

SPORTOVNÍ PŘEDPISY

1. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Standardní propozice AS AČR pro kartingové závody obsahují základní pravidla pro organizaci kartingových podniků v ČR a doplňují mezinárodní a národní sportovní řády. Jsou závazné pro všechny účastníky (soutěžící, jezdce), pořadatele a činovníky při všech kartingových podnicích v ČR.

2. DEFINICE A PRAVIDLA

2.1. Činovníci

- Ředitel závodu (ŘZ) (je i zároveň ředitelem sportovního podniku)
- Sportovní ředitel (RD)
- Tajemník závodu
- Hlavní sportovní komisař (HSK)
- Sportovní komisař (SK)
- Sbor sportovních komisařů (SSK)
- Hlavní technický komisař (HTK)
- Technický komisař (TK)
- Hlavní časoměřič (HČK)

2.2. Motokára

Motokára je závodní stroj definovaný v Kapitole B - Technický řád kartingu.

2.3. Účastník

Fyzická, nebo právnická osoba, která se zúčastní sportovního podniku na základě přihlášky, delegace, případně jako člen oficiálního doprovodu.

2.4. Delegace

Pověření činovníkovi opravňující vykonávat danou funkci na daném sportovním podniku. Delegaci činovníků vydává AS AČR.

2.5. Homologace

Oficiální potvrzení vydávané CIK-FIA nebo ASN na podvozky, motory, nebo speciálně definované vybavení, eventuálně okruhy, splňující homologační požadavky. Homologace AČR viz Kap. B – Technické předpisy

2.6. Sportovní podnik

Sportovní akce národního, nebo mezinárodního charakteru, pořádaná na základě pověření AS AČR.

Je řízen delegovanými činovníky a pořadateli podle platných sportovních řádů. Sportovní podnik (dále jen podnik) je zahájen administrativní přejímkou a ukončen vyhlášením oficiálních výsledků.

2.7. Závod

2.7.1 Část podniku, ve které je rozhodující pořadí v cíli nebo čas. Podle výsledku závodu jsou přidělovány body.

2.7.2 Závodem se rozumí 1. a 2. finálová jízda a superfinále.

2.8. Motokárový areál

Soubor staveb a zařízení potřebných k uspořádání závodu.

2.9. Parkoviště závodních strojů

2.9.1 Parkoviště závodních strojů (PZS) je uzavřený prostor, vyhrazený pro soutěžící, jezdce, jejich doprovod, případně činovníky.

Sportovní předpisy

- 2.9.2 V PZS je zakázáno jezdit na motorkách, skútrech a jiných motorových vozidlech nebezpečným způsobem. Ve vybraných prostorech PZS může být zakázáno startovat, zabíhat, zahřívát nebo zkoušet motory motokár – viz ZU.
- 2.9.3 Časový harmonogram podniku může obsahovat časová období klidu, která se musí povinně dodržet.

2.10. Startovní servisní zóna

- 2.10.1 Prostor mezi PZS a předstartovním roštem, kde se provádí výdej pneumatik a může být prováděna montáž pneumatik.
- 2.10.2 Do tohoto prostoru je vyjma určených činovníků a pořadatelů povolen vstup pouze pro jezdce dané třídy a jeho mechanika.
- 2.10.3 V tomto prostoru nesmí být motor motokáry v chodu.
- 2.10.4 Je zde však možné provádět opravy a úpravy motokáry.

2.11. Předstartovní rošt

- 2.11.1 Předstartovní rošt je prostor oddělený od startovní servisní zóny dle článku 12.5.
- 2.11.2 Motor smí být nastartován pouze na pokyn pořadatele.
- 2.11.3 TK provádí namátkovou kontrolu při vjezdu do tohoto prostoru. Není zodpovědností TK kontrolovat všechny motokáry, zda odpovídají předpisům.
- 2.11.4 Motokáry, které nebudou vpuštěny do tohoto prostoru pro nezpůsobilost, nebo nedodržení Technických předpisů je povinen HTK ihned hlásit Řediteli závodu / Sportovnímu řediteli, který rozhodne o dalším postupu.
- 2.11.5 Určený TK po ukončení kontrol vydá souhlas k otevření výjezdu z předstartovního roštu na závodní trať.
- 2.11.6 Bez tohoto souhlasu nemůže pořadatel výjezd jezdcům umožnit.

2.12. Cílová servisní zóna

- 2.12.1 Je umístěna mezi tratí a UP a slouží pouze k případné demontáži pneumatik po měřeném tréninku nebo závodě.
- 2.12.2 Vstup je povolen vyjma určených činovníků a pořadatelů pouze jezdcům a jeho mechanikovi.
- 2.12.3 V tomto prostoru nesmí být motor motokáry v chodu.
- 2.12.4 Mechanik nebo jezdec nesmí provádět na motokáře žádné úkony bez dozoru TK, kromě demontáže kol a měření tlaku v pneumatikách.
- 2.12.5 Po dobu kontroly musí být motokára kompletně odkrytá.

2.13. Prostor pro opravy

Je přesně vyznačený úsek vedle závodní tratě, kde může jezdec v průběhu tréninků a závodů přijmout pomoc mechanika.

2.14. Startovní rošt

Startovní rošt začíná startovní čarou, která by měla být shodná s cílovou čarou, ve které je umístěno snímací elektronické zařízení k měření časů a pořadí.

2.15. Uzavřené parkoviště (UP)

- 2.15.1 Každý motokárový areál musí mít uzavřené parkoviště.
- 2.15.2 Jeho umístění je v prostoru mezi cílovou servisní zónou a vjezdem do PZS.
- 2.15.3 UP musí být vhodným způsobem zajištěno proti přístupu nepovolaných osob.
- 2.15.4 Do UP nesmí vstupovat nikdo kromě určených činovníků, jezdců dané třídy a mechaniků, kteří doprovází svůj stroj a jsou řádně označeni.

2.16. Závodní trať

- 2.16.1 Pod pojmem závodní trať se rozumí prostor, zpravidla ohraničený souvislými bílými nebo žlutými čarami, po kterém se v průběhu tréninku nebo závodu pohybují motokáry.
- 2.16.2 Začíná výjezdem z předstartovního roštu.

2.17. Zakázaný prostor

Zakázaný prostor je místo, kam nesmí vstupovat diváci a neoprávněné osoby. Musí být jasně vyznačen a zabezpečen.

2.18. Sbor sportovních komisařů

SSK musí mít vždy tři členy, kteří jsou delegováni AS AČR. SSK řídí a svolává hlavní sportovní komisař, jmenovaný v delegaci daného podniku. HSK je povinen být na závodě v okamžiku zahájení administrativní přejímky, dle schváleného časového harmonogramu.

2.19. Sportovní ředitel

- 2.19.1 Sportovní ředitel může být jmenován pro závody Mistrovství ČR a Poháru AČR.
- 2.19.2 Sportovní ředitel bude mít plnou pravomoc v následujících záležitostech. Ředitel závodu bude v těchto následujících záležitostech dávat příkazy pouze s výslovným souhlasem Sportovního ředitele:
- kontrolovat průběh tréninků a závodu, dodržování harmonogramu a v případě, že to považuje za nutné, dát sportovním komisařům návrh na změnu harmonogramu v souladu s MSŘ a sportovními předpisy;
 - zastavit kteroukoliv motokáru v souladu s MSŘ a sportovními předpisy;
 - zastavit nebo neutralizovat probíhající trénink nebo závod podle sportovních pravidel, pokud považuje jejich pokračování za nebezpečné a zajistit, aby byl nový start proveden v souladu s procedurou;
 - proceduru startu;
 - vede rozpravu;
 - nesportovní chování jezdců na trati

2.20. Organizační výbor

Organizační výbor je jmenován pořadatelem a schválen AS AČR. Odpovídá za organizační strukturu, přípravu a realizaci podniku – viz NSŘ Kap. A – Obecná část.

2.21. Vedoucí Uzavřeného parkoviště

Pořadatel určený organizačním výborem podniku, který odpovídá za režim UP.

2.22. Vedoucí tratě

Pořadatel určený organizačním výborem podniku, který odpovídá za závodní trať a traťové komisaře.

2.23. Pořadatelé

Pořadatelé jsou jmenováni organizačním výborem. Plní dané úkoly související s organizací podniku dle sportovních řádů a zajišťují bezpečnost diváků. Účastníci jsou povinni respektovat jejich pokyny.

2.24. Zvláštní ustanovení (ZU)

Zvláštní ustanovení je dokument upřesňující místo, datum, časový harmonogram závodů a delegované činovníky. Upozorňuje ostatní účastníky na místní zvláštnosti, či úpravy. ZU podléhá schválení AS AČR.

2.25. Prováděcí ustanovení (PU)

Oficiální písemný dokument, který slouží k úpravě, opravě nebo doplnění Zvláštních ustanovení. PU vydaná pořadatelem před začátkem závodu podléhají schválení AS AČR. PU v průběhu závodu vydává SSK.

2.26. Dětské třídy

Za dětské třídy jsou v rámci tohoto předpisu považovány třídy:

- Školní 50
- BABY 60
- MINI 60
- EASYKART 60

3. PŘIHLÁŠKY, VKLADY, REKLAMA A PALIVO

3.1. Přihlášky

3.1.1 Přihláška je smlouva mezi pořadatelem a soutěžícím, která umožňuje zúčastnit se závodů za předpokladu oboustranného respektování pravidel vypsanych ve Zvláštních ustanoveních, kromě případu tzv. „vyšší moci“.

3.1.2 Uzávěrka online přihlášek je vždy poslední pondělí před konáním závodu.

3.1.3 Přihlášky na podniky lze provést prostřednictvím webového rozhraní uvedeného v ZU včetně možnosti online platby. Soutěžící a jezdec podepíše přihlášku při administrativní přejímce.

Přihlásit se lze i v místě konání závodu během administrativní přejímky dle harmonogramu. Přihláška je v obou případech stvrzena přijetím platby.

3.1.4 Přihlášení po uzávěrce online přihlášek je možné po dohodě s pořadatelem, vklad je v takovém případě navýšen.

3.1.5 Organizační výbor si vyhrazuje právo odmítnout přihlášku soutěžícího s udáním důvodu.

3.1.6 Svým podpisem na přihlášce se soutěžící zavazuje, že on i všichni členové jeho doprovodu se budou řídit ustanoveními Mezinárodních sportovních řádů FIA a těchto propozic.

3.1.7 Pokud se jezdec z vážných důvodů nemůže zúčastnit podniku, na který byl řádně přihlášen, musí se pořadateli podniku omluvit. Seznam neomluvených jezdců zašle pořadatel na AS AČR.

3.1.8 Jezdec/soutěžící obdrží samolepku opravňující k vjezdu na trať. Tato musí být vylepena na předním štítu motokáry. Platí i pro neoficiální volné tréninky.

3.2. Vklady

3.2.1 Ve vkladu pro jezdce jsou zahrnuty poplatky za parkování a služby v parkovišti závodních strojů od pátku 17.00 hod. do konce závodu. V případě, že jezdec startuje ve více třídách, platí jeden členský příspěvek na pojištění.

3.2.2 Pro podniky AS AČR vklady pro jezdce činí:

- Základní vklad (i série ASN) 2.900 Kč + členský příspěvek na pojištění

- Školní 50 1.600 Kč + členský příspěvek na pojištění

~~- Honda Endurance (za tým) 4.300 Kč + členský příspěvek na pojištění~~

- Členský příspěvek na pojištění 100 Kč / jezdec / 2 dny

3.2.3 Je předepsán jednotný poplatek za páteční volné tréninky organizované pořadatelem podniku pro všechny podniky AS AČR:

- za celý den 1.000 Kč

- od 13:00 dále 600 Kč

3.2.4 Ceny za trénink již zahrnují DPH a platí pro jezdce, kteří jsou na daný podnik přihlášení.

3.3. Reklama

- 3.3.1 Pokud je stanovena oficiální reklama Komise kartingu AČR, je jezdec povinen ji umístit na přední a zadní číselné tabulce své motokáry, případně přišít nášivku na jezdcovu kombinézu.
- 3.3.2 Reklamu má právo odmítnout. V tomto případě zaplatí při administrativní přejímce přírůstek ke vkladu ve výši jednonásobku vkladu. Volitelnou reklamu týkající se značky automobilu, pneumatik, pohonných hmot nebo maziv může soutěžící odmítnout, aniž by musel zaplatit zvýšený vklad.

3.4. Palivo

- 3.4.1 Na všech závodech M ČR a PAČR je předepsán jednotný bezolovnatý benzin Shell V-Power 95.
- 3.4.2 Pro třídy OK Junior, OK, KZ2 a KZ2 gentleman, je možné alternativní použití bezolovnatého benzínu Shell V-Power Racing nebo jiný zvolený benzin podobných parametrů zapsaný v ZU daného podniku. V ZU musí být určena tankovací místa, kde lze benzin natankovat.

3.5. Pojištění

Pojištění dle Národních sportovních řádů, kapitola A. Obecná část, článek 2.5.

4. PŘEJÍMKY**4.1. Administrativní přejímka**

- 4.1.1 Administrativní přejímka je administrativní část podniku, kam je soutěžící nebo jezdec povinen se podle časového rozvrhu dostavit a předložit:
- licenci soutěžícího
 - licenci jezdce
 - k ověření a potvrzení vyplněnou technickou kartu
 - Soutěžící nebo jezdec zaplatí předepsaný vklad do podniku včetně odpovědnostního pojištění a případné zvýšení vkladu při nedodržení termínu podání přihlášek a odmítnutí reklamy.

4.2. Technická přejímka

- 4.2.1 Slouží zejména ke kontrole příslušnosti k dané třídě, kontrole bezpečnostních prvků motokáry a ochranných pomůcek jezdce.
- 4.2.2 Bude ukončena nejpozději 1 hodinu před zahájením měřených tréninků.
- 4.2.3 K technické přejímce budou jezdce předloženy:
- řádně a úplně vyplněná Technická karta, kde budou uvedeny max. 2 podvozky a max. 2 motory, které bude jezdec během závodu používat, podepsaná jezdce, soutěžícím a ověřená pořadatelem při administrativní přejímce
 - předepsaná výstroj jezdce (přilba, kombinéza, obuv, rukavice)
 - k vizuální kontrole zapsané podvozky a motory (minimálně jednu kompletní motokáru pro danou třídu připravenou k závodě)
- 4.2.4 Zapsání náhradního motoru na více technických karet je povoleno. V případě jeho použití jedním z jezdců musí být z ostatních karet vyškrtnut. Toto použití musí být neprodleně hlášeno HTK.
- 4.2.5 V případě, že jezdec použije jinou techniku, než zapsal do technické karty, má toto za následek vyloučení z celého podniku. Porušení technického předpisu a nekonformita motokáry s technickým předpisem má za následek vyloučení z měřeného tréninku, ze závodu nebo z celého podniku s možností návrhu na zahájení disciplinárního řízení.
- 4.2.6 Pořadatel může v ZU technickou přejímku doplnit, případně pozměnit její

Sportovní předpisy

systém a stanovit časový rozvrh technické přejímky.

4.2.7 K evidenci a kontrole rámu, motorů a pneumatik se v MČR bude využívat systém se čtečkami čárových kódů, který bude k dispozici TK.

