyprošťování zaklíněných jezdců tak, aby byl lékař schopen řídit záchrannou operaci.

2.1.9 Informace pro posádky záahových vozů

Hlavní lékař zodpovídá za to, že všichni členové posádek záahových vozů znají systém spojení a mají k dispozici telefonní čísla na nejdůležitější činovníky sportovního podniku (hlavní lékař, dispečink sportovního podniku, ředitel sportovního podniku, vedoucí RZ...)

2.1.10 Spojení

Hlavní lékař musí mít spojení s posádkami záahových vozů na trati prostřednictvím buď speciální zdravotní sítě (nejlepší řešení) nebo pořadatelské sítě. Pro rally a rallysprint musí mít hlavní lékař kromě toho spojení na každou posádku záahového vozu (lépe na více členů posádky) prostřednictvím mobilního telefonu.

2.1.11 Spojení pro potřebu hlavního lékaře

Hlavní lékař musí mít k dispozici pro svojí potřebu dvojité spojení (zdravotnická síť + mobilní telefon, 2 x mobilní telefon, mobilní telefon + pevná linka....)

2.1.12 Spojení se ZS

Pro rally a rallysprint musí mít hlavní lékař k dispozici oboustranné spojení s operačním střediskem ZZS. Musí být domluveno, že bude informovat hlavního lékaře v případě nehody, související se sportovním podnikem, která bude oznámena diváky na linku 155 nebo 112.

2.1.13 Informace pro ZS

Hlavní lékař odpovídá za to, že ZZS a jejich operační střediska budou mít k dispozici bezpečnostní plán či podrobné mapy sportovního podniku s časovým harmonogramem a trasami odsunu.

2.1.14 Hlášení o sportovním podniku

Hlavní lékař je povinen cestou pořadatele odeslat „Hlášení hlavního lékaře“.

2.2 **Požadavky na další lékaře**

2.2.1 Specializace

- Lékař se specializovanou způsobilostí v oboru: urgentní lékař, anesteziolog, intenzivist, chirurg, internista, kardiolog, neurolog, traumatolog, dětský lékař praktický lékař nebo praktický lékař pro děti a dorost
- Je-li na sportovním podniku více lékařů blízko sebe (okruh, autokrosový stadion, záchranný bod uprostřed RZ), může být ve vozidle RLP lékař s pouze odbornou způsobilostí z daného oboru (OZ), pokud bude pacient před transportem do zdravotnického zařízení, nejpozději však do 30 min., vyšetřen lékařem se specializovanou způsobilostí, který rozhodne o dalším postupu. Jako dozorcího lékaře nelze využít službu majícího lékaře ZZS prostřednictvím tísňové linky 155.
- Pokud je systém s nasazením lékaře (lékařů) s pouze OZ použit, musí být o této skutečnosti informován příslušný lékař se specializovanou způsobilostí, který má provádět dohled.

Praktické provedení: Lékař s OZ na okruhu provede primární ošetření pacienta a transportuje jej do stálého střediska okruhu příslušným specialistům.

Lékař s OZ na 12. km RZ provede primární ošetření pacienta, ten je následně zkontrolován lékařem ze startu RZ (povinně lékař se SZ). Teprve poté je realizován transport do nemocnice k definitivnímu ošetření.

2.2.2 Požadavky na odbornou znalost

- Zkušenost s prací v PNP nebo na urgentním příjmu traumacentra,
- Znalost pomůcek a prostředků z výbavy vozidla a jejich použití (např. dlahy, fixační límce, farmaka),
- Dokonalá znalost KPR i v případě traumatické zástavy oběhu
- Znalost přednemocniční péče o účastníky dopravních nehod, zhodnocení mechanismu úrazu a působících sil, zajištění zaklíněných osob, řízení vyprošťování

zraněných ve spolupráci s technickou pomocí, dekontaminace ran, znalost ošetřování polytraumat, sdružených i jednoduchých poranění včetně intenzivní přednemocniční péče

- Znalost ošetřování popálených v přednemocniční péči
- Zahájení a organizace 1. fáze činnosti na místě mimořádné události s hromadným postižením osob („hromadné neštěstí“) a třídící činnost až do příjezdu posádek krajské ZZS.

2.3 Požadavky na vybavení sanitního vozu

Vozidlo rychlé lékařské pomoci (RLP), které svým technickým stavem a vybavením odpovídá vyhlášce č. 296/2012 Sb., o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní prostředky, v platném znění,

Vozidlo RLP je složeno ze tříčlenné posádky ve složení lékař, zdravotnický záchranář, řidič (zdravotnický záchranář může být nahrazen sestrou se specializací ARIP), a to v souladu zejména s vyhláškou č. 99/2012 Sb., o požadavcích na minimální personální zabezpečení zdravotních služeb, v platném znění.

2.3.1 Bez zdravotního střediska

Není-li k dispozici zdravotní středisko přímo na trati konání závodu (okruh, autocrossový okruh), musí být na místě alespoň jeden sanitní vůz, vybavený v souladu s vyhláškou 296/2012 Sb. – vozidlo rychlé lékařské pomoci

2.3.2 Ostatní sanitní vozy

Pro ostatní sanitní vozy je požadováno vybavení v souladu s vyhláškou 296/2012 Sb. – vozidlo pro přepravu pacientů, doplněné o:

- kyslík v tlakových láhvích nejméně á 2 l při tlaku 150 atm v dostatečném množství vzhledem k dojezdovým časům do příslušné nemocnice
- límce pro fixaci krční páteře
- fixace při poraněních páteře, nejlépe vakuová matrace
- dýchací přístroj buď automatický nebo poloautomatický, nejméně však AMBU-vak s rezervoárem a možností připojení na kyslík
- prostředky pro zajištění průchodnosti dýchacích cest
- prostředky pro intubaci dle úvahy lékaře
- fonendoskop
- tonometr
- odsávací přístroj
- obvazový materiál
- fixační dlahy na končetiny
- vybavení pro periferní kanylaci žil
- vybavení pro nitrožilní infusi
- infuzní roztoky- krystaloidy a koloidy k zajištění akutní potřeby, event. další dle úvahy lékaře
- injekční stříkačky a jehly
- farmaka dle úvahy lékaře- analgetika, analeptika (zejména tzv. „resuscitační léky“)
- mobilní telefon
- spojení na hlavního lékaře, ředitele sportovního podniku, vedoucího RZ nebo jeho zástupce, LZS
- mapa rally
- podrobný plán RZ
- mapa odsunových tras z kteréhokoli místa RZ až do příslušné nemocnice nebo k nejbližšímu heliportu

Za materiální vybavení vozidla odpovídá lékař, který je členem posádky daného vozidla.

Pro všechny sportovní podniky, pořádané na území ČR je požadována buď sanita s řidičem, záchranářem, vyškoleným pro RZS a lékařem nebo sanita s řidičem, sestrou a lékařem. To neplatí, jedná-li se o vozidlo, určené pouze k transportu pacienta.

3. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH NA OKRUŽÍCH

3.1 Soubor materiálních a lidských prostředků určených pro první pomoc a intenzivní péči

3.1.1 Zásahová vozidla

Potřebný počet zásahových vozů stanoví hlavní lékař podle délky a povahy trati.

Tyto vozy jsou určeny pro poskytnutí 1. pomoci. Musí proto být dostatečně rychlé, aby byly na místě nehody v co nejkratším čase, pokud možno za použití trati nebo vedle ní ležící obslužné komunikace.

Mohou být jednoúčelové nebo víceúčelové /vyprošťovací, protipožární/, v tom případě však musí obsahovat minimálně takovou zdravotnickou výbavu, jaká je určena pro sanitní vůz (viz bod 2.3)

Posádka musí být tvořena:

- lékařem (viz bod 2.2)
- zkušeným řidičem

O případném použití zásahového vozu rozhodují společně hlavní lékař a vedení závodu. Až na výjimky je během prvního kola závodu zásahový vůz zařazen na konci startovního pole.

3.1.2 V případě potřeby jsou lékaři a zdravotnický personál rozmístěni podél okruhu na pozorovatelských stanovištích.

3.1.3 Doporučuje se, aby osoby, zasahující na trati byli oblečeni do nehořlavé bílé kombinézy s nápisem na hrudi a zádech DOCTOR. Je možné též použití červených oděvů ZS nebo nejméně bílého pláště.

3.1.4 Resuscitační jednotka

Ve všech případech musí být pro každý závod na okruhu k dispozici resuscitační jednotka. Ta musí obsahovat minimálně materiál, uvedený v dodatku 1 A.

3.1.5 Pro případ pořádání závodů F1, F 3000, GT, WEC, WTCC na území ČR platí beze zbytku mezinárodní sportovní řády

3.2 Stálé lékařské středisko

3.2.1 Stálé lékařské středisko je povinné pro závody F1, F 3000, GT, WEC a WTCC. Ve všech ostatních případech je doporučeno.