4.2.8 Povinnosti Soutěžících a Jezdců

➤ Soutěžící a jezdci mají tyto povinnosti:

- řídit se těmito sportovními předpisy a Národními sportovními řády AS AČR
- respektovat pokyny pořadatelů a delegovaných činovníků
- zabraňovat škodám na zdraví, majetku svém i ostatních
- použít ve všech jízdách sobotního a nedělního programu pouze pneumatiky schválené pro danou třídu, získané výhradně z oficiální distribuce schválené Komisí kartingu a s kódy načtenými pro příslušný podnik
- odevzdat použité pneumatiky na vyhrazené místo dané v ZU
- pečovat o svěřený (převzatý) materiál od pořadatele závodu, v případě poškození nebo ztráty předmětného materiálu z vlastní nedbalosti, je povinen způsobenou (vzniklou) škodu nahradit v plné výši
- seznámit se se sportovními řády motokárového sportu a tyto dodržovat

➤ Soutěžící mají tyto povinnosti:

- zodpovídají za svůj doprovod a jeho chování
- zodpovídají za bezpečnost práce s hořlavinami a musí zajistit, že v jeho týmovém prostoru v parkovišti závodních strojů bude k dispozici 1 hasicí přístroj minimálně 5 kg na každý závodní stroj s minimálně 2 kg náplně. Je možné použití jednoho přístroje pro více motokár, avšak jejich objem náplně musí odpovídat pravidlu 2 kg / 1 závodní stroj. Porušení tohoto ustanovení bude trestáno dle pokutou 2.500 Kč za každé zjištěné porušení
- vybavit jezdce motokáru přiděleným měřícím transpondérem a to nejpozději od posledního oficiálního volného tréninku, neurčí-li Ředitel závodu jinak
- zúčastnit se rozpravy jezdců dětských tříd (případně účast zákonného zástupce jezdce)

➤ Jezdci mají tyto povinnosti:

- mohou používat závodní trať pouze během tréninku a vlastního závodu. Jízda mimo oficiálně vymezený čas je zakázána a trestá se vyloučením ze sportovního podniku.
- osobně se dostavit k technické přejímce
- účastnit se rozpravy
- při účasti na tréninku a vlastním závodě musí mít předepsanou výstroj (přilbu, kombinézu, obuv, rukavice a nákrčník v dětských třídách), se kterou se zúčastnili technické přejímky a přidělený měřící transpondér
- určí-li pořadatel, musí se zúčastnit v jezdeckém úboru oficiálního zahájení závodů a vyhlášení výsledků,
- jsou povinni podrobit se dechové zkoušce na alkohol a případně dopingové zkoušce, která může být nařízena libovolnému jezdci Ředitelem závodu nebo SSK
- pokud chtějí po havárii při tréninku nebo v závodě, při které dojde k úrazu jezdce, dále pokračovat v podniku, musí si vyžádat písemný souhlas ke startu od lékaře závodu
- jsou povinni se seznámit se seznamem zakázaných podpůrných preparátů (doping) – NSŘ AS AČR, a vyvarovat se použití těchto preparátů
- jsou povinni se seznámit s Etickým kodexem a dodržovat jej

5. CHOVÁNÍ JEZDCŮ NA MOTOKÁROVÝCH OKRUŽÍCH

5.1. Dodržování signalizace

5.1.1 Za součást tohoto předpisu o chování jezdců na motokárových okruzích se považují pokyny uvedené v článku 6. Signalizace těchto Standardních propozic.

5.2. Předjíždění během závodu

5.2.1 Motokára, která se pohybuje na trati samotná, může používat celou šířku této dráhy. Jakmile je ale dojeta motokárou, která se jí chystá předjet o jedno nebo více kol, musí předjížděný jezdec umožnit rychlejšímu jezdcovi předjetí při první možné příležitosti. Traťoví komisaři upozorní předjížděného jezdce máváním modrými vlajkami, že se k němu blíží rychlejší jezdec.

5.2.2 Kterýkoliv jezdec, který nedbá signalizaci modrými vlajkami, bude nahlášen sportovním komisařům.

5.2.3 Předjíždění může být podle okolností prováděno buď zprava, nebo zleva. Nicméně manévry, způsobující bránění jiným jezdcům, například více než jedna změna směru na ochranu pozice, úmyslné vytlačení motokár mimo okraje závodní trati nebo jakákoliv jiná nebezpečná změna směru, jsou přísně zakázány. Kterýkoliv jezdec, který je v podezření, že se provinil jakýmkoliv výše uvedeným způsobem, bude nahlášen sportovním komisařům.

5.2.4 Jezdci musí trvale používat pouze trať. Pro vyloučení pochybností: Bílé čáry, které definují okraj trati, se považují za součást trati, ale prostory a obrubníky za bílými čarami už součástí tratě nejsou.

Pokud by motokára opustila z jakéhokoliv důvodu trať, může se jezdec opět připojit. To může být provedeno pouze tehdy, pokud je to bezpečné.

Pokud tento manévr přinese Jezdci výhodu, může být nahlášen SSK a případně potrestán.

5.2.5 Opakování vážných chyb nebo výskyt ztráty kontroly nad motokárou (jako například opuštění motokáry) bude nahlášeno sportovním komisařům a může způsobit vyloučení dotčených jezdců.

5.2.6 Za nebezpečnou jízdu je také považována jízda na nevhodně zvolených pneumatikách.

5.2.7 Kontakty / kolize (v průběhu závodu, včetně formovacího kola) jsou zakázány. Jezdec, který tlačí jiného jezdce, může být potrestán.

5.3. Zastavení motokáry během závodu

5.3.1 Jezdec, který z jakéhokoliv důvodu zpomalí a hodlá opustit trať, musí svůj úmysl oznámit zdvižením ruky, a pak musí co nejrychleji uvolnit trať, aby prodlévání na trati nerušilo průběh tréninku nebo závodu. Jezdec je odpovědný za zajištění toho, že manévr bude proveden bezpečně a co nejbližší místu výjezdu.

5.3.2 Pokud by motokára zastavila mimo prostor pro opravy, musí být co nejrychleji přesunuta tak, aby její přítomnost nepředstavovala nebezpečí, ani nebránila jiným jezdcům. Pokud není jezdec schopen motokáru přesunout, je povinností traťových komisařů, aby mu pomohli.

5.3.3 Pokud tato pomoc jezdcům dětských tříd má za následek, že se jezdec vrátí do závodu, musí to být provedeno bez porušení jakýchkoliv předpisů a aniž by tím byla získána jakákoliv výhoda.

5.3.4 Kromě doby při přerušení závodu budou všechny motokáry, opuštěné svými jezdci na okruhu, i pouze dočasně, považovány za stažené ze závodu.

5.4. Instrukce a komunikace se soutěžícími

- 5.4.1 Všechny výsledky měřených tréninků, závodů a stejně tak všechna rozhodnutí činovníků musí být vyvěšena na oficiální vývěskové tabuli.
- 5.4.2 PU musí být vyvěšena na žlutém papíře

6. SIGNALIZACE

6.1. Startovní světla

- 6.1.1 Startovací pokyn je dáván pomocí 4 červených světel. Start je dán zhasnutím světel.
- 6.1.2 Světla musí být viditelná z kteréhokoliv místa na startovním roštu.
- 6.1.3 Startovací světla doplňuje oranžový maják, nebo oranžová světla. V případě potřeby blikající maják informuje jezdce o nutnosti opakovat formovací kolo před startem. Jeden maják, nebo oranžová světla jsou na startovací rampě, druhý(á) na konci startovní rovinky.

6.2. Vlajková signalizace

- 6.2.1 Doporučené rozměry vlajek:
 - červená vlajka a cílová vlajka: 80 x 100 cm
 - ostatní vlajky: 80 x 80 cm
- 6.2.2 Vlajky používané Ředitelem závodu, Sportovním ředitelem nebo jejich zástupcem na startovní čáře:
 - i. **Vlajka klubu, města nebo jiná definovaná v PU**
Start do měřeného tréninku nebo závodu, pokud je tento startován.
 - ii. **Červená vlajka**
S touto vlajkou se mává, když je rozhodnuto o přerušení závodu, nebo tréninku.
V průběhu závodu - po vyvěšení červené vlajky na pokyn Ředitele závodu jí používají i traťoví komisaři. Jezdci musí okamžitě přestat závodit a připravit se k zastavení.
Před pevným startem se červená vlajka používá k zastavení jezdců na startovním roštu.
 - iii. **Šachovnicová černo-bílá vlajka**
Touto vlajkou musí být máváno. Znamená konec tréninku nebo závodu.
 - iv. **Černá vlajka**
Vyloučení jezdce z měřeného tréninku, nebo závodu. Rozhodnutí o použití této vlajky je ve výlučné kompetenci sportovních komisařů či Ředitele závodu / Sportovního ředitele po konzultaci se sportovními komisaři. Jezdec musí okamžitě zajet do UP a hlásit se u Ředitele závodu / Sportovního ředitele.
Dotčený soutěžící bude o tomto rozhodnutí okamžitě informován.
Tato vlajka bude ukazována nejvýše ve třech po sobě následujících kolech.
 - v. **Černá vlajka s oranžovým kotoučem (průměr 40 cm)**
Tato vlajka se používá pro informaci jezdce, že jeho motokára má technické problémy, které mohou ohrozit jeho nebo ostatní a znamená, že jezdec musí zastavit v prostoru pro opravy v následujícím kole.
Jakmile jsou technické problémy odstraněny, motokára se může vrátit do závodu.

- vi. Černo-bílá diagonálně rozdělená vlajka**
Ukazuje se pouze jednou a je napomenutím za nesportovní chování nebo jiný přestupek.
- vii. Modrá vlajka s červeným diagonálně umístěným křížem**
Může být ukázána jezdcí, který má být předjet, nebo již byl předjet o kolo a představuje nebezpečí pro ostatní jezdce. Jezdec musí přestat závodit, odjet ze závodní dráhy a vrátit se přímo do UP.
- 6.2.3 Vlajky popsané v odstavcích iv. – vii. musí být ukazovány nehybně a musí být doplněny informační tabulí s dobře čitelným číslem, která je ukázána jezdcí motokáry nesoucí zobrazené číslo. Tyto vlajky je možné ukazovat také na jiných místech než na startovní čáře, pokud to Ředitel závodu/ Sportovní ředitel považuje za nutné.
- 6.2.4 Vlajky používané na stanovištích traťových komisařů:
- viii. Žlutá vlajka**
Signalizuje nebezpečí a je ukazována jezdcům dvěma způsoby s následujícími významy:
- mávání jednou vlajkou: snižte rychlost, nepředjíždějte a buďte připraveni měnit směr jízdy, v části trati nebo na jejím okraji je nebezpečí
 - mávání dvěma vlajkami: snižte rychlost, nepředjíždějte a buďte připraveni měnit směr jízdy nebo zastavit, trať je částečně nebo úplně zablokována
- Žluté vlajky jsou normálně používány pouze na stanovišti traťových komisařů bezprostředně před místem nebezpečí.
Předjíždění je zakázané mezi první žlutou vlajkou a zelenou vlajkou oznamující konec nebezpečí.
- ix. Žlutá vlajka se svislými červenými pruhy**
Má být ukazována jezdcům nehybně pro upozornění na zhoršení přilnavosti tratě (např. olej, kaluže na trati) jako následek projíždění suchým a kluzkým povrchem dráhy.
Pokud se jedná o počátek deště je nutno ke zvednuté vlajce ještě zvednout ruku směrem k obloze.
Tato vlajka se ukazuje nejméně po 4 kola anebo do okamžiku, kdy povrch tratě se stane opět bezpečným.
Za prostorem, kde je ukazována, není nutné ukazovat zelenou vlajku.
- x. Modrá vlajka**
Mává se s ní obvykle na znamení jezdcí, který bude předjížděn o jedno, nebo více kol.
- xi. Bílá vlajka**
S touto vlajkou se mává na znamení jezdcí, že se na části trati, kontrolované tímto stanovištěm traťových komisařů, nachází mnohem pomalejší vozidlo; předjíždění je povoleno.
Pokud jezdcí dojedou na trati sanitní vůz, zařadí se za něj, pokračují v pomalé jízdě a čekají na uvolnění závodní trati. Trať se uvolňuje a předjíždění je povoleno po vyvěšení zelených vlajek.
- xii. Zelená vlajka**
Ukončení předchozího nebezpečí, trať je uvolněna.
Mává s ní na svém stanovišti traťový komisař, který je bezprostředně za incidentem, který si vyžádal použití jedné nebo více žlutých vlajek.
Tuto vlajku můžeme v případě nutnosti použít také k odstartování do zahřívacího kola měřeného tréninku, nebo startu tréninkové části podle

nařízení Ředitele závodu nebo Sportovního ředitele.

xiii. Zelená vlajka se žlutou kroví (V)

Chybný start

Používá se pouze v případě, že nefunguje světelná signalizace.

xiv. Signalizace tabulí „SLOW“:

Minimální rozměry tabulí by měly být 60 x 80 cm. Tabule musí být žluté barvy s černým nápisem „SLOW“.

Tyto signály pomocí tabulí „SLOW“ by měly být používány Sportovním ředitelem, Ředitelem závodu nebo jeho zástupcem na startovní čáře a všemi stanovišti traťových komisařů na základě rozhodnutí Ředitele závodu/Sportovního ředitele o neutralizaci závodu.

6.2.5 Vlajková signalizace může být nahrazena či doplněna signalizací světelnými LED panely. V případě použití obou metod ve stejný okamžik je vlajková signalizace nadřazená LED signalizaci. Signalizace LED panelem je platná i bez vyvěšené vlajky.

6.3. Stanoviště traťových komisařů a vlajková signalizace

6.3.1 Proškolení traťoví komisaři jsou rozestaveni podél trati na stanovištích (minimálně 2 osoby na jednom stanovišti), dle plánu, který je součástí homologace okruhu. Pro páteční volné tréninky musí být na každém stanovišti minimálně jeden traťový komisař.

6.3.2 Povinnosti traťových komisařů:

- jsou pověřeni zejména vyvěšováním signalizačních vlajek a musí být na svém stanovišti na všechny oficiální tréninky a závody
- mít vizuální kontakt s předchozím a následujícím stanovištěm traťových komisařů
- musí okamžitě hlásit vedoucímu tratě jakoukoliv nehodu, porušení sportovních řádů nebo závadu, k níž dojde na úseku pod jeho dozorem, a to co nejrychleji vysílačkou
- veškerá hlášení musí být rovněž zaznamenána písemně a průběžně předána Řediteli závodu.

7. ROZPRAVA A TRÉNINKY

7.1. Oficiální volný trénink

7.1.1 Jsou to volné tréninkové jízdy, rozdělené podle kategorií a časového harmonogramu.

7.1.2 Tohoto tréninku se mohou zúčastnit pouze jezdci, kteří absolvovali administrativní přejímku a technickou přejímku.

7.2. Rozprava

7.2.1 Cílem rozpravy je seznámit jezdce a soutěžící s organizací podniku, seznámit je s bezpečnostními opatřeními, které jsou specifické pro okruh, objasnit výklad předpisů a upozornit na změny, které nastaly ve znění předpisů.

7.2.2 Čas rozpravy musí být uveden ve zvláštních ustanoveních.

7.2.3 Rozprava se musí konat před měřeným tréninkem. Mimořádná rozprava může být uspořádána, pokud bude nutná.

7.2.4 Rozpravu řídí Ředitel závodu nebo Sportovní ředitel.

7.2.5 Jezdce dětských tříd musí doprovázet i soutěžící.

7.2.6 Pořadatel zajistí kontrolu účasti jezdců/soutěžících.

7.2.7 Pokud se jezdec, nebo soutěžící na rozpravu nedostaví, bude potrestán ŘZ finanční pokutou 1.000 Kč.

8. POVINNÁ PŘESTÁVKA

Přestávka mezi oficiálním volným tréninkem a měřeným tréninkem musí být minimálně 10 minut.

9. MĚŘENÝ TRÉNINK

Měřený trénink je měřená jízda, jejíž výsledek určí postavení jezdců na startu prvního a druhého finálového závodu. Měřeného tréninku se mohou zúčastnit pouze jezdci, kteří prošli administrativní a technickou přejímkou.

9.1. Průběh měřeného tréninku

9.1.1 V měřeném tréninku budou jezdcům měřena všechna kola. Délka tohoto tréninku je 7 minut pro každou z vypsaných tříd.

9.1.2 Pokud jezdec zajede do prostoru pro opravy nebo cílové servisní zóny, měřený trénink pro něj končí. Jezdec, který se vrátí do měřeného tréninku, bude vyloučen SSK z měřeného tréninku.

9.1.3 Po ukončení měřeného tréninku a zvažení zaveze jezdec svou motokáru okamžitě do cílové servisní zóny a následně na dobu určenou HTK. do UP.

9.1.4 V případě, že v průběhu měřeného tréninku nastane vlivem počasí nutnost v rámci zachování bezpečnosti měřený trénink zastavit, bude měřený trénink zastaven za stejných podmínek jako závod.

9.1.5 V případě předání písemného protestu na motokáru, nesmí daná motokára opustit prostor UP až do rozhodnutí SSK.

9.1.6 Ukončení měřeného tréninku je signalizováno šachovnicovou vlajkou.

9.1.7 Porušení technického předpisu a nekonformita motokáry s technickým předpisem má za následek vyloučením minimálně z měřeného tréninku, rozhodnutí o vyloučení podléhá SSK.

9.1.8 Cizí pomoc je během celého měřeného tréninku zakázána s výjimkou dětských tříd, kde je povolena pomoc traťovými komisaři.

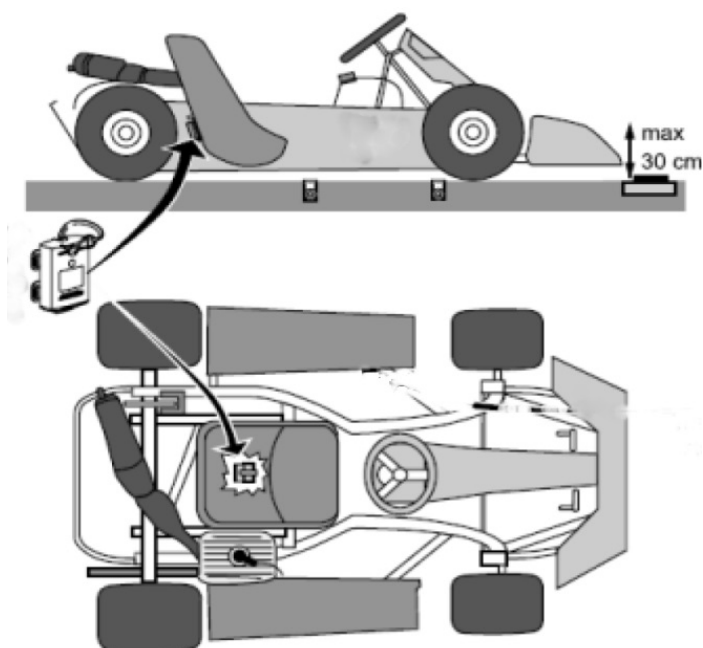
10. WARM UP

Pořadatel je povinen umožnit jezdcům Warm Up, aby si mohli v době minimálně 7 minut pro třídu vyzkoušet seřízení motokáry.

Warm Up bude uspořádán před zahájením závodů, pokud závodním jízdám v daný den nepředchází tréninková jízda. Jezdec musí použít uvedenou techniku zapsanou v technické kartě, porušení má za následek vyloučení z celého podniku. Je možné použít libovolné (i nenačtené) pneumatiky podle technického předpisu pro danou třídu.

11. MĚŘENÍ ČASU

Měření času se provádí měřicími transpondéry za pomoci výpočetní techniky s přesností na tisícinu vteřiny.



V průběhu všech měřených tréninků a závodů, je nutné použít záložní chronometrické zařízení za pomoci fotobuňky, která je umístěna v místě cílové čáry.

Měřicí transpondér (krabička) musí být umístěn na zadní straně sedačky v její levé polovině, na dobře přístupném místě. Osa transpondéru je 250 ± 50 mm od vozovky.

12. DISTRIBUCE PNEUMATIK

12.1. Distribuce pneumatik s použitím systému s čárových kódů

Pro měřené tréninky a všechny následující závody je povolena:

- jedna sada "suchých" (slick) pneumatik a jedna náhradní pneumatika
- dvě sady "mokrých" pneumatik s dezénem a jedna náhradní pneumatika

12.1.1 Distribuce pneumatik

➤ **Soutěžící pro své jezdce zajistí:**

- zakoupení vouchery na sadu předepsaných suchých pneumatik (případně na jednu náhradní) u dodavatele pneumatik určeného pro danou třídu
- vyzvednutí sady pneumatik pro měřený trénink a závody v určeném čase. Pneumatiky budou k vyzvednutí v servisní zóně / UP
- aby bezprostředně po vydání (bez opuštění UP) byly u TK načteny čárové kódy a pneumatiky byly přiřazeny k danému jezdci

Je přípustné použití pneumatik, které už byly použity v některém z předchozích závodů (i jiným jezdce) za podmínky, že již byly v předchozím závodě načteny do systému čárových kódů. Stále ale platí všechna ostatní ustanovení o distribuci pneumatik.

Po skončení měřeného tréninku nebo závodu již jezdec nebude pneumatiky odevzdávat v UP, ale může je nechat na motokáře a v určeném čase s nimi opustit UP.

Při vstupu do UP před měřeným tréninkem nebo závodem mají TK právo sejmout čárové kódy z pneumatik, rámu, motoru a přilby a přesvědčit se tak o použití registrovaných komponentů. Čárové kódy na rámy, motory a přilby budou na techniku umístěny/zkontrolovány v rámci technické přejímky.

Jezdec je povinen po každém měřeném tréninku nebo závodě provést vizuální kontrolu čitelnosti čárových kódů, zejména na pneumatikách (alespoň z jedné strany) a v případě pochybností se ihned obrátit na TK, který rozhodne o dalším označení pneumatik, a to ještě před opuštěním UP. Pokud tak jezdec neučiní, nemusí být připuštěn v následujícím vstupu do UP k jízdě, protože nebude možno ověřit platnost použitých pneumatik.

Povrch pneumatik bude při vstupu do UP a i následně kontrolován zařízením citlivým na přítomnost chemických látek tak, aby bylo zamezeno ovlivňování vlastností pneumatik. Jezdci odpovídají za to, že pneumatiky nebudou kontaminovány chemickými látkami, a to i neúmyslně, např. při nazouvání. Je tedy třeba vyvarovat se použití např. WD40 nebo odmašťovačů v blízkosti pneumatik, neboť by to ve svém důsledku mohlo vést k nepřipuštění do měřeného tréninku nebo závodu, případně k vyloučení či jinému postihu.

- 12.1.2 Je možné provést výměnu pouze jedné suché pneumatiky (přední nebo zadní). Jedna výměna platí na celý podnik od prvního měřeného tréninku až po Superfinále pod podmínkou, že náhradní pneumatika bude vydána v souladu s předpisy pro distribuci pneumatik. Porušení tohoto předpisu znamená vyloučení jezdce z měřeného tréninku, závodu či celého podniku.

12.2. Distribuce pneumatik bez použití systému s čárových kódů

Dodavatel pneumatik bez čárových kódů zajistí ve spolupráci s pořadatelem označení pneumatik a přiřazení k jezdcí. Na tuto skutečnost musí být pořadatel upozorněn min. 1 týden před konáním podniku. Vzhledem ke zvýšeným nárokům pořadatele může být toto zpoplatněno, náklady ponese dodavatel pneumatik.

- 12.2.1 Značení zajistí dodavatel pneu. Značení bude provedeno barvou či jiným vhodným výrazným značením, které musí být nezaměnitelné a identifikovatelné po celou dobu podniku.

12.3. Závod

- 12.3.1 V rámci sportovního podniku se jedou tři samostatné závody – 1. a 2. finálová jízda a superfinále.
- 12.3.2 Výsledek každého závodu je rozhodující pro přidělení bodů, které se započítávají do konečných výsledků seriálu.
- 12.3.3 Vítězem závodu je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první.
- 12.3.4 Předepsaný počet kol, nebo předepsaný čas k absolvování závodu bude uveden ve Zvláštním ustanovení.
- 12.3.5 Cizí pomoc je během celého závodu zakázána s výjimkou dětských tříd, kde je povolena pomoc traťovými komisaři.
- 12.3.6 Postavení na startovním roštu
- 12.3.7 Po ukončení měřeného tréninku bude zveřejněn startovní rošt pro první a druhou finálovou jízdu. Jezdec, který nemůže z vážných důvodů nastoupit do závodu, toto oznámí činovníkovi v přípravném prostoru.
- 12.3.8 Pro zařazení na startovní rošt pro první finálovou jízdu se jezdci započítává nejlepší čas, kterého dosáhl v průběhu měřeného tréninku. V případě shodnosti času dvou a více jezdců, rozhoduje druhý čas.
- 12.3.9 Jezdec, který neabsolvoval měřený trénink je hodnocen až za jezdci, kteří absolvovali měřený trénink a může startovat z konce startovního pole (roštu). Je-li těchto jezdců více, rozhoduje o postavení na startovním roštu los.
- 12.3.10 V případě, že je do podniku převzato více jezdců, než je stanovená propustnost trati pro závod, postoupí na rošt finálové jízdy prvních 28 jezdců dle nejlepších dosažených časů v měřeném tréninku. V případě, že byl měřený trénink rozdělen na dvě skupiny, postoupí prvních 14 jezdců z každé této skupiny, kdy „Pole position“ obsadí nejrychlejší jezdec z obou skupin a na druhém místě bude nejrychlejší jezdec z druhé skupiny, dále je postupováno systémem „zipu“.
- 12.3.11 Zbývající jezdci nastoupí do opravné jízdy. Dle výsledného pořadí opravné jízdy bude na startovní rošt doplněno tolik jezdců, aby byla naplněna propustnost trati pro závod.
- 12.3.12 Čas uskutečnění opravné jízdy bude stanoven prováděcím ustanovením závodu.
- 12.3.13 Pro opravnou jízdu platí stejná pravidla jako pro finálovou jízdu.
- 12.3.14 Do druhé finálové jízdy startují jezdci tak, že se na startovním roštu pro první finálové jízdy zamění pravá a levá řada.
- 12.3.15 Podmínkou k zařazení na startovní rošt je absolvování nejméně jednoho kola z vypsanych oficiálních tréninků. Warm up je pro tyto účely považován za oficiální trénink.
- 12.3.16 Do superfinále jezdci nastoupí na základě součtu přidělených pomocných bodů z měřeného tréninku a finálových jízd. Na prvním místě bude jezdec

s nejmenším počtem pomocných bodů a další jezdci vzestupně podle přidělených pomocných bodů. Jezdec, který je na prvním místě si může zvolit, z jaké pozice bude startovat do superfinále.

- 12.3.17 Pomocné body v měřeném tréninku a finálových jízdách se přidělují následovně, 1. jezdec obdrží 0 pomocných bodů, 2. jezdec 2 pomocné body a tak dále vzestupně až tak, že 34. jezdec dostane 34 pomocných bodů. Jezdci, kteří byli v měřeném tréninku nebo finálových jízdách vyloučeni nebo v nich nestartovali, obdrží počet pomocných bodů jako startující jezdec s nejvyšším počtem pomocných bodů + 1 pomocný bod.
- 12.3.18 V případě rovnosti bodů mezi dvěma nebo více jezdci, bude postavení na startovním roštu v Superfinále určeno podle pořadí v měřeném tréninku.

12.4. Mokřý závod

12.4.1 Mokřý závod vyhláší Ředitel závodu nebo Sportovní ředitel při změně povětrnostních podmínek a informuje všechny Soutěžící.

12.4.2 Při vyhlášení mokřého závodu je volba pneumatik ponechána na jezdci. Ředitel závodu / Sportovní ředitel mají však pravomoc použít černou vlajku s oranžovým terčem, pokud považují jezdce za příliš pomalého, či nebezpečného ostatním, vzhledem k tomu, že zvolil špatné pneumatiky.

12.4.3 Jezdci v dětských třídách musí při vyhlášení mokřého závodu použít na svých motokárách mokřé pneumatiky.

12.4.4 Pokud není vyhlášen mokřý závod, je povinností jezdce použít suché pneumatiky.

12.4.5 Postup při vyhlášení mokřého závodu je následující:

i. **Mokřý závod je vyhlášen před tím, než přijdou jezdci se svými motokárami do startovní servisní zóny:**

Jezdci a mechanici mohou v PZS kompletně přestavět své motokáry na mokřé nastavení (dle technického předpisu).

ii. **Mokřý závod je vyhlášen v době, kdy jsou jezdci s motokárami v startovní servisní zóně:**

Jezdci a mechanici mohou podle pokynů Ředitele závodu / Sportovního ředitele v určeném čase upravit nastavení své motokáry na mokřé (dle technického předpisu). Je povoleno použití mokřých motokár, pouze pokud jsou připraveny v startovní servisní zóně. Žádná motokára nesmí v této době opustit startovní servisní zónu.

iii. **Ostatní případy vyhlášení Mokřého závodu**

Ve všech ostatních případech (jezdci na předstartovním roštu, jezdci na trati) i v případě, že je startovní procedura nebo závod přerušena červenou vlajkou: Jezdci zůstávají na závodní trati a je jim dána možnost s pomocí mechaniků v určeném čase vyměnit pouze kola (žádné další úpravy nejsou povoleny).

Ředitel závodu nebo Sportovní ředitel mohou rozhodnout o odložení závodu a v případě, že závod nebyl odstartován, nebo byl odstartován a byl přerušena červenou vlajkou během prvních dvou kol, mohou jezdci na pokyn Ředitele závodu / Sportovního ředitele připravit své motokáry na nový start v parkovišti závodních strojů. Start závodu se uskuteční za obvyklých podmínek v nově určeném čase.

12.5. Předstartovní procedura

12.5.1 Jezdci jsou povinni se seřadit před každým měřeným tréninkem nebo závodem v přípravném prostoru parkoviště závodních strojů na předstartovním roštu.

12.5.2 Vstup z UP na předstartovní rošt bude pro všechny jezdce uzavřen vždy 5 minut před stanoveným časem startu. Pokud přijede jezdec na předstartovní rošt po tomto limitu, znamená to pro něj ztrátu pozice na startovním roštu a bude startovat do závodu z posledního místa. Jeho původní místo na startovním roštu zůstává prázdné.

12.5.3 Jezdci usednou do svých motokár a jsou připraveni k jízdě.

12.5.4 Specifické předpisy pro motokáry s integrovaným startérem

Nejpozději 2 minuty před stanoveným startovacím časem nebo na pokyn pořadatele v dostatečném časovém předstihu před výjezdem jezdců na trať musí mechanici opustit tu část předstartovního roštu, která je určena pro seřazení motokár

Mechanici musí opustit předstartovní rošt zcela nebo se smí vyskytovat na předstartovním roštu pouze v prostoru, který jim vymezí pořadatel

Od této chvíle nesmí jezdec přijmout žádnou cizí pomoc do doby než všechny motokáry schopné pohybu (nastartované integrovaným startérem) na pokyn pořadatele opustí startovní rošt

Mechanici nesmí v žádném případě vstoupit do dráhy jiné motokáře, která se po nastartování integrovaným startérem pohybuje z předstart. roštu na trať

Poté, kdy všechny motokáry uvedené do pohybu řádně s použitím vlastního integrovaného startéru opustí předstartovní rošt, je předstartovní rošt uzavřen

Teprve po uzavření předstartovního roštu a s výslovným souhlasem pořadatele smí jezdec přijmout pomoc mechanika případně jiné osoby s právem vstupu na předstartovní rošt

Jezdec, který přijal cizí pomoc, aby uvedl svou motokáru do chodu, nebo se mu podařilo nastartovat motor s použitím integrovaného startéru, až po uzavření předstartovního roštu může za dodržení všech dalších předpisů startovat z předstartovního roštu; ani v případě opakování startovní procedury se jezdec nesmí znovu zapojit do formovacího kola

12.6. Startovní procedura

12.6.1 Od chvíle, kdy Ředitel závodu (nebo jeho asistent) signalizuje zelenou vlajkou vypuštění motokár na trať, začíná startovní procedura a jezdci jsou pod řízením Ředitele závodu/Sportovního ředitele.