3.2.2 Musí být jednak v relativním centru vzhledem k zařízením na okruhu, jednak v oblasti chráněné před tiskem, publikem atd., se snadným přístupem z trati. Musí disponovat heliportem.

Musí obsahovat:

3.2.2.1 Místnost pro drobná ošetření, dostatečně prostornou, aby v ní mohli být ošetřováni najednou nejméně dva ranění. Musí být vybavena nástroji pro malou chirurgii, obvazy, analgetiky. Lednička je doporučena.

3.2.2.2 Druhou místnost speciálně koncipovanou a určenou pro resuscitaci. Musí zde být možnost ošetřovat současně dva zraněné.

3.2.2.3 Lékařské středisko musí být dostatečně osvětleno, klimatizováno a musí mít zdroj studené a teplé vody. Musí mít lékařský pokoj a musí být vybaveno komunikačním systémem, umožňujícím spojení jak uvnitř okruhu, tak mimo něj. Lékařské středisko musí být udržováno v čistotě, jak odpovídá jeho funkci.

3.2.3 Pokud neexistuje lékařské středisko, musí lékařská služba disponovat buď v tzv. resuscitační ambulanci, nebo v provizorním zařízení stejným materiálem, jako je uveden v bodě 3.1.4)

3.2.4 Je doporučeno, aby personál střediska tvořili dva anesteziologové a dva chirurgové s erudicí pro úrazy, včetně úrazů páteře a popáleniny. V každém případě musí však být ve středisku lékař ovládající resuscitaci.

3.2.5 Vybavení pro dopravu na okruhu a mimo okruh

Vybavení pro dopravu na okruhu a mimo něj zahrnuje:

3.2.5.1 ve všech případech:

Sanitní vozy, vybavené pro dýchání a dodávku kyslíku. Mohou být rozmístěny podél celého okruhu. Kromě toho musí být k dispozici sanitní vozy pro transport zraněných mimo okruh. Je doporučeno, aby u lékařského střediska byl jeden náhradní sanitní vůz.

3.2.5.2 Služba lékařského vrtulníku je doporučena pro všechny okruhové závody národního i mezinárodního mistrovství. Výjimkou je okruh, kde dosažitelnost chirurgického oddělení nemocnice sanitním vozem je do deseti minut od výjezdu z lékařského (resuscitačního) střediska.

Lékařský vrtulník, vybavený dle příslušné zákonné normy, musí být schopen transportovat ležícího pacienta. V případě, že je použití vrtulníku pro zdravotnické zabezpečení plánováno, musí být na místě každý den jednu hodinu před zahájením tréninku či jednu hodinu před zahájením závodu.

V případě přerušení tréninku či závodu z jakéhokoli důvodu může dojít k jejich obnovení pouze za přítomnosti vrtulníku.

Pokud je třeba provést transport vrtulníkem, musí být jeho pohyb rychlý, aby bylo možno v závodě či tréninku pokračovat. S ohledem na tyto požadavky je třeba stanovit nezbytný počet vrtulníků. Tento předpis neplatí, pokud je vrtulník určen pouze jako „posílení“ jinak kompletního systému zdravotního zabezpečení.

3.2.5.3 Personál sanitních vozů a vrtulníků je tvořen zdravotnickými pracovníky, případně je jeho součástí lékař. Pokud je transportován pacient, potřebující zajištění intenzivní nebo resuscitační péče i během transportu, je přítomnost lékaře, schopného tuto péči poskytnout, nezbytná bez ohledu na použitý typ transportního prostředku.

Všechny složky záchranných služeb (zásahové vozy, vyprošťovací týmy, lékaři na trati, sanitní vozy, vrtulníky, resuscitační jednotky, zdravotní středisko) musí být schopné oboustranné komunikace s hlavním lékařem buď prostřednictvím všeobecné sítě, nebo prostřednictvím speciální sítě zdravotnické.

Nezbytný počet zdravotnického personálu a lékařů stanoví definitivně hlavní lékař ve spolupráci s pořadatelem. Lékařská kontrola FIA může případně navrhnout změny, které pokládá za nezbytné.

3.2.6 Zvláštní ustanovení pro transport a příjmací nemocnice

3.2.6.1 Ve všech případech stanoví hlavní lékař prostředky a podmínky pro převoz z okruhu až do nemocnice.

a) převoz může být proveden k tomu určeným sanitním vozem nebo vrtulníkem. Rozsah výbavy transportního prostředku materiální i personální je určen v závislosti na stavu zraněného hlavním lékařem.

b) V případě opakované nebo hromadné nehody je převoz mimo okruh zajišťován ve spolupráci s oficiální lékařskou službou nebo se soukromými organizacemi, oprávněnými provozovat dopravní zdravotní službu, případně RZS.

Za tímto účelem je třeba, aby příslušný zdravotnický subjekt v rozumné lhůtě navázal kontakty se státními i soukromými organizacemi.

Kromě toho je nezbytné, aby byly vyznačeny silnice pro převoz mezi okruhem a příslušnými nemocnicemi. Je nutno uvážit průjezdnost těchto silnic v době konání závodu při příjezdu většího množství diváků.

3.2.6.2 Pro F 1, F 3000, GT, WTCC a pro mezinárodní podniky povinně, pro podniky Mistrovství ČR doporučené:

Nejméně 15 dní před závodem odpovědný hlavní lékař upozorní písemně nemocnice, které připadají v úvahu pro ošetřování raněných. Musí upřesnit celý program zkoušek a závodů. Požádá nemocnici o písemnou odpověď a jména vedoucích lékařů služeb na příslušných odděleních (ARO, chirurgie, ortopedie, interna) v době konání tréninků a závodů. K dispozici musí být chirurgové, schopní řešit traumatologii v celém rozsahu (kranio cerebrální poranění, poranění páteře, kostí, hrudníku, břicha a cévního systému).

3.2.7 Bezpečnostní cvičení

Je povinné pro všechny závody F1, F 3000, GT a WTCC, v ostatních případech je doporučené. Musí se konat ještě před oficiálním tréninkem. Zahrnuje vždy vyprošťovací týmy podle ustanovení, vypracovaných každoročně mezinárodní lékařskou komisí FIA. Kromě toho se z rozhodnutí ředitele závodu může konat další cvičení, zahrnující další prvky záchranného systému.

3.2.8 Administrativní formality vůči mezinárodní sportovní autoritě

3.2.8.1 V případě výstavby, rekonstrukce nebo podstatných změn v lékařském středisku musí pořadatel zaslat FIA plány ještě před zahájením prací (platí pro okruhy s mezinárodní licencí)

3.2.8.2 Bezpečnostní plán:

Pro každý okruh je vytvořen bezpečnostní plán s ohledem na podmínky na okruhu. Musí obsahovat podrobný popis prvků, které jej tvoří. Musí zde být upřesněno umístění lékařského a zdravotního personálu všech stupňů. Obsahuje též popis fungování systému od chvíle nehody až po transport do příjmové nemocnice.

3.2.9 Lékařská pomoc v případě nehody

V případě potvrzeného fyzického zranění musí být veškerá lékařská pomoc poskytnuta v co nejkratší době vzhledem k místním podmínkám a charakteru trati.

3.2.9.1 Personál nejbližšího stanoviště se okamžitě dostaví na místo. Komunikačními prostředky, které má k dispozici, oznámí nehodu ihned řediteli závodu s uvedením co největšího množství nezbytných informací a především zdůrazní, zda došlo ke zranění. Pokud je v bezprostřední blízkosti lékařský vůz, může být vyslán na místo, ovšem s výslovnou podmínkou, že na to bude upozorněn ředitel závodu. Není-li jezdec schopen po nehodě opustit vozidlo, traťoví komisaři jej nesmí vyprošťovat (kromě zvláštních případů - požár, bezprostřední nebezpečí), ale mohou pouze poskytnout podporu, zatímco čeká na příjezd specializované pomoci.

3.2.9.2 Po dohodě s ředitelem závodu vyšle hlavní lékař na místo záchranné prostředky, které pokládá za nezbytné, se zastavením závodu nebo bez něj. V případě, že vozy použijí k dopravě na místo nehody závodní trať a závod není zastaven, je použití bílé vlajky v příslušném úseku samozřejmostí.

Konkrétně:

- jeden nebo více zásahových vozů, jejichž lékař řídí první pomoc a informuje co nejpodrobněji hlavního lékaře o stavu zraněných a postupu prací.
- jeden nebo více vyprošťovacích týmů, je-li jejich zásah nutný
- jeden nebo více sanitních vozů pro transport do resuscitační jednotky (zdravotního střediska) okruhu

3.2.9.3 Výjimečně může lékař na místě se souhlasem hlavního lékaře rozhodnout o transportu zraněného přímo do nemocnice bez ošetření ve středisku okruhu

3.2.9.4 Lékař nebo lékaři střediska okruhu poskytnou raněnému nejen nezbytnou péči, ale zajistí jej i pro následný transport.

Ve všech případech musí být záchranný systém organizován tak, aby nedošlo k žádnému přerušení resuscitační péče, je-li nutná, od vyproštění zraněného až po jeho předání do nemocnice.

3.2.9.5 Vrtulník se používá přednostně, je-li třeba provést převoz do specializovaného zařízení a cesta po silnici je buď příliš dlouhá, nebo jsou cesty blokovány silným provozem.

3.3 Lékařská inspekce FIA

Pro všechny závody, započítávané do Mistrovství FIA, může FIA delegovat na místo lékařského inspektora. Tato inspekce je povinná a stálá pro závody F1, F 3000, GT a WTCC. Lékař, jmenovaný pro tento účel (lékařský inspektor FIA) se musí na místě přesvědčit o dodržování předpisů, a to především na třech úrovních:

3.3.1 přímo na okruhu spojení s hlavním lékařem. Kontrola resuscitačních prostředků, personálu a materiálu, kontrola provádění záchranných prací, případně pozorování podmínek zásahu při nehodě.

3.3.2 co se týče lékařských aspektů transportu, inspektor se musí ujistit, že dohody byly skutečně uzavřeny a jsou smluvními partnery skutečně plněny

3.3.3 Co se týče nemocnic, musí se lékařský inspektor na místě přesvědčit o obsahu psaného protokolu mezi pořadatelem a nemocnicí se zvláštním zřetelem k odborníkům, jmenovaným v těchto předpisech.

Jakékoli zanedbání, nedostatek nebo odchylka budou uvedeny ve zprávě, která bude přezkoumána lékařskou komisí a předána s komentářem Světové radě FIA.

Tyto předpisy se netýkají soukromých testovacích a tréninkových jízd, které jsou předmětem zvláštního doporučení na konci těchto předpisů.

4. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH DO VRCHU

4.1 Služba je podřízena hlavnímu lékaři, který jedná pod vedením ředitele závodu. Povinně musí obsahovat alespoň:

- 1 vůz RZS

Na palubě vozu je jeden lékař dle specifikace bodu 2.2.

Hlavní lékař může navíc po dohodě s ředitelem závodu rozšířit své prostředky o vozidla, určená pro transport.

Doporučuje se, aby zásahový vůz, sanitní vůz i prostředky pro transport stály na startu závodu.

4.2 Pro závody Mistrovství Evropy je nezbytné, aby zdravotnický vrtulník přistál na místě co nejrychleji. Za tímto účelem je třeba vytvořit a řádně vyznačit přistávací plochy. Výjimkou je dostupnost nemocnice sanitním vozem do deseti minut z místa případné nehody.

4.3 Pro závody do vrchu Mistrovství ČR je požadován pouze 1 vůz RZS, vybavený v souladu s příslušným předpisem.

V tomto případě NESMÍ ZÁVOD POKRAČOVAT, NENÍ-LI TENTO VŮZ PŘÍTOMEN!!!

5. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI RALLY

5.1 Definice

Lékařská služba při rally je organizována s cílem poskytnout pomoc jezdcům, spolujezdcům a všem dalším osobám, zraněným během rychlostní zkoušky.

5.1.1 Částí trati s normálním silničním provozem se tyto předpisy netýkají. Zdravotní pomoc na těchto úsecích poskytuje Zdravotnická záchranná služba, určená pro veřejnost. Pouze v případě nehody některého ze soutěžních jezdců, ke které dojde v blízkosti sanitního vozu (v blízkosti startu rychlostní zkoušky) může tento sanitní vůz po

dohodě s vedoucím RZ poskytnou raněným pomoc. Je nezbytné, aby po dobu tohoto zásahu byla zastavena rychlostní zkouška a o situaci byl neprodleně informován hlavní lékař.

5.1.2 Pořadatel je ve spolupráci s hlavním lékařem povinen písemně informovat operační střediska spádových zdravotnických záchranných služeb o konání rally nejpozději 15 dnů před startem rally. Tato informace musí obsahovat trať rally, trati jednotlivých RZ včetně časového harmonogramu a eventuálně i časový harmonogram oficiálních tréninků jednotlivých RZ, jsou-li pořadatelem předepsány. Nejméně na operačním středisku ZZS musí být k dispozici 1 kopie bezpečnostního plánu (pro rally a ralliesprint). Dále je hlavní lékař povinen nejpozději 15 dnů před startem rally písemně upozornit nemocnice v okolí, přicházející v úvahu pro převoz zraněných, na konání soutěže. Bližší viz bod 2.1.5.

5.1.3 Je-li v prostorách pod kontrolou pořadatelů zdravotní služba pro diváky oddělena od záchranného systému, určeného pro rychlostní zkoušky, podléhá i tato služba vedení hlavního lékaře.

5.1.4 Při výběru RZ je nutná konzultace mezi pořadatelem a hlavním lékařem o stanovištích, druhu a počtu sanit. Pro každou RZ je doporučeno vytipovat alespoň jedno místo pro přistání vrtulníku (ideálně zaměřené dle GPS).

5.2 Organizační principy a povinnosti

5.2.1 Hlavní lékař - (viz bod 2.1)

Lékařská služba podléhá výhradně vedení odpovědného hlavního lékaře, který spadá pod pravomoc ředitele rally.

5.2.2 Lékařská služba pro rychlostní zkoušky (RZ)

5.2.2.1 Všechny rally, musí být pro všechny RZ vybaveny resuscitačním systémem, tj.

- vozem ZZS dle specifikace v bodu 2.3
- lékařem dle specifikace v bodu 2.2

5.2.2.2 Pro rally, zapsané v kalendáři AS AČR, musí být na startu RZ přítomen minimálně:

- sanitní vůz RLP vybavený dle specifikace bodu 2.3
- lékař se specializovanou způsobilostí dle specifikace bodu 2.2

5.2.2.3 Kromě toho musí hlavní lékař ve spolupráci s pořadatelem informovat ZZS dle bodu 5.1.2.

5.2.3 Zásahové vozy

Jejich přítomnost v dostatečném počtu a s lékařem na palubě je povinná pro všechny rally.

5.2.4 Bezpečnostní plán

Bezpečnostní plán obsahuje mapu a popis odsunových tras z každého místa RZ, přičemž pořadatel odpovídá za jejich průjezdnost. Tyto mapy a popisy musí obsahovat cestu z RZ až do příslušné nemocnice, včetně přístupu do ní. Dále musí obsahovat mapu a popis cesty k nejbližšímu místu pro přistání vrtulníku, je-li vytipováno.

Pro každou RZ je doporučeno vytipovat nejméně 1 místo pro přistání vrtulníku (heliport) s dostupností z kteréhokoli místa RZ, ideálně zaměřené dle GPS

Pro všechny rally zapsané v kalendáři AS AČR platí, že telefonické spojení na ředitelství a dispečink rally bude předáno posádkám před startem rally.

5.2.5 Komunikační prostředky

Hlavní lékař musí na všech rychlostních zkouškách disponovat dostatečně výkonnými komunikačními prostředky, aby byl stále v kontaktu se stanovištěm sanitního vozu. Je doporučeno, aby toto spojení fungovalo i během zásahu sanitního vozu na místě nehody.

Během tohoto zásahu nebo během pohybu sanitního vozu musí být s tímto vozem možná minimálně zprostředkovaná komunikace.

Pro rally Mistrovství FIA musí být hlavní lékař prostřednictvím vedení soutěže ve stálém kontaktu s lékaři, činovníkem pro bezpečnost a vedoucími jednotlivých RZ.

5.3 Praktické provedení

5.3.1 Lékařský a zdravotnický personál

Hlavní lékař organizuje na místě svou službu v souladu s platnými zákony a těmito předpisy a s ohledem na místní podmínky pro danou trať. Musí mít k dispozici dostatečný počet lékařů, zdravotnického personálu a zásahových vozů.

Pro rally započítávané do Mistrovství FIA se musí hlavní lékař zdržovat v blízkosti ředitele závodu nebo jeho zástupce a činovníka pro bezpečnost.

Toto ustanovení je doporučeno i pro ostatní rally.

5.3.2 Zásahové vozy

Pro rally je třeba dostatečného počtu dostatečně rychlých vozů, vybavených podle podmínek silnic a cest, které musí použít pro příjezd na místo nehody v rozumném čase.

Musí být vybaveny resuscitačním materiálem a komunikačními prostředky v souladu s požadavky, uvedenými výše.

Musí být rozmístěny v takové vzdálenosti, aby dosažitelnost místa nehody lékařem byla maximálně 10 minut. Na palubě musí být lékař, školený pro resuscitaci (viz bod 2.2).

Jeden z těchto zásahových vozů je umístěn na startu rychlostní zkoušky, maximálně do 150 m za ním, s přímým přístupem na trať. Vůz ZS může stát za vozem záchranného systému, ne však za hasičským vozem.