12.6.2 Od tohoto okamžiku nesmí již přijmout žádnou cizí pomoc při úpravě nebo opravě stroje, či výstroje.

12.6.3 Pokud je nezbytné přerušit startovní proceduru, ukáže Ředitel závodu / Sportovní ředitel (nebo jeho asistent) jezdcům červenou vlajku (v pohybu) a jezdci jsou povinni na vhodném místě zastavit motokáry a zhasnout motory.

12.6.4 Starty rozlišujeme:

- pevné
- v pohybu
- letmé

Pevný start do závodu je pro třídy KZ2, KZ2 Gentleman a Školní 50

Start v pohybu mají ostatní třídy.

Letmý start se používá v měřeném tréninku.

12.6.5 Starty budou pro kontrolu snímány kamerou.

12.6.6 Na pokyn zelenou vlajkou vyjíždějí jezdci z předstartovního prostoru. Od tohoto okamžiku jezdci nesmí přijmout žádnou cizí pomoc. Jezdec, který nebyl schopen dát svou motokáru do chodu, smí opustit předstartovní rošt pouze na pokyn Ředitele závodu / Sportovního ředitele nebo činovníka odpovědného za předstartovní rošt.

12.7. Pevný start

- 12.7.1 Jezdci vjedou na závodní trať, kde absolvují přibližně jedno formovací kolo (neplatí pro třídu Školní 50). Pod trestem penalizace ze strany SSK je zakázáno předjíždět jiného jezdce (penalizace 10 sekund nebo vyloučení ze závodu). Pokud jezdec zastaví z jakéhokoliv důvodu během formovacího kola, nesmí se pokusit znovu nastartovat a získat zpět své postavení do doby, než je objet zbytkem jezdeckého pole. Povinně se rozjede na konci formace. V případě, že by se pokusil rozjet před polem (počkat na něj) v očekávání, že jej jezdci z čela závodu předjedou, bude mu ukázána černá vlajka a bude z tohoto závodu vyloučen.
- 12.7.2 Opožděný jezdec během zahřívacího kola má možnost zařadit se na své místo na roštu do okamžiku než se rozsvítí červená světla. Pro získání svého místa na roštu je zakázáno použít jinou trasu, než trať, použitou pro závod. Jezdec, který neabsolvoval formovací kolo, startuje z poslední pozice na startovním roštu nebo z předstartovního roštu. Povinně se rozjede na konci formace.
- 12.7.3 Pokud Ředitel závodu/Sportovní ředitel rozhodne o tom, že některý jezdec ztratil svou pozici vinou, či chybou jiného jezdce, může zastavit formovací kolo a znovu zahájit startovní proceduru, nebo povolit postiženému jezdci znovu zaujmout svou pozici. V průběhu formovacího kola je zakázáno provádět simulaci startu.
- 12.7.4 Po příjezdu na startovní rošt zastaví jezdci své stroje na předepsaných místech. Musí stát nejpřednější částí stroje na vyznačených značkách. Ředitel závodu/Sportovní ředitel nebo jeho pomocník stojí před jezdci na startovní čáře a má zvednutou červenou vlajku. Když jsou všechny motokáry na roštu nehybné, ukáže pomocník stojící na konci startovního roštu zelenou vlajkou. Na tento pokyn Ředitel závodu nebo jeho pomocníka urychleně opustí startovní prostor.
- 12.7.5 Startuje se světelným semaforem. Ředitel závodu/Sportovní ředitel spustí sekvenci 4 červených světel (sekvence trvající čtyři až šest sekund). Jízdu odstartuje Ředitel závodu/Sportovní ředitel zhasnutím světel během následujících dvou sekund. Zhasnutí znamená start závodu. Pokud nebude s procedurou spokojen, rozsvítí oranžové světlo, které znamená, že jezdci absolvují doplňkové formovací kolo
- 12.7.6 Za předčasný start jezdce se považuje zřetelný pohyb jeho motokáry před okamžikem startu, nebo pokud není jezdec na určeném místě. Předčasný start je potrestán časovým trestem. Tato penalizace je po skončení závodu připočítána k jeho dosaženému času a je upraveno pořadí v závodě
- 12.7.7 Protest proti udělení penalizace za předčasný start se nepřipouští. Předčasný start není důvodem opakování startovní procedury.
- 12.7.8 Při závadě motokáry na startu je jezdec povinen zdvihnout ruku (zůstává v motokáře). Po odstartování jezdeckého pole může následně jezdec uvést svůj stroj do chodu a pokračovat v jízdě. Pokud jezdec neuvede stroj do chodu tak, aby s ním mohl startovat v závodě, je povinen ho odstranit z trati na bezpečné místo a setrvat na bezpečném místě u svého stroje do ukončení daného závodu.
- 12.7.9 V případě dodržení všech předpisů může jezdec startovat z předstartovního roštu.

12.8. Start v pohybu

- 12.8.1 Jezdci vjedou na závodní trať, kde absolvují přibližně jedno formovací kolo.

Pod trestem penalizace ze strany sportovních komisařů je zakázáno předjíždět jiného jezdce (penalizace 10 sekund nebo vyloučení ze závodu). Pokud jezdec zastaví z jakéhokoliv důvodu během formovacího kola, nesmí se pokusit znovu nastartovat a získat zpět své postavení do doby, než je objet zbytkem jezdeckého pole. Povinně se rozjede na konci formace. V případě, že by se pokusil rozjet před polem (počkat na něj) v očekávání, že jej jezdci z čela závodu předjedou, bude mu ukázána černá vlajka a bude z tohoto závodu vyloučen.

- 12.8.2 V průběhu formovacího kola má opožděný jezdec možnost zaujmout opět své místo na roštu výhradně pokud tento manévr neohrožuje ostatní jezdce a v každém případě pouze před dosažením červené čáry. Červená čára je vyznačena na trati a je zvýrazněna měkkými kužely na obou stranách trati. K získání místa na roštu je zakázáno použít jakoukoliv jinou dráhu, než závodní trať.
- 12.8.3 Na trati musí být namalována žlutá čára 25 m před startovní čarou. Čára bude zvýrazněna měkkými kužely (1 kužel na každé straně dráhy).
- 12.8.4 V prostoru celého startovního roštu jsou vymezeny dva koridory, ze kterých je do okamžiku startu zakázáno vyjíždět. Porušení tohoto zákazu bude penalizováno 3 sekundami při částečném vyjetí a 10 sekundami při vyjetí celou motokárou.
- 12.8.5 Startér není povinen povolovat doplňkové formovací kolo, aby umožnil jezdcí, který ztratil svou pozici, se na ní vrátit. Pokud startér rozhodne o tom, že některý jezdec ztratil svou pozici vinou, či chybou jiného jezdce, může zastavit formovací kolo, znovu zahájit startovní proceduru, nebo povolit postiženému jezdcí znovu zaujmout svou pozici.
- 12.8.6 Na konci formovacího kola budou jezdci sniženou a USTÁLENOU rychlostí pokračovat ke startovní čáře, seřazeni ve dvou jízdnicích pruzích. V průběhu formovacího kola jsou na semaforu rozsvícena červená světla. Žádná motokára nesmí zrychlovat před zhasnutím červených světel. Startér dá pokyn ke startu závodu zhasnutím červených světel, jakmile je spokojený se seřazením jezdců. Pokud nebude spokojen s procedurou, rozsvítí oranžové světlo, které znamená další formovací kolo.
- 12.8.7 Od chvíle, kdy je dán povel ke startu, nabývají platnost podmínky závodu v plném rozsahu. Když je motokára na dráze, je zakázáno přijmout jakoukoliv cizí pomoc, kromě té, která je potřebná k odstranění motokáry na bezpečné místo mimo trať. Jezdec pak musí setrvat v bezpečném místě u stroje až do konce závodu.
- 12.8.8 V případě startu v pohybu je považováno za předčasný start opuštění startovního koridoru před okamžikem zhasnutí červeného semaforu na startovním roštu, nebo předčasná akcelerace a získání výhody. Předčasný start je vyhodnocován pomocí kamerového záznamu a je potrestán dle rozhodnutí Ředitele závodu / Sportovního ředitele. Tato penalizace je po skončení závodu připočítána k jeho dosaženému času a je upraveno pořadí v závodě.
- 12.8.9 Protest proti udělení penalizace za předčasný start se nepřipouští. Předčasný start jednoho nebo více jezdců není důvodem k přidání dalšího formovacího kola.
- 12.8.10 V případě dodržení všech předpisů může jezdec startovat z předstartovního roštu. Jeho místo na startovním roštu zůstane prázdné. Povinně se rozjede na konci formace.

12.9. Konec závodu – cíl

- 12.9.1 Jakmile vedoucí jezdec ujede předepsanou vzdálenost, nebo jakmile uplyne časový limit pro závod, bude závod ukončen šachovnicovým praporem na cílové čáře.
- 12.9.2 Jestliže je signál pro konec závodu dáván z jiného důvodu, než z důvodů, uvedených v článku 12.9.1. dříve, než vedoucí jezdec v čele závodu ujede plánovaný počet kol, nebo neuplyne plánovaná doba, bude za konec závodu považován okamžik, kdy vedoucí jezdec na čele závodu překročí čáru naposled před tím, než byl dán signál.
- 12.9.3 Jestliže je signál o konci závodu z jakéhokoliv důvodu zpožděn, bude závod považován za skončený v okamžiku, kdy by za normálních podmínek bylo o konci závodu rozhodnuto, pokud by nenastalo zpoždění.
- 12.9.4 Po ukončení závodu musí jezdcí bez zastavení, nebo bez cizí pomoci dopravit motokáry k převážení a následně přímo do UP. Každá motokára neschopná pohybu vlastní silou bude dopravena do UP pod dohledem pořadatelů.
- 12.9.5 Po ukončení závodu od cílové čáry až do ohraničeného UP platí režim uzavřeného parkoviště. V celém tomto prostoru se nesmí provádět jakékoliv změny či úpravy na motokáře, vybavení či výstroji. Na vozík smí být motokára naložena až po převážení. Porušení technického předpisu a nekonformita motokáry s technickým předpisem má za následek vyloučení ze závodu nebo z celého podniku. Úmyslné porušení tech. předpisu má za následek vyloučení z celého podniku s možností návrhu na zahájení disciplinárního řízení.

12.10. Procedura vážení

- 12.10.1 Platí procedura uvedená v Mezinárodní ročence CIK-FIA kromě formulace ohledně přemísťování motokáry na váhu a z váhy. V případě nutnosti přemísťují při národních závodech motokáru na váhu a z váhy mechanik a jezdec. V dětských třídách mechanik a pořadatel event. další osoba s přístupem do servisní zóny cíl. V případě pochybností je nutné zvážit odděleně jezdce s jeho výbavou a motokáru a obě hmotnosti zaznamenat.
- 12.10.2 Po ukončení závodu jezdcí zavezou okamžitě po zvážení svojí motokáru na dobu určenou HTK do UP pro případ protestů. Pokud je nějaká motokára/y předmětem prověřování, je možné tuto dobu prodloužit na pokyn SSK / HTK nebo Ředitele závodu / Sportovního ředitele.
- 12.10.3 V této době, mimo protestů, provedou techničtí komisaři technickou kontrolu motokár. Motokáry, které HTK určí pro technickou kontrolu, budou mechanikem dopraveny do prostoru určeného pro technickou kontrolu. Případné rozebrání motoru, nebo jiné části, provede mechanik jezdce vlastním náhradím.
- 12.10.4 V případě písemného protestu na motokáru nesmí daná motokára opustit prostor UP až do rozhodnutí SSK. Je dané právo na kontrolu všech motorů a podvozků zapsaných v technické kartě. V případě pozitivního technického nálezu seznámí HTK s výsledkem Soutěžícího.
- 12.10.5 Po dobu kontroly může být přítomen, mimo příslušných činovníků, pouze jeden mechanik (případně motorář) předmětné motokáry.
- 12.10.6 Mezi jednotlivými závody jedné třídy musí být zachována minimální přestávka 60 min.
- 12.10.7 Porušení technického předpisu a nekonformita motokáry s technickým předpisem má za následek vyloučení ze závodu nebo z celého sportovního podniku. Úmyslné porušení technického předpisu má za následek vyloučení z celého podniku, navíc s možností návrhu na zahájení disciplinárního řízení.

12.11. Protest proti technickému stavu motokáry jiného jezdce

- 12.11.1 Pokud soutěžící zamýšlí podat protest proti technickému stavu jiné motokáry, musí tak učinit okamžitě po dojetí dané jízdy písemně ve zjednodušené formě do rukou HTK
- 12.11.2 Tento podaný písemný protest musí být ve lhůtě 20 minut doplněn podrobnostmi a zaplacením poplatku za podání protestu. V písemném protestu musí být přesně určeno, proti jaké části motokáry je protest podáván (např. píst, karburátor, šířka zadní osy, ...).
- 12.11.3 Podání protestu je závazné pro zaplacení poplatku včetně situace, že soutěžící nedoplní protest dle článku 12.11.2. Pokud tak soutěžící neučiní, bude potrestán SSK.
- 12.11.4 Výše poplatku za protest je stanoveno v NSŘ AS AČR, kapitola C. Rozhodčí řád.
- 12.11.5 HTK na základě oznámení úmyslu podat protest rozhodne o zajištění předmětné motokáry tak, aby bylo možné objektivně přezkoumat stav části motokáry, proti které je protest podán.
- 12.11.6 Každý protest projedná SSK.
- 12.11.7 Není-li možné na místě rozhodnout o porušení či protestu proti technickému řádu, bude předmětná část zaplombována nebo jinak zajištěna, SSK na návrh HTK a po dohodě se soutěžícími určí místo a čas, kde bude toto řešeno.
- 12.11.8 HTK zajistí potřebná měření (řešený má právo být přítomen měření).
- 12.11.9 Po provedeném měření HTK předá protokol o měření na předepsaném formuláři SSK

12.12. Přerušení závodu

- 12.12.1 Pokud je nezbytné závod přerušit kvůli nehodě, z bezpečnostních důvodů (např. déšť) nebo z jakéhokoli jiného důvodu, použije Ředitel závodu / Sportovní ředitel nebo jimi pověřený činovník na startovní (cílové) čáře červenou vlajku.
- 12.12.2 Na všech stanovištích traťových komisařů je současně vyvěšena červená vlajka na znamení, že závod byl přerušen.
- 12.12.3 Všichni jezdci přestanou okamžitě závodit, sníží rychlost a pomalu jedou do prostoru určeného pořadatelem, připraveni kdykoliv zastavit.

12.13. Postup po přerušení závodu

- 12.13.1 Jsou-li ujety méně než dvě kola, jede se celý závod znovu. Původní start je anulován (tj. startovní rošt je shodný s prvním startem). Neobsazená místa na startovním roštu musí zůstat volná. Původní start bude považován za neplatný.

~~Nový start proběhne do 30 minut od signalizace červenou vlajkou.~~

Pouze jezdci, kteří dokončili kolo předcházející signalizaci červenou vlajkou, a jezdci, kteří se v době zastavení závodu nacházeli v prostoru pro opravy, budou připuštěni k novému startu, a to buď v jejich původní, nebo v jejich náhradní motokáře, pokud je měli připravenou ve startovním servisním prostoru. Neobsazená místa na roštu zůstanou prázdná.

Pokud není možné závod opakovat, nepřidělují se žádné body.

- 12.13.2 Je-li ujeto více jak dvě kola a méně než 75% závodu, opakuje se start. Po opakovaném startu se dojede zbývající počet kol. Pokud není možné start opakovat, přidělí se poloviční počet bodů do klasifikace.

Pouze jezdci, kteří dokončili kolo předcházející signalizaci červenou vlajkou, a jezdci, kteří se v době zastavení závodu nacházeli v prostoru pro opravy,

Sportovní předpisy

budou připuštěni k novému startu, a to buď v jejich původní, nebo v jejich náhradní motokáře, pokud je měli připravenou ve startovním servisním prostoru. Toto neplatí při vyhlášeném mokřém závodě.

Startovní rošt bude určen podle průjezdu posledním kompletním kolem před přerušением závodu.

Závod bude restartován ve „SLOW“ fázi

Výsledek závodu je dán součtem časů přerušeného a znovu odstartovaného závodu.

Po přerušení závodu by prodleva před novým startem měla být minimální. Jezdci budou informováni o čase nového startu, jakmile bude tento známý.

Práce na motokáře bude povolena pouze na určeném místě ŘZ / RD. Na motokáře může pracovat pouze jezdec a jeho mechanik.

Doplnění paliva bude umožněno.

Všechny motokáry musí být připravené ke startu 3 minuty před časem startu.

12.13.3 Jezdci budou informováni o čase nového startu. Práce na motokáře bude povolena pouze na místě určeném ŘZ / RD. Na motokáře může pracovat pouze jezdec a jeho mechanik. Doplnění paliva může být umožněno. Všechny motokáry musí být připravené ke startu 3 minuty před časem startu.

12.13.4 Je-li ujetu 75 % závodu a více, je považovaná za odjetou a výsledek se stanoví podle pořadí z posledního kola, které předcházelo zastavení. Je přidělen plný počet bodů.

12.14. Zpomalení (neutralizace) závodu – použití cedule „SLOW“

12.14.1 Ředitel závodu/ Sportovní ředitel může rozhodnout o zpomalení závodu. Tento postup bude používán pouze v případě omezení průjezdnosti trati, nebo pokud jsou jezdcí nebo činovníci v bezprostředním fyzickém nebezpečí, za okolností, které však nevyžadují zastavení závodu.

12.14.2 V případě, že bude vydán příkaz ke zpomalení závodu, všechna stanoviště traťových komisařů budou mávat žlutou vlajkou a vystaví tabuli „SLOW“ (tabule má žlutou barvu s černým nápisem SLOW), což bude trvat až do konce zpomalovací fáze. Na úrovni startovní čáry budou rozsvícena oranžová blikající světla.

12.14.3 Všechny motokáry v závodě se seřadí za vedoucí motokárou a bude absolutně zakázáno předjíždění. Předjíždění je povoleno pouze v případě, že motokára zpomalí z důvodu závažného problému.

12.14.4 Vedoucí motokára bude určovat rychlost zpomalovaných kol, mírným tempem a všechny ostatní motokáry musí zůstat v co nejlépe sevřené formaci.

12.14.5 Když Ředitel závodu/ Sportovní ředitel rozhodne o ukončení zpomalovací fáze, nechá zhasnout blikající oranžová světla, což bude signál pro jezdce, že závod bude znovu restartován při příštím průjezdu cílovou čarou. V posledním kole zpomalovací fáze budou tabule „SLOW“ ponechány a žluté vlajky se nebudou pohybovat.

12.14.6 Restart bude proveden v místě startu a cíle máváním zelenou vlajkou. Jezdci mohou zrychlovat až na úrovni žluté čáry. Předjíždění zůstává zakázáno, dokud motokáry nepřejedou startovní čáru. Žluté vlajky a tabule „SLOW“ budou odstraněny a budou nahrazeny mávajícím zelenými vlajkami. Tyto vlajky budou ukazovány maximálně jedno kolo.

12.14.7 Každé dokončené kolo v době zpomalení bude počítáno jako kolo závodu.

12.14.8 Jestliže závod skončí v průběhu zpomalení, bude jezdcům ukázána šachovnicová vlajka podle normálního postupu.

12.15. Incidenty

Za incident, který byl oznámen sportovním komisařům Ředitelem závodu / Sportovním ředitelem, se pokládá jednání jednoho nebo více jezdců, kteří:

- zavinili zastavení závodu podle MSŘ
- porušili Národní nebo Mezinárodní sportovní řády
- použili jinou techniku, než uvedenou v Technické kartě
- řídili jinou než svou převzatou motokáru
- provinili se předčasným startem
- startovali z nesprávného místa
- neuposlechli vlajkové signalizace
- zapříčinili předčasný start jednoho nebo více jezdců
- zavinili kolizi
- zavinili vyjetí jiného jezdce z trati
- zkrátili si trať
- nepovoleným způsobem bránil předjetí jiným jezdce
- nepovoleným způsobem zdržoval jiného jezdce během předjíždění

12.15.1 Sportovní komisaři jsou povinni rozhodnout o jezdcích, kteří byli označeni oprávněným činovníkem jako účastníci incidentu. Tito jezdci nesmí opustit motokárový areál bez vědomí sportovních komisařů.

12.15.2 Sportovní komisaři rozhodnou s ohledem na závažnost incidentu či přestupku.

12.15.3 Časové penalizace udělené Sborem sportovních komisařů nepodléhají odvolání.

12.15.4 V případě umístění onboard kamery je jezdec/soutěžící povinen na vyžádání sportovních komisařů po dojetí do cíle poskytnout záznam z namontovaných kamer SSK k prozkoumání.

12.16. Použití nárazníku dle předpisu CIK-FIA

12.16.1 Pokud jsou v dané třídě předepsány přední nárazníky a montážní kity podle ročenky CIK FIA (Specific prescriptions), platí následující ustanovení:

12.16.2 Jezdec se dostaví do předstartovní servisní zóny s nárazníkem sejmутým z motokáry

12.16.3 Jezdec nebo jeho mechanik namontují nárazník na motokáru v předstartovní servisní zóně.

12.16.4 Nárazník musí být ve správné poloze v kterémkoliv okamžiku závodu.

12.16.5 Jezdci nebude signalizováno černou vlajkou s oranžovým kotoučem, pokud jeho nárazník není ve správné poloze.

12.16.6 Rozhodčí faktů nahlásí SSK jednu nebo více motokár, jejichž nárazníky nebyly ve správné poloze. Tito jezdci budou automaticky potrestáni trestem 5s, který bude přičten k jejich dosaženému času; příčina nárazníku v nesprávné poloze je irelevantní ve vztahu k penalizaci. Proti časové penalizaci není možné podat odvolání.

12.16.7 Pokud bude jezdec shledán, že úmyslně upravil polohu svého nárazníku mezi cílovou čarou a UP, bude vyloučen z celého podniku.

12.16.8 Pokud zbývá do konce závodu 1 kolo, bude prostor pro opravy uzavřen pro provádění oprav.

12.16.9 Pokud nebude mít jezdec nárazník ve správné poloze při měřeném tréninku, bude jezdcům anulováno nejrychlejší dosažené kolo v měřeném tréninku.

13. POSTUP PRO VYVĚŠENÍ A SCHVÁLENÍ VÝSLEDKŮ

Všechny předběžné výsledky musí být vyvěšeny na oficiální vývěškové tabuli nejpozději do 20 minut po skončení měřeného tréninku /závodu.

Sportovní předpisy

Před vyvěšením výsledků zpracovaných a podepsaných hlavním časoměřičem musí být na příslušné výsledky doplněn čas jejich vyvěšení. Předběžné výsledky podléhají schválení řediteli závodu.

Poplatky a časové limity pro podání protestu / odvolání jsou uvedeny v Národních sportovních řádech AS AČR, kapitola C – Disciplinární řád.

Po schválení výsledků na zasedání SSK jsou výsledky prohlášeny za oficiální. Sportovní komisaři výsledky podepíší.

Všichni oficiální činovníci musí být k dispozici SSK do úplného schválení výsledků (včetně činovníků pořadajícího subjektu - traťoví komisaři apod.).

13.1. Výsledek sportovního podniku

Za vítěze sportovního podniku se považuje jezdec, který skončil na prvním místě v superfinále.

Pořadí ze superfinále je rozhodující pro udělení cen za podnik.

13.2. Ceny

Pořadatel závodu je povinen zajistit na vlastní náklady prvním třem jezdcům (týmům) každé vypsané třídy pohár a věnec nebo odměnu.

Pro třídu Školní 50 platí výjimka - každý (zúčastněný) jezdec obdrží od pořadatele závodu odměnu.

14. SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU ŠKOLNÍ 50

Závody třídy Školní 50 budou probíhat formou závodní simulace, během níž budou měřeny dosažené časy. Budou vyhlášeni všichni jezdci, kteří se zúčastní podniku.

Hlavním cílem tohoto uspořádání je připravit mladé jezdce na rozličné závodní situace, které mohou při závodních jízdách nastat.

15. ZPLNOMOCNĚNÍ

Tyto standardní propozice byly schváleny AS AČR pod čj. **KT00720**.

B. TECHNICKÉ PŘEDPISY

1. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Pro Mistrovství ČR a Pohár AČR platí Mezinárodní technický řád (Karting technical regulations) vydané CIK-FIA (MTR). Pro veškerou techniku s prošlou homologací platí MTR z roku homologace. Pro nově homologovanou techniku platí MTR z roku 2018.

Národní technický řád řeší pouze výjimky z MTR, které se vztahují na podniky Mistrovství ČR a Poháru AČR.

Při řešení sporných otázek platí zásada – co není výslovně povoleno je zakázáno!

K výkladu technických řádů je oprávněna Technická komise AS AČR.

Veškeré změny technických předpisů musí projednat a schválit Technická komise AS AČR.

Na podniku platí pouze předpisy, homologační a registrační listy vydané a zveřejněné na stránkách CIK-FIA a Komise kartingu AČR před započítím podniku a to vždy do 12:00 hod dne před dnem, na který je vypsán první oficiální trénink podniku.

Zapsání náhradního motoru na více technických karet je povoleno. V případě jeho použití jedním z jezdců musí být z ostatních karet vyškrtnut.

2. DEFINICE A TŘÍDY

2.1. Motokára

Motokára je jednomístné pozemní vozidlo, bez střechy a kabiny, bez pérování, s karosérií nebo bez ní, vybavené 4 koly, která nejsou v jedné přímce, a která jsou v kontaktu s vozovkou, z nichž přední 2 zajišťují řízení a 2 zadní, spojená pevnou osou, zajišťují pohon.

Hlavními částmi jsou podvozek (včetně karoserie), pneumatiky a motor.

2.2. Třídy

2.2.1 Třídy vypsané při Mistrovství ČR

Motokáry používané při sportovních podnicích MČR jsou rozděleny do následujících skupin a tříd:

a) skupina mistrovských tříd:

- Baby 60
- Mini 60
- OK Junior
- OK
- KZ2

b) skupina vložených tříd:

- Školní 50

2.2.2 Třídy vypsané při Poháru Autoklubu ČR

Motokáry používané při sportovních podnicích PAČR jsou rozděleny do následujících skupin a tříd:

- Baby 60
- Mini 60
- OK Junior
- KZ2
- KZ2 Gentleman

2.2.3 Třídy vypsané jako Série ASN

- EASYKART 60
- EASYKART 100
- ROK
- HONDA GX390
- **HONDA ENDURANCE**

3. HOMOLOGACE

3.1. Homologační list AČR

Homologační list AČR je jediným podkladem pro jakoukoliv kontrolu motokárové techniky homologované Komisí kartingu AČR.

3.2. Homologační předpisy AČR

O homologaci Komisí kartingu AČR si může požádat každý výrobce, nebo prodejce, který v okamžiku předložení požadavku na homologaci má k dispozici nejméně pět vyrobených naprosto shodných a plně funkčních kusů které chce homologovat.

3.2.1 Požadavek na homologaci předloží žadatel sekretariátu Komise kartingu AČR, který vydá žadateli příslušné tiskopisy k vyplnění všech technických údajů a vystaví fakturu na homologační poplatek. Bližší podmínky a termín kontrolního řízení dohodne jmenovaný technický komisař přímo se žadatelem o homologaci.

3.2.2 Schvalovací homologační řízení provede jmenovaný technický komisař (případně s dalšími technickými komisaři) na dohodnutém místě a v dohodnutém termínu. Z pěti předložených vzorků zvolí TK libovolný vzorek k provedení podrobného porovnání s předloženou technickou dokumentací výrobku včetně proměření technických parametrů. Současně může vyžádat funkční přezkoušení či rozložení skupiny na díly. Ověřené technické parametry potvrdí do vyplněného tiskopisu Homologačního listu AČR.

3.2.3 Homologační list AČR musí být vyhotoven žadatelem trojmo a musí být vybaven všemi technickými údaji, fotografiemi a výkresy podle poskytnutého vzoru. Po schválení homologace obdrží jeden výtisk žadatel, jeden výtisk si ponechá TK a jeden výtisk se založí v sekretariátu Komise kartingu AČR. Po obdržení schváleného Homologačního listu AČR si může žadatel vyhotovit neomezené množství kopií, které bude kupujícím předávat při prodeji příslušné motokárové techniky.

3.2.4 Doba platnosti bude vyznačena na příslušném Homologačním listu AČR.

3.2.5 Výrobce nebo prodejce je povinen dodat kupujícímu na každou homologovanou motokárovou techniku nebo vybavení / výstroj kopii homologačního listu.

3.2.6 Žadatel má možnost v průběhu trvání platnosti homologace provést určité změny na homologovaném výrobku. V takovém případě může Komise Kartingu AČR vydat dodatek k původnímu schválenému homologačnímu listu. V příloze žádosti o homologaci změny musí být uvedeny nákresy, kóty a detaily starého i nového dílu (případně i fotografie). Tyto změny však nesmí překročit rámec technických předpisů pro příslušnou kategorii motokárového sportu v ČR.

3.2.7 Komise kartingu AČR si vyhrazuje právo na kontrolu plnění schválených homologačních podmínek, zejména na dodržování shodnosti jednotlivých výrobků s Homologačním listem AČR.

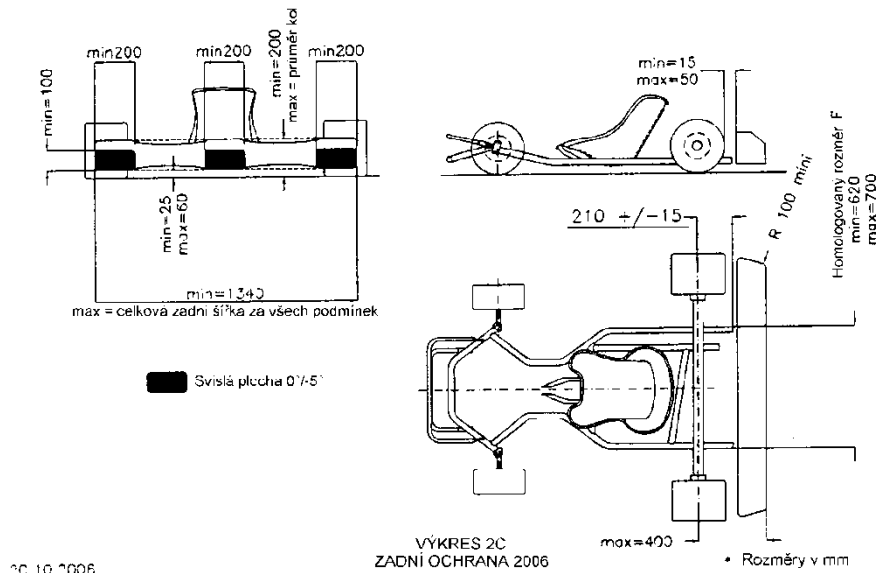
4. NÁRAZNÍKY

4.1. Přední nárazník

4.1.1 Pro **všechny** třídy **kromě Školní 50** je při sportovních podnicích AS AČR předepsán "padací" nárazník (front fairing) s homologací CIK-FIA.