Zásahový vůz smí vyjet na trať RZ pouze se souhlasem vedoucího RZ a smí se pohybovat pouze ve směru RZ.

Hlavní lékař by měl mít k dispozici 1 plně vybavený rezervní vůz. Tento vůz může být umístěn buď u ředitelství soutěže, nebo na trase tak, aby byl k dispozici pro případný zásah v co nejkratším čase.

1 mobilní nebo pevná resuscitační jednotka s vybavením dle dodatku 1B musí být k dispozici pro každou servisní zónu.

5.3.3 Prostředky pro převoz

Jsou tvořeny ambulancemi, vybavenými v souladu s předpisy pro dopravní zdravotní službu. Musí mít na palubě zdravotnický personál, nemusí však mít na palubě lékaře, nevyžaduje-li to stav transportovaného pacienta.

Navíc FIA doporučuje pro rally zařazené do Mistrovství FIA zdravotnický vrtulník pod podmínkou, že existuje možnost přistání vrtulníku na trati soutěže a že příjmové nemocnice disponují heliporty.

Vrtulník je povinný pro rally Mistrovství světa, pokud vzdálenost nejzazšího bodu trati od nejbližší nemocnice přesahuje 90 minut.

Pro Mistrovství ČR nejsou vrtulníky předepsány. Převoz zraněného (zraněných) je zajišťován zásahovým vozidlem, event. je pacient na předem dohodnutém místě přeložen do sanitního vozu, určeného pro převoz (randez-vous systém). Je-li tento systém použit, musí být překlad i následný transport organizován tak, aby nedošlo ke zbytečnému prodloužení doby transportu do příslušného zdravotnického zařízení. Plán tohoto propojení a itinerář pohybu sanitních vozů musí být součástí bezpečnostního plánu a je zcela v pravomoci hlavního lékaře. Je také možné provést transport sanitním vozem ze startu RZ a na tento start přistavit záložní vůz od startu soutěže.

5.3.4 Pokyny pro případ nehody

V případě potvrzené nehody se na příkaz vedoucího rychlostní zkoušky vydá nejbližší zdravotnický personál na místo. Rychlostní zkouška přitom musí být zastavena!!!

V případě, že sanitní vozidlo vyjíždí z radiobodu mimo start RZ, musí být současně RZ zastavena. Na příslušném radiobodu je použita žlutá vlajka v pohybu, eventuálně doplněná bílou vlajkou nebo tabulí „Sanitní vozidlo na trati“ pro jezdce mezi startem RZ a příslušným radiobodem, kteří odstartovali před zastavením RZ.

Prostředky pro převoz, jsou-li k dispozici, se vydají na místo pouze se souhlasem vedoucího RZ.

Převoz raněných se provádí dle itineráře po předem určené trase do nemocničních zařízení dle bezpečnostního plánu.

PRO OBNOVENÍ NORMÁLNÍHO PRŮBĚHU RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKY MUSÍ BÝT K DISPOZICI PŘEDEPSANÝ POČET LÉKAŘŮ A VOZIDEL

V případě potvrzené nehody hlavní lékař průběžně informuje ředitele rally o vývoji situace od okamžiku, kdy lékaři přijeli na místo nehody.

5.3.5 Resuscitační jednotka

Pro každou servisní zónu je požadována resuscitační jednotka ve formě dočasné nebo trvalé stavby. Je vybavena dvěma lůžky (z nichž jedno může být ve voze ZS) a musí být schopna poskytnout intenzivní péči kriticky nemocnému nebo zraněnému. Dále musí být schopna poskytnout všeobecnou zdravotní péči.

V každé jednotce musí být lékař se znalostí resuscitace a zkušenostmi s přednemocniční léčbou poraněných při nehodách.

Vybavení jednotky viz dodatek 1 B

5.4 Upřesnění zabezpečení pro rally v ČR oproti Příloze H MSŘ FIA (neplatí pro ME)

5.4.1 bod 5.3.5 se upravuje takto: - Resuscitační jednotka pro servisní parkoviště:

Dostačující je 1 vůz zdravotnické záchranné služby s tříčlennou posádkou (vůz RLP) dle specifikace bodu 2.3, anebo vozidlo s dvoučlennou posádkou (RZP) vybavené dle Vyhlášky 296/2012 Sb. – vozidlo rychlé zdravotnické pomoci, je-li hlavní lékař nebo záložní sanita s posádkou RLP vzdálena do 5 minut od servisní zóny.

5.4.2 bod 5.3.6 se upravuje takto: Eventuální nasmlouvání a využití "ambulancí pro odvoz" (vozidel ZDS) je na volbě hlavního lékaře.

5.4.3 bod 5.5.1 b) se upravuje takto: v bezpečnostních bodech (uvnitř RZ) není ambulance pro odvoz vyžadována. Vůz dle specifikace 2.3 s lékařem na palubě samozřejmě ano.

5.4.4 bod 5.5.1 d) se upravuje takto: Není vyžadována záložní sanita a ambulance pro odvoz v maximální vzdálenosti do 15 km od RZ. Hlavní lékař rally však musí mít v průběhu soutěže k dispozici 1 záložní vůz RLP s kompletní posádkou. Tento vůz je umístěn v místě, které určí hlavní lékař rally.

6. LÉKAŘSKÁ SLUŽBA PRO TERÉNNÍ A VYTRVALOSTNÍ ZÁVODY

6.1 Všeobecné předpisy

Pořadatel musí sestavit kompletní složku (definice a úloha personálu, popis materiálu, okamžitá pomoc atd.)

Tato složka musí být připojena k návrhu předpisů, který je povinně předkládán FIA nejpozději 3 týdny před začátkem soutěže.

S ohledem na povahu terénu, délku etap, celkový čas závodu, lékařské a sanitární vybavení příslušné země přijme každý pořadatel odpovídající řešení.

6.2 Povinná opatření

6.2.1 Hlavní lékař určený organizátorem je schválen ASN země, které podléhá

6.2.2 Řídící lékař: tuto funkci může vykonávat hlavní lékař

6.2.3 Jeden nebo více zásahových lékařů k dispozici řídicího lékaře

6.2.4 Řídicí lékař a zásahoví lékaři musí být kvalifikováni pro udržení pacientů s mnohočetnými zraněními (polytraumatizovaní pacienti) při životě podle oficiálních norem země (lékaři ARO, RLP).

6.2.5 Pro každou plánovanou etapu je nezbytné v dostatečném časovém předstihu navázat kontakt s příslušnými ASN zemí, kterými etapa prochází a předložit jim "sešit povinností" pro vytvoření možností ošetření, hospitalizace a transportu v těchto zemích a pro vytvoření bezpečnostního plánu, beroucího v úvahu lokální podmínky (existující či neexistující zdravotní síť).

6.3 Doporučení

6.3.1 Doporučuje se připojit k lékařskému týmu chirurga kvalifikovaného podle předpisů země jeho původu (2. atestace) a to především tehdy, je-li sanitární struktura zemí, kudy závod prochází, nedostatečná.

6.3.2 Kromě zásahových lékařů se doporučuje vytvořit lékařské zásahové týmy. Jejich počet většinou proporčně odpovídá počtu soutěžících.

Příklad: 1 tým na 15 soutěžících

1 tým před závodním polem, ostatní se připojí a další eventuálně pole uzavírá

Tyto týmy jsou vybaveny vozy, uzpůsobenými do terénu, které musí být schopny převážet raněného vleže.

Pro každý tým je žádoucí následující vybavení:

- drobný chirurgický materiál
- resuscitační materiál (dýchání, kyslík, kardiovaskulární péče)
- radiové spojení s ostatními lékařskými vozy a hlavním lékařským štábem
- orientační materiál
- potraviny
- zásoba paliva
- vyprošťovací materiál

6.3.3 Doporučuje se, pokud to povaha terénu vyžaduje a pokud místní autority souhlasí, mít pro vyhledávání raněných eventuálně vrtulník s dostatečným výkonem, vhodnou letovou autonomií, vybavený pro převoz jednoho až dvou raněných.

6.3.4 V případě, že je třeba překonávat značné vzdálenosti a letecká infrastruktura zemí je velice povšechná nebo nedostatečná, doporučuje se letadlo pro transport raněného buď z místní nemocnice či lékařského tábora do vlasti.

6.4 Praktická organizace

6.4.1 Před soutěží

Jmenovaný hlavní lékař spolu s pořadatelem a na jeho odpovědnost zajišťuje lékařský personál. Odpovídá za dodržování povinností, uvedených v tomto textu. V důsledku toho spolu s pořadatelem vytváří bezpečnostní plán, který se předkládá jednak ASN pořadatelské země, jednak FIA.

Tento plán obsahuje pro každou etapu použitelné místní nemocnice, umístění lékařských táborů, eventuální průběh následného transportu do pořadatelské země.