4.1.2 Zadní nárazník

S výjimkou dětských tříd je povinné použití plastové ochrany zadních kol CIK-FIA včetně prošlých homologací. Za žádných okolností nesmí tato ochrana nikdy přesahovat vnější podélnou rovinu zadních kol.



5. KAROSÉRIE

Karosérie musí být (s výjimkou dětských tříd) homologována CIK-FIA, včetně prošlých homologací, bez možností kombinací homologací. Je však povoleno míchání platných homologovaných prvků různých značek nebo modelů (přední spoiler, přední štít, boční kapotáž, ochrana zadních kol).

6. SVÍČKA

Povoleny pouze sériově vyráběné svíčky bez dodatečných úprav, dle seznamu MTR. Pouzdro svíčky, dotažené v hlavě válce, nesmí přesahovat horní část kopule spalovacího prostoru (viz Příloha č. 7 MTR).

Rozměry – délka: max. 18,5 mm; stoupání: M 14 x 1,25.

7. PALIVO

Na všech závodech M ČR je předepsán jednotný bezolovnatý benzin – viz článek 3.4. A Sportovní předpis

7.1. Kontrola paliva

Kontrola paliva může být orientační přímo na místě, nebo laboratorní provedením rozboru ve zkušební paliv zvolené Komisí kartingu AČR.

Pro případ kontroly paliva musí po dojezdu měřeného tréninku nebo závodu zůstat v nádrži minimálně 1,5 litry paliva, v dětských třídách 1 litry. Mimo třídy Školní 50 a vytrvalostních závodů.

Odmítnutí odběru vzorku ke kontrole nebo odběr, jehož výsledek je v rozporu s řády znamená vyloučení z celého podniku.

7.1.1 Orientační kontrola

Orientační kontrolu paliva provádí TK v kteroukoliv dobu od zahájení měřených tréninků do ukončení podniků. Měřena je dielektrická konstanta k tomu určenými měřidly (např. Digatron DT-47FT).

Jako reference je brána dielektrická konstanta vzorku paliva bez maziva dodaného pořadatelem závodu (referenční vzorek). Pro 2takové motory nesmí přidání maziva vést k nárůstu dielektrické konstanty o více než 45 jednotek. Pro 4takové motory nesmí být odchylka dielektrické konstanty od referenčního vzorku větší než 15 jednotek.

Pokud je po dojetí měřeného tréninku nebo závodu zjištěna nepovolená odchylka od referenčního vzorku paliva, pak jsou o tom informováni HSK a Ředitel závodu, kteří rozhodnou o provedení laboratorní kontroly (na náklady soutěžícího).

7.1.2 Laboratorní kontrola

Je prováděna ve zkušebně paliv zvolené Komisi kartingu AČR.

Ředitel závodu má, po dohodě s HSK a HTK, právo nařídít odběr vzorku paliva k laboratorní kontrole kterémukoliv jezdcovi a to v kteroukoliv dobu od zahájení měřených tréninků do ukončení podniku včetně určené odstavné doby v prostoru uzavřeného parkoviště. Odběr paliva provede mechanik jezdce pod dohledem TK.

7.2. **Výměna paliva**

V případě negativního výsledku orientační kontroly paliva před startem do měřeného tréninku nebo závodu má HTK právo nařídít výměnu paliva. Jezdci jsou povinni zajistit si palivo odpovídající referenčnímu vzorku. Výměnu paliva provede mechanik jezdce pod dohledem TK v UP před startem do měřeného tréninku nebo závodu. O výměně paliva je informován HSK a Ředitel závodu.

HTK po dohodě s HSK a Ředitelem závodu je oprávněn nařídít před startem do měřeného tréninku nebo závodu výměnu paliva vybraným jezdcům. Procedura probíhá takto: Změna benzínu se provádí v UP na základě rozhodnutí, které se rovněž uskuteční až v UP. Pořadatel zajistí nádobu na vylití benzínu a palivo odpovídající referenčnímu vzorku. Určený jezdec vyprázdní v UP pod dohledem TK svou palivovou nádrž. TK zkontroluje, zda nádrž, nádoba na míchání směsi benzínu a oleje je zcela prázdná beze zbytku, zároveň zkontroluje neporušenost balení povoleného oleje, který si za tímto účelem jezdec přinese. Poté jezdec obdrží požadované množství paliva, které namíchá spolu s olejem a naplní touto směsí svou nádrž.

V případě výměny paliva nemusí jezdcovi zůstat po dojezdu předepsané 1,5 litrů paliva.

Odmítnutí výměny paliva znamená vyloučení ze závodu!

8. **PNEUMATIKY**

8.1. **Povolené pneumatiky pro Mistrovství ČR 2019**

Výhradním dodavatelem těchto pneumatik jsou firmy určené Komisí Kartingu AS AČR na základě výsledku „Výběru pneumatik pro sezony 2019-2020“.

	Suché	Mokrý
Školní 50	Vega EASY	Vega EASY
BABY 60	MOJO C2	MOJO CW
MINI 60	MOJO C2	MOJO CW
OK Junior	VEGA XH3 CIK OPTIONS	VEGA W6 CIK
OK	VEGA XM3 CIK PRIME	VEGA W6 CIK
KZ2	VEGA XM3 CIK PRIME	VEGA W6 CIK

8.2. Zajištění pneumatiky proti bočnímu skluzu

Není povinné pro dětské třídy.

8.3. Úpravy pneumatik

Provádět jakékoli úpravy pneumatik (mechanické či chemické) je striktně zakázáno. Pneumatiky mohou být kontrolovány přístrojem MiniRAE.

8.4. Použité pneumatiky

Použít se mohou pneumatiky z předešlých podniků (i minulého roku), které budou vždy po dojezdu MT přeznačeny pořadatelem popřípadě TK (viz Sportovní řád, čl. 12.1.1). Použití pneumatik z předešlých podniků je podmíněno jejich načtením do systému čárových kódů na předchozím podniku.

Každý účastník podniku je povinen zakoupit minimálně jednu sadu suchých a mokrých pneumatik u dodavatele v daném roce.

9. STARTOVNÍ ČÍSLA

Pro všechny třídy bez výjimek jsou povinná startovní čísla, která musí být umístěna vepředu, vzadu a na bocích. Velikost čísel v dětských třídách nemusí odpovídat mezinárodním řádům CIK-FIA.

Jezdec je povinen od oficiálního volného tréninku nastoupit vždy se správným a čitelným startovním číslem.

9.1. Reklama na startovním čísle

Je povolena pouze jednotná reklama dodaná Komisí kartingu AČR, která má výhradní právo. V případě samostatných pohárových závodů (nejsou počítány z některé třídy oficiálního mistrovství) může předepsat tuto reklamu organizátor (promotér) poháru. Tato reklama nesmí přesahovat výšku 50 mm a text reklamy smí být umístěn pouze v dolní části tabulky a nesmí přesahovat její plochu.

Jinou reklamu není možné na startovních číslech používat.

9.2. Ostatní reklama

Pořadatel má právo na umístění reklamy v rozměru 50 x 200 mm na obě boční ochranné kapotáže (plasty) a to za předpokladu, že toto bude zveřejněno ve zvláštním ustanovení.

10. METODIKA MĚŘENÍ A KONTROL

Pokud vznikne potřeba měření technických parametrů motokár (např. při závěrečné kontrole, z příkazu ředitele, při protestu apod.) provádí se tyto úkony přímo v areálu závodiště (většinou v UP nebo na jiném vyhrazeném místě). Podle pokynů TK připraví mechanik „A“ předmětnou skupinu (díl) pro měření, či jiné zkoumání a opustí prostor pro měření.

Měření provádí TK obvyklými měřidly, užívanými ve strojírenství. Měří se s přesností 0,1 mm. Způsob a metodika měření i použití druhů měřidel se ponechává výhradně na rozhodnutí TK, která plně zodpovídá za řádné provedení. Jedná se o tzv. měření orientační, jehož výsledek sdělí TK soutěžícímu ihned po zjištění výsledku měření.

Výsledek měření zapíše HTK do protokolu. V případě měření motoru zapíše vždy číslo měřeného motoru.

Pokud bude ihned po oznámení výsledku měření podán protest proti výroku TK o vlastní motokáře, ponechá soutěžící tuto k dispozici TK, kteří jí, nebo její skupinu zaplombují, či jinak zajistí předmět protestu k provedení přesného měření, jiným způsobem, určeným TK. Bude se měřit s přesností 0,01 až 0,001 mm. SSK po dohodě s TK určí datum a místo, kde bude měření provedeno. Znemožní-li soutěžící jakýmkoliv způsobem možnost přesného proměření, bude protest rozhodnut v jeho neprospěch.

10.1. Měření odstředivé spojky

Po rozmístění motokár na přípravném roštu sedí jezdci ve svých motokárách a všichni mechanici jsou v blízkosti k případnému využití startovacího zařízení.

Na příkaz TK mechanik nastartuje motor a pak se vzdálí od motokáry. Žádný mechanik nemá právo zasahovat do měření. Jakékoliv porušení bude potrestáno.

TK připojí kabel přístroje na motor, aby bylo možné zjistit počet otáček. Jezdec sedící v motokáře musí umožnit TK správné měření.

Postup měření je následující:

- jezdec nastartuje motokáru, (mechanik)
- brzdový pedál musí zůstat volný bez jakéhokoliv stlačení
- jezdec umožní TK zjistit počet otáček motoru v okamžiku, kdy motokára přejezdí kontrolní pás o rozměrech 12x75x1400 mm. Popřípadě dvou kusů pásků o rozměrech 12x75x300 mm.
- v případě, že spojka nesepe při max. otáčkách (dle limitu pro jednotlivé třídy), TK oznámí tuto skutečnost SK a SK při druhém měření tuto skutečnost ověří.
- V případě, že druhé měření potvrdí měření první, nebude jezdec připuštěn na start, nebo bude vyloučen z měřeného tréninku nebo závodu.
- Výsledek kontroly je brán jako rozhodnutí soudce faktu a proto proti němu nemůže být podán protest.

10.2. Kontrola motoru

Každý motor musí být připraven na případné zaplombování válce a hlavy.

Bezpečnost a výbava

10.3. Ochrana krční páteře

Jezdci dětských tříd musí povinně používat ochranu krční páteře, stav posoudí HTK.

10.4. Kombinéza

Jezdci všech vypsanych tříd jsou povinni používat pouze kombinézy homologované CIK-FIA, případně homologované AČR. Musí pokrývat celé tělo, včetně nohou a paží.

Je možné použití kombinéz včetně prošlých homologací, pokud jejich skutečný stav zajišťuje potřebnou ochranu a bezpečnost jezdce. Stav kombinézy hodnotí TK při technické přejímce a kdykoliv v průběhu závodu.

10.5. Ochranná přilba

Přilby musí splňovat požadavky homologace CIK-FIA. Seznam přileb s platnou homologací CIK-FIA je ke stažení [na stránkách www.cikfia.com](http://www.cikfia.com).

Je možno použít helmy s proslou homologací SA2005 a K2005.

Hmotnost přilby lze kontrolovat kdykoli v průběhu podniku a nesmí překročit 1800 g (u dětských tříd 1550 g)

Poznámka: Podle přílohy L Mezinárodního sportovního řádu (Kapitola III, Článek 1.2), na přilby je zakázáno přidávání jakýchkoliv aerodynamických nebo jiných zařízení (např. kamera, komunikační zařízení atp.), pokud nebyla s touto přilbou homologovaná.

Pro všechny třídy vypsane ASN posuzuje stav přilby TK při technické přejímce a kdykoliv v průběhu podniku.

Je povinností každého jezdce zabezpečit vlasy, šátky, šály apod. v helmě tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění v průběhu závodu. Pokud se tak stane, má to za následek vyvěšení technické závady (černá vlajka s oranžovým kotoučem).

10.6. Boty, rukavice

Boty musí být vysoké a pokrývat kotník, ne plátěné boty. Pár rukavic pokrývajících úplně ruce.

10.7. Zařízení na motokáře

Umístění a upevnění jakéhokoli zařízení, které není součástí motokáry (kamera, fotoaparát) musí být konzultováno s HTK daného podniku a schváleno na technické přejímce zápisem umístění do technické karty. Kamera max. 350 g včetně uchycení, montáž nesmí omezovat ovládání motokáry. Uchycení je možné např. na předním panelu, držáku chladiče, sedačce, zadním nárazníku.

Jakýkoliv systém rádiového spojení mezi kterýmkoliv jezdce na trati a kterýmkoliv jiným subjektem je přísně zakázán. Komunikační zařízení je zakázáno. Jeho použití může být důvodem k vyloučení ze závodu nebo uložení pokuty.

10.8. Závaží

Maximální hmotnost jednoho kusu závaží uchyceného dvěma šrouby min. průměru 6 mm je 4 kg. Při použití závaží nad 4 kg, způsob a počet uchycení posoudí HTK. (Každé další 2 kg minimálně jedno další uchycení). Závaží musí být uchyceno na sedačku nebo na rám motokáry. Pro uchycení závaží k sedačce je povinné použití pod matku a hlavu šroubu vyztužovacích podložek o min. tloušťce 1,0 mm a min. průměru 20 mm. Maximální hmotnost součtu všech závaží je 20 Kg.

10.9. Uchycení sedačky

Sedačka musí být pevně uchycena k rámu motokáry. Ve všech kategoriích je mezi držáky sedaček a vlastní sedačkou povinné použití vyztužovacích podložek o min. tloušťce 1,5 mm, s min. plochou 13 cm² nebo min. průměrem 40 mm. Veškeré vnější podložky musí být z kovu. Všechny podpěry sedačky musí být na obou koncích upevněny.

10.10. Brzdy

Ovládání brzd musí být zdvojené. Je-li použito lanko, musí mít min. průměr 1,8 mm a musí být zajištěno kabelovou svorkou plochého typu se 2 šrouby nebo svorkou válcového typu (vždy na posouzení vhodnosti TK,HTK).

Pokud brzdový kotouč přesahuje směrem dolů, nebo je na stejné úrovni jako hlavní trubky rámu podvozku, které jsou nejbližší k zemi, je ve všech kategoriích povinné použití účinného chrániče zadního brzdového kotouče (z teflonu, nylonu, delrinu, uhlíkových vláken, kevlaru nebo rilsanu). Tento chránič musí být umístěn bočně vzhledem ke kotouči v podélném směru podvozku. Stav chrániče hodnotí TK při technické přejímce a kdykoliv v průběhu podniku.

10.11. Kryt řetězu

Ve všech kategoriích s přímým náhonem je povinné použití celoplošného krytu řetězu, který musí tvořit účinnou ochranu obou vystavených stran řetězu a řetězových kol a dosahovat min. po dolní rovinu zadní osy.

V kategoriích s převodovkami je povinný kryt, který musí tvořit účinnou ochranu řetězového kola a hnacího kola a dosahovat min. po střed jeho osy. Stav krytu hodnotí TK při technické přejímce a kdykoliv v průběhu závodu.