Před startem se pod jeho dohledem provádí inventarizace materiálů:

- vlastní lékařský materiál
- rezervní materiál
- zásahový materiál
- materiál pro zásahová družstva, jsou-li zřízena

Kontrola možností transportu: Pořadatel se naopak postará o doplnění nebo zajištění lékařského týmu, aby byl funkční.

6.4.2 Na místě

Řídící lékař zůstává v lékařském hlavním štábu. Tento štáb může být buď pevný nebo mobilní, ve voze nebo v leteckém prostředku.

V případě nehody je řídící lékař informován zásahovými družstvy. Přijímá nezbytná rozhodnutí a případně vysílá na místo jednoho nebo více zásahových lékařů, aby pomohli dotyčnému zásahovému družstvu nebo aby jej nahradili.

Zásahoví lékaři jsou na místo dopravováni podle možnosti buď vrtulníkem, nebo pozemními prostředky.

Chirurg je řídícímu lékaři k dispozici pro jakýkoli zásah nebo pro rozhodnutí o zákroku v místní nemocnici.

Zásahová družstva, zásahoví lékaři a vedení závodu musí být vybaveni dostatečně výkonnými komunikačními prostředky.

Řídící lékař musí také organizovat převoz do určené místní nemocnice pro každou etapu nebo do lékařského tábora. Organizuje také následný transport do vlasti raněného.

Tento následný transport se uskutečňuje buď přímo z místní nemocnice či lékařského tábora, pokud to lékařská infrastruktura umožňuje, nebo prostřednictvím letadla, určeného pro tento účel, které raněného převezve nejprve do místa, určeného pro definitivní převoz do dané země.

Zásahová družstva mají za úkol být první u raněného, organizovat první pomoc, vyznačit místo nehody a poskytnout řídícímu lékaři informace, co nejvíce upřesňující stav zraněného a umožňující stanovení optimálních záchranných prostředků.

6.5 Inspekce

Pro všechny dálkové soutěže a maratóny, kde není lékařská inspekce FIA, jsou pozorovatelé FIA pověřeni kontrolou dodržování těchto předpisů a převzetím písemné zprávy hlavního lékaře.

7. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH V AUTOCROSSU A RALLYCROSSU

Není-li na okruhu stálé lékařské středisko, platí stejné předpisy jako pro závody do vrchu.

Vzhledem k charakteru trati je nutné, aby sanitní vozy dokázaly zasáhnout na místě nehody co nejdříve (průjezdnost trati či obslužné komunikace pro daný typ sanitního vozu).

ZÁVOD ANI ROZJÍŽDKA NESMĚJÍ BÝT ODSTARTOVÁNY, NENÍ-LI NA MÍSTĚ PŘEDEPSANÝ POČET SANITNÍCH VOZIDEL

8. DOPORUČENÍ PRO SOUKROMÉ TESTOVÁNÍ NA AUTOMOBILOVÝCH OKRUŽÍCH

8.1 FIA upozorňuje, že není v její kompetenci řídit soukromé testování. Jeho organizace musí být definována smluvním vztahem mezi uživatelem a majitelem okruhu. FIA upřesňuje doporučení pro bezpečnost soukromého testování.

8.2 Pro všechny zkoušky s velkou rychlostí a s vozy, které by se později měly zúčastnit soutěží FIA, se doporučuje uzavřít s majitelem okruhu nebo jeho zástupcem bezpečnostní dohodu:

8.2.1 Stanovení lékaře pro organizaci pomoci. Může to být buď obvyklý hlavní lékař okruhu, nebo jiný lékař, kterému předal své pravomoci.

8.2.2 Umístění požárních komisařů podél okruhu s odpovídajícími komunikačními prostředky, zajišťujícími pokrytí celé trati.

8.2.3 Dostatečný počet sanitních vozů

8.2.4 Dostatečný počet rychlých vozů pro uhašení požárů a vyprošťování

8.2.5 Stálá přítomnost lékařů, ovládajících resuscitaci a dostatečného počtu vozů RZS.

8.2.6 Pohotovost sousedních nemocnic, které byly předem řádně upozorněny.

8.2.7 Prostředky pro transport po silnici či vzduchem s vybavením pro resuscitaci a intenzivní péči během transportu raněného

8.2.8 Různým družstvům se doporučuje uzavřít s jednotlivými okruhy stejný typ dohody.

9. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH V KARTINGU

Pro motokárové závody, volné i oficiální tréninky, včetně měřených, je nutné minimálně 1 vozidlo ZZS (zdravotnické záchranné služby) včetně posádky – lékař, zdravotní sestra, řidič – záchranář, dle článku 2 tohoto předpisu. Jedná se o podniky stanovené Zvláštním ustanovením.

DODATEK 1

VYBAVENÍ NEZBYTNÉ PRO RESUCITAČNÍ PROSTORY

(Lékařská střediska, léčebné/resuscitační jednotky, bivaky)

Rozsah a druh tohoto vybavení je možno upravit (ne omezit!!) dle lokálních zvyklostí, je však nutné, aby všichni zdravotnický personál tyto pomůcky znal a uměl je používat.

ČLÁNEK A

Pro zdravotní střediska na okruzích, které jsou držiteli licence FIA stupně 1,2,3,4 během závodů, zapsaných v mezinárodním kalendáři.

Množství níže uvedeného materiálu musí být dostatečné pro zajištění intenzivní péče o 2 postižené současně

a) Pomůcky k zajištění horních dýchacích cest

- polomasky a zdroj kyslíku s možností vysokého průtoku (pro spontánně dýchající pacienty)
 - T-tubusy (ústní vzduchovody)
 - nosní vzduchovody
 - standardní vybavení pro laryngoskopii (laryngoskop s náhradními bateriemi a žárovkami, endotracheální rourky nejméně vel. 7 a 8 s příslušnými koncovkami a prostředkem k nafouknutí manžety)
 - pro případ obtížné intubace (LMA, Combitubus, Fasttrach, doporučen je některý typ optického laryngoskopu – např. Airtraq)
 - pro případ „nemožné intubace **a (současně!!)** nemožné ventilace“ set pro akutní koniotomii (Quicktrach) nebo instrumentárium pro akutní tracheotomii
- UPOZORNĚNÍ: umístění endotracheální rourky by mělo být zkontrolováno kolorimetrií, kapnometrií, nebo kontinuální kapnografií.
- pulsní oxymetr

Je důrazně doporučeno, aby box s veškerými pomůckami pro „Obtížnou intubaci“ byl umístěn v blízkosti resuscitačního vybavení.

b) Dýchání

- přenosná odsávačka s pod tlakem minimálně 300 mm Hg
- sada odsávacích katetrů
- samorozpínací vak s reservoárem O₂ a obličejovou maskou
- elektrický nebo pneumatický ventilátor pro mechanickou ventilaci
- centrální nebo přenosný zdroj kyslíku s redukčním ventilem a příslušnými spojkami
- hrudní drén s Heimlichovou chlopní

c) Oběhová podpora

- pomůcky k zástavě masivního končetinového krvácení. Nedoporučuje se použití chirurgických cévních svorek. Použití turniketů musí být pečlivě zváženo stejně jako použití farmak typu Celox nebo Quikclot.
- pomůcky k neinvazivní stabilizaci páteře
- vybavení pro preparaci žíly (lze nahradit pomůckami pro intraoseální nebo centrální žilní přístup za předpokladu, že je s nimi přítomný lékař obeznámen)
- 4 infusní sety
- i.v. kanyly vel. G 14 (3x) a G 16 (3x)
- set pro CŽK (nejméně 2x)
- dostatečné množství koloidních roztoků
- kardiomonitor
- EKG
- defibrilátor (musí být 2x)
- tlakoměr a stetoskop

d) Léčiva

- resuscitační léky doporučené a běžně používané v dané zemi
- léky pro léčbu dechových obtíží
- léky pro léčbu kardiovaskulárních obtíží
- analgetika a spasmolytika
- sedativa a antiepileptika
- kortikoidy
- léky pro intubaci a anestezii
- kyselina tranexamová pro pacienty s masivním krvácením

Tento seznam není omezující, mohou být přidány léky dle uvážení a zvyklostí. Každopádně by zde měla být léčiva, používaná v přednemocniční péči k léčbě akutních onemocnění i úrazů.

e) Další vybavení

Povinné ve všech případech:

- zásoba kyslíku
- imobilizér pro zraněného – buď páteřní deska, dostatečně dlouhá, nebo vakuová matrace
- chirurgické instrumentárium včetně hemostatického materiálu
- materiál pro úvodní léčbu rozsáhle popálených
- dlahy pro reposici a fixaci zlomenin
- rigidní krční fixační límce
- otoskop
- různý materiál jako močové katetry, nasogastrické sondy, šicí materiál a jehly

Doporučeno: RTG přístroj a ultrazvukový přístroj (pro pacienty s úrazy)

K úvaze: - oftalmoskop

- ohřívač infuzních roztoků

ČLÁNEK B

Pro zdravotní střediska na okruzích s licencí FIA stupně 5,6, léčebné/resuscitační jednotky pro závody do vrchu, závody dragsterů, servisní zóny při rally, resuscitační ambulance pro soutěže WRC, vrtulníky a resuscitační ambulance pro Světový pohár FIA v cross-country rally a bivaky na konci etapy v cross-country.

Kromě resuscitačních ambulancí a vrtulníků je doporučeno zdvojené vybavení tak, aby bylo možno poskytnout intenzivní péči současně dvěma postiženým.

a) Pomůcky k zajištění horních dýchacích cest

- polomasky a zdroj kyslíku s možností vysokého průtoku (pro spontánně dýchající pacienty)
- T- tubusy (ústní vzduchovody)
- nosní vzduchovody
- standardní vybavení pro laryngoskopii (laryngoskop s náhradními bateriemi a žárovkami, endotracheální rourky nejméně vel. 7 a 8 s příslušnými koncovkami a prostředkem k nafouknutí manžety)
- pro případ obtížné intubace (LMA, Combitubus, Fasttrach, doporučen je některý typ optického laryngoskopu – např. Airtraq)
- pro případ „nemožné intubace A (SOUČASNĚ!!) nemožné ventilace“ set pro akutní koniotomii (Quicktrach) nebo instrumentárium pro akutní tracheotomii

UPOZORNĚNÍ: umístění endotracheální rourky by mělo být zkontrolováno kolorimetrií, kapnometrií, nebo kontinuální kapnografií.

- pulsní oxymetr

Je důrazně doporučeno, aby box s veškerými pomůckami pro „Obtížnou intubaci“ byl umístěn v blízkosti resuscitačního vybavení.

b) Dýchání

- přenosná odsávačka s podtlakem minimálně 300 mm Hg
- sada odsávacích katetrů
- samorozpínací vak s reservoárem O₂ a obličejovou maskou
- elektrický nebo pneumatický ventilátor pro mechanickou ventilaci
- centrální nebo přenosný zdroj kyslíku s redukčním ventilem a příslušnými spojkami
- hrudní drén s Heimlichovou chlopní
- doporučeno: masky pro dýchání z úst do úst pro případ nezbytnosti

c) Oběhová podpora

- pomůcky k zástavě masivního končetinového krvácení. Nedoporučuje se použití chirurgických cévních svorek. Použití turniketů musí být pečlivě zváženo stejně jako použití farmak typu Celox nebo Quikclot.
- vybavení pro preparaci žíly (lze nahradit pomůckami pro intraoseální nebo centrální žilní přístup za předpokladu, že je s nimi přítomný lékař obeznámen)
- 4 infusní sety
- i.v. kanyly vel. G 14 (3x) a G 16 (3x)
- set pro CŽK
- dostatečné množství koloidních roztoků
- kardiomonitor
- EKG
- defibrilátor
- tlakoměr a stetoskop

d) Léčiva

- resuscitační léky běžně používané v dané zemi
- léky pro léčbu dechových obtíží
- léky pro léčbu kardiovaskulárních obtíží
- analgetika a spasmolytika
- sedativa a antiepileptika
- kortikoidy
- léky pro intubaci a anestezii
- kyselina tranexamová pro pacienty s masivním krvácením

Tento seznam není omezující, mohou být přidány léky dle uvážení a zvyklostí. Každopádně by zde měla být léčiva, používaná v přednemocniční péči k léčbě akutních onemocnění i úrazů.

e) Dodatečné vybavení

Povinné ve všech případech:

- zásoba kyslíku
- imobilizér pro zraněného – buď páteřní deska, dostatečně dlouhá, nebo vakuová matrace
- chirurgické instrumentárium včetně hemostatického materiálu
- materiál pro úvodní léčbu rozsáhle popálených
- dlahy pro reposici a fixaci zlomenin
- rigidní krční fixační límce
- otoskop
- různý materiál jako močové katetry, nasogastrické sondy, šicí materiál a jehly

Doporučeno: RTG přístroj a ultrazvukový přístroj

K úvaze: - oftalmoskop
 - ohřívač infuzních roztoků

Doplňěk pro cross-country v pouštních zemích: je-li bivak daleko od nemocnice, je nutné vybavení doplnit o RTG a UZV přístroj.

Příloha 8

Klub mistrů
(organizační řád)

Federace automobilového sportu AČR na svém zasedání dne 30. března 1999 rozhodla ustavit dobrovolné sdružení pod názvem „Klub mistrů“, které by mělo soustředit všechny jezdce ve všech disciplínách automobilového sportu splňující níže uvedená kritéria.

- 1) Členem klubu se může stát kterýkoliv občan České republiky splňující následující podmínky:
 - alespoň 5x získal titul federálního mistra ČSR, ČSSR, ČSFR nebo (po roce 1993) titul mistra ČR
 - nebo min. 2x získal titul Mistr Evropy eventuálně jiný titul udělovaný mezinárodní sportovní federací FIA
- 2) Členství v klubu je dobrovolné a bez jakýchkoliv poplatků.
- 3) Cílem činnosti klubu je soustředit všechny jezdce, kteří se zasloužili o rozvoj a popularitu automobilového sportu v České republice a chtěli by svými zkušenostmi přispět k dalšímu zkvalitnění tohoto sportovního odvětví.
- 4) Předseda je jmenován Výkonným výborem AS AČR a je pravidelně zván na jeho zasedání.
Členové klubu jsou pravidelně zváni na všechny významné akce pořádané AS AČR, jako je vyhlásování mistrů ČR, nejlepších sportovců apod.
- 5) Členům klubu je vystavena legitimace opravňující je k volnému vstupu do diváckých prostor nebo podle pokynů pořadatele na všechny automobilové podniky pořádané na území ČR.
- 6) Členům klubu, držitelům licencí AS AČR, jsou jezdecké event. činovnícké licence vystavovány zdarma.
- 7) Veškeré činnosti spojené s vedením agendy klubu zajišťuje sekretariát AS AČR.

Předseda:	František Čechil
Místopředsedové:	Jan Krečman
	Karel Jirátko

CENA FAIR PLAY

Výkonný výbor AS AČR veden snahou o zvýšení úrovně automobilového sportu, rozhodl se udělovat ocenění za činy realizované v duchu fair play.

Návrhy shromažďuje sekretariát VV AS AČR a tyto ceny budou předávány na vyhlášení Mistrů ČR.

Rozhodnutím VV AS AČR byly uděleny následující ceny:

2000

Petr VOJÁČEK

Representant ČR v závodech automobilů do vrchu. Při svém startu v závodě Mistrovství Evropy v Jaizkibelu (Španělsko) měl jeho největší soupeř v boji o 3. místo v absolutní klasifikaci ME vážné technické problémy. Bez ohledu na výsledek závodu poskytl mu veškeré náhradní díly i pomoc svými mechaniky a závadu společně odstranili. Následující den s tímto jezdce soubor o bronzovou evropskou medaili prohrál.

Josef KOPECKÝ

Při závodě Mistrovství České republiky v závodech na okruzích v Mostě měl kolizi se svým soupeřem v boji o celkové prvenství. Když viděl, že jeho největší soupeř je vyřazen a tím je mu cesta k vítězství otevřena, odstoupil v následujícím kole rovněž ze závodu se zdůvodněním, že takové vítězství by ho netěšilo.

2003

Daniel LANDA a Jiří MALČÍK

Při XXXIII. Barum Rally Zlín zastavili 100 m před cílem RZ 2, aby bez ohledu na svůj výsledek pomohli vyprostit z hořícího automobilu posádku Petr Poulík – Jaroslav Novák.

2005

Jaromír TARABUS a Václav VOREL

V průběhu RZ 6 Sheron Valašské Rally poskytli ošetření zraněnému diváku bez ohledu na svůj výsledek

2007

Radim STRNAD

Za aktivní pomoc při vyprošťování z havarovaného vozidla posádce Daniel Běhálek – Petr Černohorský při Barum Rally Zlín 2007.

2008

Robert VODIČKA a Karel HÉDL

V průběhu RZ 13 Horácké Rally zařídili a poskytli pomoc havarované posádce bez ohledu na svůj výsledek.

2009

Martin SEMERÁD a Bohuslav CEPLECHA

Za poskytnutí okamžité pomoci divákovi s epileptickým záchvatem při Barum Czech Rally Zlín.

2010

Miloš BENEŠ

Za upozornění na nesoulad času naměřeného časomírou se skutečností i přesto, že naměřený čas byl lepší, než jím přiznaný.

2016

Eliška SIMONOVÁ

Za korektní posouzení a vyhodnocení kolize s druhým jezdce při závodu seriálu Mistrovství ČR v kartingu v Chebu.