10.12. Chladící médium

Jediným chladícím médiem motokáry je voda nebo vzduch, jakékoli příměsi jsou zakázané!

10.13. Podvozek

Materiál rámu + vyjmenovaných dílů (osa, volantová tyč, kovové části nárazníků, atd.)

MAGNETICKÁ OCEL, konečná kontrola pro MČR je prováděna magnetem CIK-FIA.

11. SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU BABY 60

Jednoválcový dvoudobý vzduchem chlazený motor s maximálním objemem 60 ccm, v sériovém provedení od výrobce a odpovídající homologačnímu listu pro BABY 60 Komisi kartingu AČR nebo homologovaný včetně homologačního listu jiné ASN

- motory včetně prošlých homologací
- integrovaný elektrický startér.
- svíčka M14x1,25 max. délky 18,5 mm s jednou elektrodou odpovídající MTŘ příloha č. 7.
- karburátor Dell'Orto PHBN14MS max. 14mm.
- jednotný výfuk dle homologačního listu MINI/BABY 60.
- odstředivá spojka musí začít zabírat při maximálně 5500ot/min.
- zapalování digitální homologované s integrovaným omezovačem otáček na 11000
- tlumič sání jednotný dle reg. listu MINI/BABY 60 Komisi kartingu AČR
- všechny díly motoru musí být sériové a jednoznačně identifikovatelné dle reg. listu daného motoru.
- podvozek nemusí mít platnou homologaci, musí však být vyroben výrobcem, který je oficiálním konstruktérem uznaným CIK-FIA.
- průměr trubek max. 28 mm, průměr zadní osy max. 30 mm rozvor může být minimálně 850 mm a maximálně 1.100 mm, rozchod minimálně 2/3 použitého rozvoru.
- žádná část nesmí přesahovat čtyřúhelník tvořený nárazníky (vč. předního spoileru) a vnějším okrajem kol. V případě „mokrého závodu“ nesmí boční kapotáž přesahovat rovinu procházející vnějším okrajem zadních kol.

- brzdy jsou hydraulické či mechanické a působí pouze na zadní osu motokáry.
- podvozek homologovaný CIK-FIA, nebo homologovaný včetně homologačního listu jiné ASN.
- minimální hmotnost vč. jezdce 100 kg
- kontroly a případné výměny omezovače otáček nařizuje HTK na podniku.
- na sedačce musí být umístěn držák s kabeláží pro montáž datalogeru Unipro

12. SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU MINI 60

Jednoválcový dvoudobý vzduchem chlazený motor s maximálním objemem 60 ccm, ~~v sériovém provedení od výrobce a~~ odpovídající homologačnímu listu pro MINI 60 Komisi kartingu AČR nebo homologovaný včetně homologačního listu jiné ASN, ~~případně mezinárodní homologací CIK-FIA.~~

- motory včetně prošlých homologací
- integrovaný elektrický startér.
- Svíčka M14x1,25 max. délky 18,5 mm s jednou elektrodou odpovídající MTR příloha č.7.
- Karburátor Dell'Orto PHBG18BS max. 18 mm.
- Jednotný výfuk dle homologačního listu MINI/BABY 60
- Odstředivá spojka musí začít zabírat při maximálně 5500ot/min.
- Zapalování digitální homologované s integrovaným omezovačem na 14000 otáček.
- Tlumič sání jednotný dle reg.listu MINI/BABY 60 Komisi kartingu AČR
- Všechny díly motoru musí být sériové a jednoznačně identifikovatelné dle reg.listu daného motoru.

~~Podvozek nemusí mít platnou homologaci, musí však být vyroben výrobcem, který je oficiálním konstruktérem uznaným CIK-FIA.~~

- průměr trubek max 28 mm, průměr zadní osy max. 30 mm rozvor může být minimálně 850 mm a maximálně 1.100 mm, rozchod minimálně 2/3 použitého rozvoru.
- Žádná část nesmí přesahovat čtyřúhelník tvořený nárazníky (vč. předního spoileru) a vnějším okrajem kol. V případě „mokrého závodu“ nesmí boční kapotáž přesahovat rovinu procházející vnějším okrajem zadních kol.
- Brzdy jsou hydraulické či mechanické a působí pouze na zadní osu motokáry.
- Podvozek homologovaný CIK-FIA, nebo homologovaný včetně homologačního listu jiné ASN
- minimální hmotnost včetně jezdce 110 kg
- kontroly a případné výměny omezovače otáček nařizuje HTK na podniku.
- na sedačce musí být umístěn držák s kabeláží pro montáž datalogeru Unipro

13. UPŘESNĚNÍ TECHNICKÉHO PŘEDPISU TŘÍD MINI 60 A BABY 60

13.1. Úprava a uvolnění předpisů pro motory registrované v roce 2013

Povoleny jsou pouze motory homologované AČR s přidělením platného homologačního čísla.

- Části motoru z hliníkové slitiny musí být vyrobeny výhradně litím nebo tlakovým litím.
- Výše uvedené díly nesmí být realizovány z „plného materiálu“.

Technické předpisy

- Vložka válce musí být zhotovena z litiny. Je vyloučeno chromování a použití nikasilu.
- Zdvih: 43 mm (tolerance + 0,10 mm);
- Vnitřní průměr: max 42,10 mm
- Úhel sání: 142° (tolerance +/- 3°);
- Úhel výfuku: 154 (tolerance +/-3°);
- Úhel přepouštěcích kanálů 112,5 (tolerance +/-3°)
- Tvar výfukového otvoru:
- Maximální šířka sacího otvoru: 26 mm (tolerance +/- 0,10),ostatní kótování dle homologačního listu.
- Maximální šířka výfukového otvoru: 28 mm (tolerance +/- 0,10),ostatní kótování dle homologačního listu.
- Úhel otevření výfukového a sacího kanálu se měří pomocí spárové měřky, na koncích zaoblené, šířky 10 mm, s měrkami 0,20 mm.
- Válec: hliníková slitina, s litinovou vložkou.
- Tvar spalovací komory: kulový, ověřitelné pomocí (šablony dodané výrobcem),nebo nalitím spalovací komory.
- Píst, ponechávají se pouze výškové kóty pístu a váha dle homologačních listů. Kótování bočního předlitého vybrání (odlehčení) se ruší.
- Řídicí jednotka zapalování nesmí být označena žádnými značkami či referenčními znaky, a to pod hrozbou vyloučení z měřeného tréninku nebo závodu.
- Tato jednotka může být před startem vyměněna nebo zaměněna mezi účastníky měřeného tréninku nebo závodu HTK, TK.
- Spojka: odstředivá, suchá, jeden výkres společný pro všechny (vlastnosti podle výkresu 1 a 2) spojka musí zahájit první posun při 3.500 ot/min max, zvon a především ta část, v níž pracuje třecí materiál, musí být celistvá, bez otvorů, prasklin, zářezů atd.
- Ozubené kolo: Z11, věnec volný.
- Motor musí nést výrobní číslo popřípadě i číslo homologace, jež musí být výrobcem čitelně vyznačeno.
- Jsou zakázány veškeré úpravy spočívající v přidávání materiálů, přídavek materiálu je povolen pouze v případě aplikace čidla teploty na výfuku (příprava pro montáž čidla) a aplikace závitové vložky helikoil.

13.2. **Nové motory pro třídu Mini a Baby 60**

mohou být použity dle homologačních listů AČR nebo homologovaný včetně homologačního listu jiné ASN.

14. **SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU OK JUNIOR**

- Motor – platí plně mezinárodní technický předpis CIK-FIA pro třídu OK Junior
- Podvozek musí být homologován, včetně prošlé homologace.
- Celková minimální hmotnost 140 kg
- Minimální hmotnost samotné motokáry bez paliva je 70 Kg

15. **SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU OK**

- Motor – platí plně mezinárodní technický předpis CIK-FIA pro třídu OK
- Podvozek musí být homologován, včetně prošlé homologace.
- Celková minimální hmotnost 145 kg
- Minimální hmotnost samotné motokáry bez paliva je 70 Kg

16. SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU KZ2

- Motor homologován CIK-FIA pro třídu KZ2
- Zapalování musí odpovídat homologaci motoru.
- Platí plně mezinárodní technický řád, kromě možnosti použití podvozku s prošlou homologací.
- Celková minimální hmotnost 175 kg pro KZ2 a 180 kg pro KZ2 Gentleman.
- Je povinnost použít koncovku výfuku předepsanou CIK-FIA včetně prošlých homologací platných v roce 2018.
- Není povinnost mít označenou zadní osu vně dle CIK-FIA

16.1. Specifické předpisy pro třídu KZ2 a KZ2 Gentleman pro Pohár AČR

- motor – dvoudobý jednoválcový motor vodou chlazený o max. obsahu 125 ccm
- spalovací prostor o min. objemu 13 ccm
- zapalovací svíčka – závit M14x1,25 a max. délka max. 18,5 mm
- převodovka – min. 3, max. 6 rychlostí
- karburátor – homologovaný, klapka max. 30 mm, šoupátko max. 39 mm
- Je povinnost použít koncovku výfuku předepsanou CIK-FIA včetně prošlých homologací platných v roce 2018.

16.2. Specifické předpisy pro třídu KZ2 Gentleman pro Pohár AČR

- Pneumatiky homologované, nejnižší tvrdost Medium.
- Vyřazené tlumiče sání CIK-FIA (číslo homologace: 16/SA/18,19/SA/18, 25/SA/18 a 27/SA/24) jsou povolené.

17. SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU ŠKOLNÍ 50

- Podvozek homologovaný pro třídu Školní 50
- Maximální šíře vpředu 920 mm
- Maximální šíře vzadu 1040 mm
- Brzdy mechanické nebo hydraulické působící na zadní kola, musí být namontováno pojistné lanko
- Minimální hmotnost motokáry s jezdcem je 68 kg

17.1. Motory

Každý díl motoru musí být identický svým tvarem a rozměry s novým originálním náhradním dílem. Jsou zakázány jakékoli úpravy včetně ubírání materiálu nebo leštění.

17.1.1 Motor Bluebird BB - N75E

- Karburátor: Walbro 397 - v seriovém provedení - bez úprav
- Spojka BB 78X22,5 - bez úprav
- Zapalovací svíčka motoru je povolena pouze Brisk PR15, nebo Champion RC J4
- Zapalování BB ELT - bez úprav
- Originální vypínač zapalování motoru musí být namontován a funkční
- Pastorek řetězu - 9 zubů
- Zadní rozeta - 80 zubů

Komise kartingu si vyhrazuje právo změny.

17.1.2 Motor IAME M1

- zaplombovaný v originální konfiguraci
- pastorek 10 zubů ~~9 zubů~~
- rozeta 88 zubů ~~80 zubů~~
- zapalovací svíčka NGK BR9EG

Komise kartingu si vyhrazuje právo změny.

17.2. Pneumatiky

Pro rok 2019 a 2020 určila Komise kartingu používání pneumatik Vega ETS a ETR.

17.3. Suché:

- Přední rozměr 4/10.0 - 5 na disku 115 – 5
- Zadní rozměr 5/11.0 - 5 na disku 150 - 5

Mokrě:

- Přední rozměr 4/10.0 - 5 na disku 115 – 5
- Zadní rozměr 5/11.0 - 5 na disku 150 - 5

Příloha 1

NSŘ - 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 Vypsané třídy**1.2.1 Vypsané mistrovské třídy**

MINI 60
BABY 60
OK Junior
OK
KZ2

1.2.3 Vypsané 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 vypsány 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.

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 vypsanych 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.

2.1.3 Jezdci s licenci vydanou AČR mohou do Poháru AČR bodovat pouze s národní licencií 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 jízd, bodování jízd 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 jízd

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 jízd

2.3.3 Hodnocení závodu

Hodnocení jednotlivých jízd 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

Viz www.autoklub.cz – sekce Karting

KALENDÁŘ ZÁVODŮ 2020

Mistrovství České republiky a Pohár AČR

Bude aktualizován na stránkách www.autoklub.cz podle vývoje opatření proti pandemii Covid-19.

Příloha 2

EASYKART 2020 PROPOZICE

1.0 Úvodní ustanovení

JOKA KART SHOP vypisuje Série EASYKART 2020, které se konají v rámci podniků MČR v kartingu. Sportovní a technické řády podléhají schválení Komise kartingu a jsou v souladu s obecnými řády pro karting.

1.1 Promotér EASYKART:

JOKA KART SHOP – Dagmar Kališová
Edisonova 4
109 00 Praha 10
info@easykart.cz

2.0 Řády a předpisy

Jsou platné následující předpisy a řády:

- a) národní sportovní a technické řády
- b) standardními propozicemi pro karting
- c) zvláštní a prováděcí ustanovení vydaná pořadatelem jednotlivých závodů
- d) závazné předpisy vydané promotérem a schválené Komisí kartingu AČR

3.0 Účastníci

3.1 Třída EASYKART 50 je vypsána v rámci třídy Školní 50 pro jezdce, kteří dosáhnou v daném roce minimálně věku 6 let a maximálně 9 let, vlastníci platnou licenci kartingu. Soutěžící musí mít platnou licenci kartingu.

Třída EASYKART 60 je vypsána pro jezdce, kteří v daném roce dosáhnou minimálně věku 7 let a maximálně 12 let, vlastníci platnou licenci kartingu. Soutěžící musí mít platnou licenci kartingu. Samostatně je hodnocena kategorie EASYKART 60 – MLADÍ pro jezdce, kteří v daném roce dosáhnou maximálně věku 9 let. Do kategorií EASYKART 60 – MLADÍ se nezapočítávají jezdci, kteří se v předchozím roce umístili v celkovém pořadí Easykart 60 do třetího místa.

Třída EASYKART 100 je vypsána pro jezdce, kteří v daném roce dosáhnou minimálně 11 let a maximálně 18 let, vlastníci platnou licenci kartingu. Soutěžící musí mít platnou licenci kartingu.

3.2 Právo startu obdrží jezdec na základě zaplacení vkladu a odevzdané přihlášky do závodu v souladu s předpisy.

3.3 Jezdcům jednotlivých kategorií EASYKART 2020 budou přidělena startovní čísla na základě jejich žádosti u promotéra EASYKART (info@easykart.cz). Kategorie EASYKART 60 – MLADÍ má přidělenou číselnou řadu od 100 do 200. Ve třídách EASYKART 50, 60 a 100 jsou startovní čísla 1, 2, 3 rezervována pro první tři jezdce celkového pořadí předchozí sezóny.

4.0 Systém závodů

Viz NSŘ kartingu 2020, nebo propozice Moravského poháru.

4.1 Je povolena pomoc mechanika při startování motokáry na předstartovním roštu (externí startér). Předstartovní procedura je jako u motokár bez integrovaného startéru. Mechanici nesmí vstoupit žádné motokáře do jízdni dráhy.

5.0 Délka jízd, hodnocení jízd, podniku a seriálu

Při každém podniku Czech Kart Open jsou vypsány 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

Propozice EASYKART

finálové jízdy nebo superfinále je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první.

5.1 Délka jízd

Pro obě finálové jízdy jsou předepsány následující minimální vzdálenosti: Easykart 50 – viz Školní 50, Easykart 60 - 10 km, Easykart 100 - 12 km. Pro superfinále jsou předepsány následující minimální vzdálenosti: Easykart 50 – viz Školní 50, Easykart 60 - 12 km, Easykart 100 - 15 km.

5.2 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.

5.3 Finálové jízdy

Výsledek finálových jízd se do konečného pořadí hodnotí – Místo/body: 1/20, 2/17, 3/15, 4/13, 5/11, 6/10, 7/9, 8/8, 9/7, 10/6, 11/5, 12/4, 13/3, 14/2, 15/1. Klasifikovaný je ten jezdec, který odjel alespoň 60 % předepsaných kol. V případě potřeby je možné více tříd sloučit. Hodnotí se každá třída zvlášť.