2019

Jindřich INDRA

Za projevení vlastní iniciativy a zapůjčení svého vozu Jiřímu Kubíčkovi k obhajobě titulu Mistra Evropy.

JEDNOTNÉ ZÁSADY PRO AKREDITACI NOVINÁŘŮ

1. AKREDITAČNÍ PROCES (první žádost)

Žádosti o akreditaci musí být podávány pouze prostřednictvím emailu: akreditace@mediadelegat.cz. Přístup do informačního systému (IS) novinář získá na základě vyplněného akreditačního formuláře dostupného v PDF na stránkách Autoklubu České republiky (AČR) v oddíle „motorsport“ pod „automobily“, „formuláře“. Tento formulář vyplní žadatel pouze jednou a na jednotlivé podniky se bude hlásit prostřednictvím IS. Originál akreditačního formuláře je potřeba zaslat znovu pouze v případě změny některých údajů (změna redakce, kontaktních údajů atd.). Formulář musí být podepsán jak žadatelem, tak šéfredaktorem či jeho zástupcem.

Pověřený zástupce AČR rozhodne na základě náležitostí dodaných žadatelem o udělení nebo zamítnutí akreditace. O vyhovění či zamítnutí žádosti o akreditaci bude žadatel informován zasláním e-mailu, v případě udělení bude jeho identita ověřena přes mobilní telefon.

Každý žadatel o akreditaci musí být starší 18 let.

2. AKREDITACE

O vydání či zamítnutí akreditace rozhoduje AČR. Novináři, kterým byla akreditace udělena, dostanou přístup do IS automaticky. Tyto akreditace jsou určeny pro pracovníky nejvýznamnějších médií, agentur, volných novinářů, fotografů, rozhlasových a televizních studií, elektronických médií apod.

O vydání takovéto akreditace žádá příslušná redakce (volný novinář nebo fotograf) AČR do konce kalendářního roku a je povinna doložit:

- účast na minimálně 5 sportovních motoristických podnicích
- minimálně 10 publikovaných článků nebo 20 publikovaných fotografií z dané oblasti
- kopii platného novinářského průkazu vydaného Syndikátem novinářů ČR, Klubem motoristických novinářů nebo Klubem sportovních novinářů

AČR rozhodne o vydání či zamítnutí akreditace. Novinář je povinen před každým podnikem oznámit svoji účast prostřednictvím IS, vč. dodržení uzávěrky pro daný podnik.

V případě porušení akreditačních podmínek (dodržování pravidel bezpečnosti, pokynů pořadatelů apod.) může být akreditace ihned zrušena.

a) Tisk, fotografové a rozhlas

Akreditace je limitována dvěma zástupci na redakci. Z tohoto počtu je možné udělit akreditaci jednomu fotografovi (visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV) a jednomu písčícímu novináři (visačka „press“).

b) Televize, video

Zástupci AČR posoudí každou žádost média o akreditaci individuálně.

Žadatelé jsou kromě zaslání standardního formuláře povinni:

- zaslat stručnou charakteristiku média (frekvence vysílání, činnost, působnost, rozsah, sledovanost, atd.)
- zaslat uveřejněné materiály (na CD/DVD nosiči) z automobilového sportu v předešlém roce.

Všechny náležitosti jsou žadatelé povinni zaslat na email: akreditace@mediadelegat.cz. Bez doložení všech náležitostí nebude akreditace udělena.

c) Doplnění akreditace elektronických medií

➤ Pro internetové TV:

Akreditace je limitována dvěma zástupci na redakci. Z tohoto počtu je možné udělit akreditaci jednomu fotografovi (visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV) a jednomu píšícímu novináři (visačka „press“).

Akreditace budou udělovány pouze s možností publikovat v rámci redakce, za kterou je novinář akreditován.

➤ Pro internet:

Akreditace je limitována dvěma zástupci na redakci. Z tohoto počtu je možné udělit akreditaci jednomu fotografovi (visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV) a jednomu píšícímu novináři (visačka „press“).

Zástupci AČR posoudí každou žádost internetového média o akreditaci individuálně.

d) Pořadatel

Pořadatel má právo doplnit do seznamu akreditovaných lokální media z okolí rally (tito novináři musí splňovat standardní akreditační podmínky a absolvovat školení novinářů).

Počet těchto akreditací činí 4 regionálních novinářů (2 visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV a 2 píšící novináře s visačkou „press“).

Při schválení a udělení těchto akreditací má rozhodující závěrečné slovo a odpovědnost AČR

3. DOLOŽENÍ PUBLIKAČNÍ ČINNOSTI

Každý akreditovaný novinář, fotograf, kameraman musí doložit svoji publikační činnost nejpozději 7 dní po skončení podniku, na který byl akreditován. Výjimku mají tištěná média s měsíční uzávěrkou. Zde je tato doba posunuta na 40 dní po dojetí rally.

- V případě tištěných médií pořídí kopii svého článku / fotografie ve formátu JPG a uloží jej do IS.
- V případě internetových médií pořídí „screenshot“ svého výstupu a rovněž ve formátu JPG uloží do IS.
- Za doložení publikační činnosti odpovídá redakce jako celek. Pokud je za redakci akreditována jmenovitě uvedená konkrétní osoba, která nedodá zpětnou vazbu, bohužel tím znemožnila akreditaci na další podnik i pro své kolegy.
- Při nedoložení publikační činnosti může být akreditace zrušena

Doložením publikační činnosti se rozumí vložení odkazu (dat) do IS.

4. DODATEK PRO NOVINÁŘE

- Od každého akreditovaného novináře se žádá, aby v jednotlivém článku, který se týká dané rally, uvedl nejméně jednou oficiální název šampionátu v celém znění. Nesplněním se vystavuje nebezpečí zrušení (neudělení) akreditace.
- Pokud novinář zaslal akreditační žádost na rally, které se nakonec neúčastní, je povinen zaslat písemnou omluvu (viz bod 8) nejpozději v době otevření tiskového střediska.
- Akreditovaný novinář může materiály získané v rámci akreditace využívat pouze k novinářským (televizním apod.) účelům a nikoli k účelům komerčním.
- Novinář má právo na všechny veřejně dostupné informace spojené s konáním a průběhem dané rally. Ty musí být dostupné v tiskovém středisku, případně jiném, předem určeném místě, pokud není tiskové středisko zřízeno. Zodpovídá pořadatel rally.
- Novináři, kteří mají vestu s označením FOTO/TV jsou povinni tuto nosit řádně a viditelně oblečenou při pohybu na (u) trati rychlostní zkoušky.

- V případě hrubého porušení bezpečnostních pravidel, má mediální delegát AČR pravomoc okamžitého odebrání novinářské vesty přímo na (u) trati RZ a vykázení daného novináře do diváckých prostor.
- Tuto pravomoc mají ve spolupráci s mediálním delegátem AČR v případě hrubého porušení bezpečnostních pravidel i vybraní zástupci AČR

5. TISKOVÉ STŘEDISKO

- Jeho organizace je plně v kompetenci daného pořadatele
- Pořadatelé rally a rallysprintů musí pro média používat pouze oficiální číslované vesty AČR
- Každý novinář je před vyzvednutím novinářské vesty povinen vyplnit a podepsat formulář ručení odpovědnosti
- Novinářské vesty distribuuje pouze pověřený zástupce AČR
- Novinářská vesta se vydává proti vratné záloze 1000 Kč
- Každý novinář je povinen prokázat se libovolným průkazem totožnosti a nahlásit své aktuální a funkční kontaktní údaje (zejména mobilní telefon)

6. KONTAKT PRO ZASLÁNÍ ŽÁDOSTÍ O AKREDITACI

Autoklub České republiky

Opletalova1337/29

110 00 Praha 1 – Nové město

e-mail: akreditace@mediadelegat.cz

PRAVIDLA STŘEDISEK AUTOMOBILOVÉHO SPORTU AS AČR

1. ZŘIZOVÁNÍ A POSTAVENÍ STŘEDISEK AS AČR

1.1 Výkonný výbor AS AČR (dále jen „VV AS AČR“) zřizuje jako 2. stupeň úrovně řízení automobilového sportu na území ČR Střediska automobilového sportu AS AČR, a to ve dvou formách:

- regionální střediska
- specializovaná střediska (dále společně také jen „střediska“)

1.2 Jednotlivá střediska a jejich vedoucí jsou ve smyslu Organizačního a jednacího řádu AS AČR, čl. II, písm. d) jmenována Prezidiem AČR na návrh VV AS AČR.

1.3 Regionální střediska automobilového sportu AS AČR (dále jen „regionální střediska“) jsou zřizována na regionálním principu s hlavním cílem řešit problematiku automobilového sportu na daném území. Jejich metodické řízení je v kompetenci AS AČR.

1.4 Specializovaná střediska automobilového sportu AS AČR (dále jen „specializovaná střediska“) jsou zřizována na návrh odborných komisí AS AČR, které zároveň metodicky vedou a kontrolují činnost těchto specializovaných středisek.

1.5 Každá sportovní komise AS AČR si stanovuje kompetence svých specializovaných středisek. Pro danou třídu, či skupinu, může být pro určenou činnost takového střediska a s tím spojeného vydávání licencí v rámci AS AČR, zřízeno vždy pouze jedno specializované středisko.

1.6 „Pravidla činnosti specializovaných středisek AS AČR“ jsou po doporučení sportovní komise AS AČR a schválení výkonného výboru AS AČR vydána jako součást Standardních propozic dané disciplíny a ve svém rozsahu pro všechny dotčené jednotlivce i subjekty na všech úrovních závazná.

1.7 Specializovaná střediska jsou zřizována výlučně při klubech registrovaných v AČR, řídících se schválenými pravidly činnosti a dodržujícími Stanovy AČR. Regionální střediska jsou zřizována způsobem navrženým VV AS AČR a schváleným Prezidiem AČR.

1.8 Součinnost specializovaných středisek se sportovními komisemi AS AČR je zajišťována prostřednictvím jednoho jmenovaného zástupce z vedení každého střediska ve výkonném orgánu dané sportovní komise.

1.9 Střediska nevytváří vlastní členskou základnu, nemají vlastní právní subjektivitu a nejsou subjektem registrovaným v AČR ve smyslu Stanov AČR.

2. PRAVIDLA ČINNOSTI STŘEDISEK AS AČR

2.1. Organizační struktura středisek

2.1.1 Vedení jednotlivých středisek musí být složeno minimálně ze tří osob starších 18 let, přičemž se zpravidla vedoucí specializovaného střediska, (pokud samo specializované středisko nerozhodne v rámci své působnosti jinak) automaticky stává členem výkonného orgánu dané sportovní komise AS AČR.

2.1.2 Jednotlivá střediska jsou povinna vést přehledné a oddělené účetnictví na příjem a čerpání poskytnutých finančních prostředků.

Kontrolu vyúčtování finančních prostředků poskytnutých středisku, zejména dotačních prostředků ze státního rozpočtu, jejich hospodárné a účelové využívání, provádí AČR, AS AČR a dále podléhá kontrole Revizní komisi AČR, finančních a státních a NKÚ.

2.1.3 Nerespektování či porušování „Pravidel činnosti specializovaných středisek AS AČR“, opakovaná neúčast zástupců specializovaného střediska na jednáních sportovní komise AS AČR, či nesprávné hospodaření se svěřenými prostředky a dotacemi, může být důvodem zrušení specializovaného střediska.

2.1.4 Střediska se zrušují na návrh VV AS AČR rozhodnutím Prezidia AČR.

2.2. Vydávání příslušných oprávnění a licencí

Střediska poskytují jménem AS AČR odbornou pomoc při vydávání licencí a výkladu předpisů, jak jednotlivým jezdcům, tak soutěžícím. Specializovaná střediska pak pouze v rozsahu své činnosti.

2.3. Zajišťování odborných školení a sportovní přípravy jezdců

2.3.1 Jednou ze základních povinností středisek je zajišťování vlastní odborné přípravy a způsobilosti všech jezdců a soutěžících (včetně ověřování těchto znalostí), kterými je podmíněno vydání licencí a kteří spadají svým zařazením pod působnost daného střediska.

2.3.2 Střediska ve své působnosti organizují jednotlivá školení, či vedou odbornou přípravu jezdců, soutěžících, či vlastních funkcionářů tak, aby byly zabezpečeny metodické požadavky odborných komisí AS AČR.

2.4 Součinnost s orgány AS AČR a zastupování zájmů a potřeb dané skupiny

Střediska trvale v průběhu celého roku zajišťují prostřednictvím svých zástupců vzájemnou komunikaci mezi středisky, licencovanými jezdci a soutěžícími a ostatními funkcionáři, orgány a komisemi AS AČR tak, aby byla vždy zajištěna dobrá a včasná informovanost všech zúčastněných stran. Především se jedná o shromažďování všech poznatků týkajících se možného zlepšení, či zabezpečení průběhu jednotlivých soutěží a sportovních podniků v rámci dané závodní třídy a kategorie.

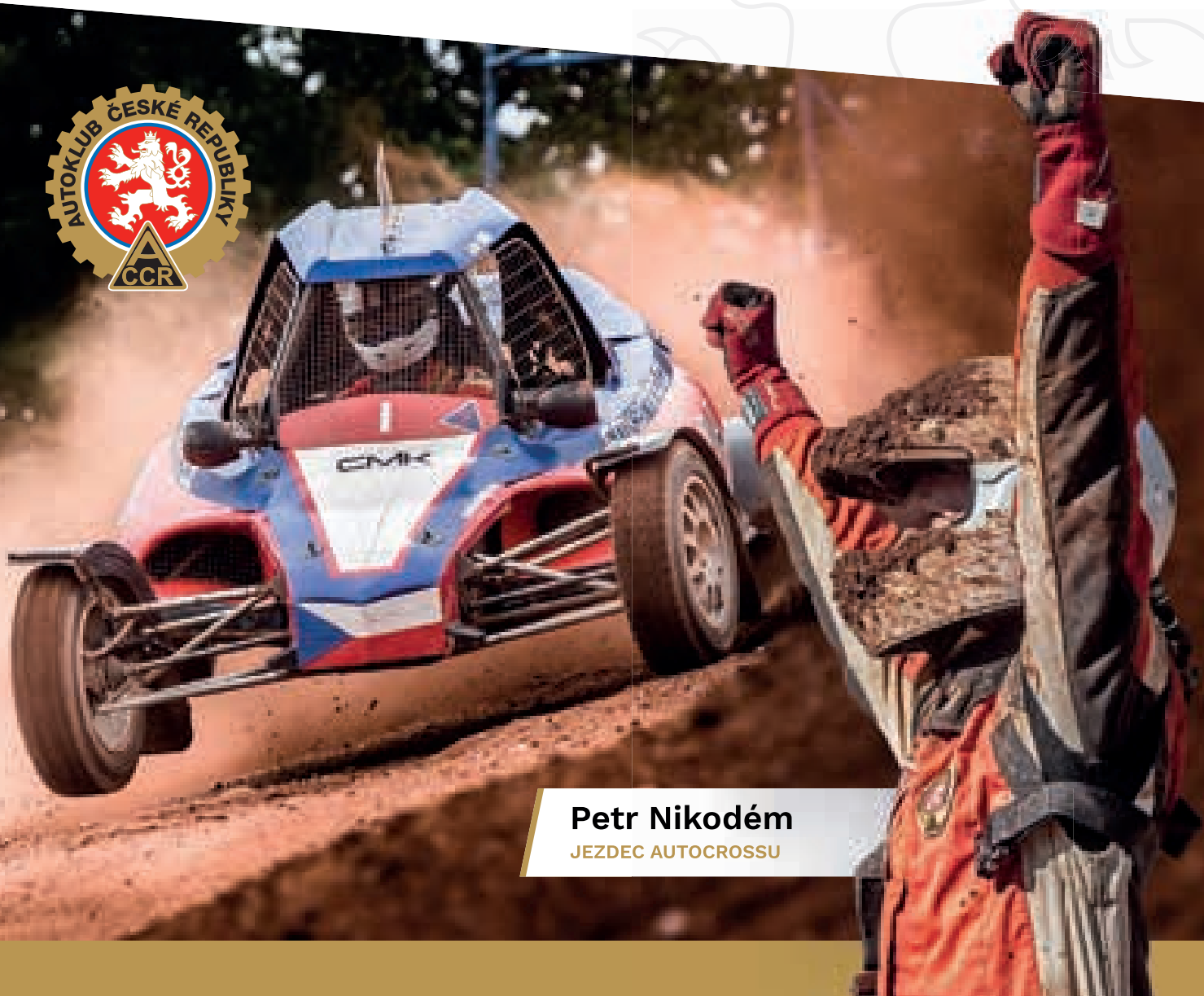
2.5 Příprava a organizace sportovních podniků

Specializovaná střediska v rámci své působnosti spolurozhodují v součinnosti s ostatními složkami AS AČR (sportovními komisemi, pořadateli apod.) o veškerých aktivitách v dané sportovní skupině. Především pak o organizaci, množství a termínech jednotlivých pořádaných závodů, jejich zabezpečení a dalších možných okolnostech vznikajících v průběhu každé závodní sezóny.

JSEM ČLEMEM A CO TY?

Podporuj motorsport, bezpečnost
na silnicích a užívej si mnoho výhod.

Více informací najdeš na clenstvi.autoklub.cz



Petr Nikodém
JEZDEC AUTOCROSSU



Autoklub České republiky
Opletalova 29, Praha 1, 110 00
www.autoklub.cz