5.4 Superfinále

Výsledek finálových jízd se do konečného pořadí hodnotí – Místo/body: 1/30, 2/24, 3/19, 4/15, 5/12, 6/10, 7/9, 8/8, 9/7, 10/6, 11/5, 12/4, 13/3, 14/2, 15/1. Klasifikovaný je ten jezdec, který odjel alespoň 60 % předepsaných kol. V případě nutnosti je možné více tříd sloučit. Hodnotí se každá třída zvlášť.

5.5 Hodnocení seriálu

Do konečného hodnocení seriálu se započítávají výsledky takto - Počet odjetých finálových jízd/počet započítaných finálových výsledků: 12/10, 11/9, 10/8, 9/7, 8/7, 7/7, 6/6 5/5. Počet odjetých superfinále/počet započítaných superfinále: 6/5, 5/4, 4/4, 3/3. Finálová jízda nebo superfinále se považují za odjeté, pokud do nich odstartují alespoň tři jezdci dané kategorie.

5.6 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.

6.0 **Odměny**

6.1 Na každém podniku Czech Kart Open obdrží odměnu: první tři jezdci třídy EASYKART 100, prvních pět jezdců třídy EASYKART 60, první tři jezdci hodnocení EASYKART 60 MLADÍ, nejúspěšnější dívka a vítěz měřeného tréninku. Účast na vyhlášení výsledků je povinná v závodní kombinéze. Odměnu při vyhlášení celkového pořadí seriálu obdrží: prvních pět jezdců třídy EASYKART 60, první tři jezdci hodnocení EASYKART 60 MLADÍ, nejúspěšnější dívka a prvních pět jezdců třídy EASYKART 100.

6.2 Na každém podniku Czech Kart Open obdrží odměnu všichni účastníci třídy EASYKART 50. Odměnu při vyhlášení celkového pořadí seriálu obdrží všichni účastníci třídy EASYKART 50.

7.0 **Práva**

7.1 Autorská práva si vyhrazuje promotér EASYKART.

7.2 Promotér seriálu si vyhrazuje právo umístit na motokáry tříd Easykart reklamu svých vlastních značek, nebo reklamy sponzorských firem.

8.0 Platnost rozhodnutí

8.1 Promotér EASYKART si vyhrazuje právo rozhodnutí při eventuálních sporech.

9.0 Změny

9.1 Promotér EASYKART si vyhrazuje právo změn či doplnění závazných předpisů, nebo kalendáře seriálu. Tyto změny podléhají schválení Komise kartingu AČR.

10.0. Odpovědnost, práva a povinnosti účastníků

10.1 Motorsport je nebezpečný

10.2 Soutěžící a jezdci se účastní závodů na vlastní nebezpečí a nesou samostatnou občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost za všechny škody způsobené jimi používanými vozidly a také jimi samotnými. Soutěžící a jezdci se podáním přihlášky zřikají nároků úhrady škody, které vzniknou v souvislosti s jejich účastí na závodech a uspořádáním závodů, a sice proti:

- CIK-FIA
- Autoklubu České republiky
- Komisi kartingu AS AČR
- promotérovi
- pořadateli jednotlivých závodů
- delegovaným činovníkům a osobám spojeným s pořádáním závodů
- vlastníkům trati
- stavební konstrukci trati, jakož i škodám, které budou způsobeny povrchem trati a veškerého příslušenství trati
- veškerému pomocnému personálu a službě výše uvedených osob a míst
- jiným účastníkům závodů, jejich pomocníkům, vlastníkům, držitelům jiných vozidel
- vlastním soutěžícím, vlastním jezdciům a pomocníkům

S podáním přihlášky odmítá promotér pohárů EASYKART ručení vůči všem účastníkům. Odmítnutí ručení platí pro nároky z jakéhokoliv právního důvodu, jak pro nároky náhrady škod ze smluvního, jakož i mimosmluvního ručení, tak i pro nároky z nedovoleného jednání.

10.3 Účastníci mají povinnost uzavřít úrazovou pojistku pro karting a pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám.

10.4 Jezdci a soutěžící mají povinnost účasti na rozpravě.

11.0 Soudní příslušnost

11.1 Pokud by se některý z účastníků pohárů EASYKART rozhodl své domnělé nároky vůči promotérovi (a to i přes vyloučení jeho zodpovědnosti v Závazných předpisech) uplatnit soudně, musí tak učinit u Okresního soudu pro Prahu 10.

EASYKART 2020 TECHNICKÝ PŘEDPIS

Tento předpis vychází z oficiálního italského Technického předpisu Easykart a umožňuje účast jezdců ve všech soutěžích programu EASYKART.

HLAVNÍ ZÁSADA:

Je absolutně zakázáno přidávání nebo odebrání materiálu, veškeré díly musí být naprosto v originálním vyhotovení.

Vše co není výslovně tímto předpisem povoleno, je bezvýhradně zakázáno.

Z důvodu bezpečnosti musí být motokára ve shodě s tímto předpisem v průběhu celého oficiálního programu sportovního podniku. Záležitosti zde neupravené se řídí obecnými předpisy pro karting

1.0 Podvozek

1.1 Rám

Jsou povoleny výhradně podvozky značky BIREL ART (BIREL) v sériovém provedení s výhradně originálním příslušenstvím. Jsou zakázány veškeré zásahy do schválené konstrukce výrobce. Maximální přípustný rozchod náprav je uveden v následující tabulce:

TŘÍDA	50	60	100
Typ rámu	B 25 – X	L 28 C-X L 28 C-Y	R 30 C-X R 30 C-Y
Rozvor	800 mm	900 mm	1040 mm
Max. rozchod vpředu	920 mm	970 mm	1120 mm
Max. rozchod vzadu	1040 mm	1100 mm	1400 mm

1.2 Podlaha

Je předepsané použití podlahy v podobě dodávané výrobcem.

1.3 Pedály

Pedály musí být sériové, plynový pedál musí být vybaven vratnou pružinou. Mezi brzdovým pedálem a brzdovým válcem musí být bezpečnostní lanko. Je povoleno přiblížení pedálů prostřednictvím vhodných nástavců, které ale nesmějí ohrožovat bezpečné fungování brzdového systému, provedení musí být odsouhlaseno technickými komisaři.

1.4 Závěsy předních kol

Závěsy kol musí být výhradně sériové (starý i nový model). Je povoleno použití excentrických pouzder pro možnost změny odklonu či záklonu kola. Povolena je také změna výšky podvozku od vozovky. Distanční podložky kol přední nápravy musí být originální (dvě tloušťky 10 mm a dvě tloušťky 5 mm) na každém kole (jedno zda namontované zevnitř, či z vnějšku disku kola.)

TŘÍDA	50	60	100
ZÁVĚSY KOL	A-10 x 135 E/17	A-10 x 135 E/17	A- 10 x 150 E/17

1.5 Přední stabilizátor

Přední stabilizátor, kterým je vybavena motokára EASYKART 100, musí zůstat výhradně originálního provedení, sériově dodávaný s novou motokárou. V případě potřeby změny tuhosti přední nápravy je povoleno stabilizátor z motokáry demontovat.

1.6 Řízení

Řízení musí být výhradně sériového provedení. Na volantové tyči a uchycení spojovacích tyčích řízení musí být samojistné matice. Volant je povolen libovolného průměru - výhradně z nabídkové řady FREELINE. Je povolena montáž šikmého unášeče volantu, nebo šikmé podložky. Z bezpečnostních důvodů je povinné použití zajišťovacího kroužku pod plastovým držákem volantové tyče.

TŘÍDA	50	60	100
Volantová tyč	L 350	L 420	L 490
Sériově dodávaný volant	Ø 280, 300	Ø 300	Ø 300
Spojovací tyče Aluminium HQ	185 - 195	215 - 215	255 - 255

1.7 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí odpovídat sériovému provedení, není povoleno použití nádrže jiného typu, či od jiného výrobce. Palivové hadičky musí být výhradně z produkce FREELINE.

TŘÍDA	50	60	100
Palivová nádrž	0,9 litru integrovaná	4 litry	8 litrů

1.8 Sedačka

Značka a model jsou volné, jsou zakázané sedačky z kompozitních materiálů (kevlar, karbon apod.). Přídavné vzpěry sedačky ve třídě Easykart 100 musí být originální FREELINE - vzpěry musí být dvě (po jedné na každé straně sedačky) a musí být uchyceny na ložiskové domky zadní nápravy.

1.9 Zadní osa

Hřídel zadní osy musí být zhotovena z jednoho kusu magnetického materiálu, výhradně z produkce BIREL ART pro danou třídu.

TŘÍDA	50	60	100
Zadní osa	25 x 880 B	25 x 960 C	30 x 1000 x 5 M 40 x 1040 x 3M
Náboj kola zadní	Al 25 x 50, HQ	Al 25 x 50; HQ	Al 30 x 100; HQ Al 40 x 100 HQ
Unášeč rozety	Al 25 - 6°/HQ	Al 25 - 6°/HQ	Al 30 - 6°/HQ Al 40 - 6°/HQ

V italských závodech Easykart je povoleno **pouze** nové provedení domků zadní osy a nové provedení nábojů zadního kola.

1.10 Brzdové ústrojí

Brzdové ústrojí musí zůstat v originální podobě, tak jak je sériově montováno s brzdovými destičkami z nabídkové řady FREELINE.

TŘÍDA	50	60	100
Brzd. ústrojí zadní	M 20 x 2 H5,H6	B-I 32 H6/P22; P19 R-I 25 H5-P22S	B-I 32H6/P22- P19 R-I 38 H6/8--P22S
Brzd. kotouč zadní	80 x 200 x 6 F 80 x 166 x 5A	80 x 200 x 6 G 66 x 166 x 5F	80 x 200 x 6 G 66 x 180 x 8F
Náboj brzd. kotouče zadní	25 x 80 – 6 A 25 x 80 – 6 A/HQ	25 x 80 – 6 A/HQ 25 x 66 - HQ	30 x 80 – 6 A/HQ 30 x 66 HQ
Brzd. destičky zadní	90 x 11.5 40 x 38 HF	90 x 11,5, 40 x 38	90 x 16 56 x 15

V italských závodech Easykart je povoleno pouze nové provedení brzdového ústrojí.

1.11 Disky kol

Disky kol musí být výlučně typu, se kterými je motokára dané třídy sériově dodávána. Uchycení kol musí zahrnovat bezpečnostní systém (samojistné matice).

S L I C K	TŘÍDA	50	60	100
	Disky přední	5" CR 115A	5" CR 115A	5" CH 130A
	Disky zadní	5" DR 150A	5" DR 150A	5" DH 210A

R A I N	TŘÍDA	50	60	100
	Disky přední	5" CR 115A	5" CR 115A	5" CH 120A 5" CH 130A
	Disky zadní	5" CR 150A	5" DR 150A	5" DH 180A

Povrchová úprava disků je: **OR** - zlatá, **NE** – černá, **LU** - leštěná.

1.12 Nárazníky

Jsou přípustné výhradně nárazníky, se kterými je motokára dané třídy sériově dodávána. Systém uchycení musí zůstat v originálním provedení. Jsou zakázány další podpěry či přídatné výztužné systémy (propojovací prvky z Nylonu, ocelová lanka apod.)

TŘÍDA	50	60	100
Nárazník přední	-----	KG MK 14 Mini	KG FP7
Nárazník zadní	USA B25-X FL- CSAI 14	-----	-----

1.13 Plasty

Jsou přípustné výhradně kapotáže, se kterými je motokára dané třídy sériově výrobcem dodávána. Nejsou přípustné jakékoliv jejich úpravy či odebrání materiálů, s výjimkou vytvoření otvoru do boční kapotáže pro nasazení externího startéru motoru, nebo uchycení onboard kamery a vypínače.

TŘÍDA	50	60	100
Kapotáž boční/přední	KG-Baby	FL 09/14 KG MK 14 MINI	FL 09/14, 12/17 KG FP7
Kapotáž zadní	---, FL 09/14	FL 05, 09/14	FL CIK 03/08, 09/14,15

Ve třídách Easykart 60 a Easykart 100 je v domácích závodech nově předepsán systém „padacího“ nárazníku CIK-FIA včetně prošlých homologací. Přední štíty je možno použít také FREE-LINE.

1.14 Startovní tabulky

Každá motokára musí být vybavena čtyřmi startovními tabulkami žluté barvy, jednou na předním štítu, jednou na zadním nárazníku a po jedné na levé a pravé boční kapotáži.

TŘÍDA	50	60	100
Min. rozměr startovní tabulky na předním štítu	180 mm	200 mm	220 mm

1.15 Povolené nadstandardní díly a příslušenství

TŘÍDA	50	60	100
Unašeč volantu	FL	FL	FL
Podlaha	S polepy	S polepy	S polepy
Sada jisticích šroubků do disků	FREE-LINE HQ	FREE-LINE HQ	FREE-LINE HQ
Sada distančních podložek rozchodu	FL AI HQ	FL AI HQ	FL AI HQ
Opěrka paty boty	volná	volná	volná
Excentry	0,5 a 1,5	0,5 a 1,5	0,5 a 1,5

2.0 **Motor**

2.1 Motory musí zůstat v originálním výrobním provedení; není přípustná jakákoliv jejich úprava, s výjimkou úpravy výrobcem výslovně povolené.

Je nepřípustné jakékoliv leštění, přidávání či ubírání materiálu, nebo změna vlastností materiálů. Výjimkou je možnost výbrusu válce až na maximální povolený průměr.

***/ Motor N61E lze použít pouze při klubových podnicích**

TYP MOTORU	50 cc	50 cc	60 cc	100 cc
BLUE BIRD	N57E	N61E */	-----	-----
BMB	-----	----	EKL	EKJ
Obsah	56,5 cc	57,9 cc	62 cc	100 cc
Zdvih	34 mm	32 mm	43,3 mm	48,5 mm
Průměr válce	46 mm	48 mm	42,68 mm	51,23 mm

Podrobné informace jsou obsaženy v technických předpisech jednotlivých motorů. Pro české závody jsou platné identifikační listy: 001/13 EKL60 pro model válce s výfukovou přepážkou - tolerance časování přefuků +1°/ -3°, sání max. 143°, tl. těsnění pod válcem min. 0,2 mm, těsnění pod hlavou volné, výfukové koleno bez restriktoru, píst pouze MP - Meteor. Pro model válce bez výfukové přepážky platí aktuální identifikační list 01/18 EKL60. Pro motory Easykart 100 BMB je platný identifikační list 01/18 EKJ 100 (možno použít válce 2018 i předchozí). Dodatečné sražení hran ve válci je považováno za odebírání materiálu. V italských závodech Easykart jsou pro třídy Easy 60 a Easy 100 předepsány **pouze** aktuální modely válce. Tolerance, uváděné v technických předpisech, jsou myšleny jako výrobní tolerance.

U motorů BB–N57E je povoleno nahradit dekompresor ucpávkou. Jsou rovněž povoleny opravy poškozených dílů motoru svařením. Je povoleno zkrácení pojistných kroužků pístního čepu a zhotovení drážky v pístu pro jejich demontáž.

2.2 Karburátor

Jsou přípustné výhradně původní, originální karburátory; není přípustná jakákoliv jejich úprava nebo leštění povrchu vstupního hrdla, prostoru Venturiho trubice atd. Je povolena pouze záměna pevných trysek, a to v rozsahu, uvedeném zde v tabulce:

TŘÍDA	50	60	100
Karburátor	N57E, N61E	TILLOTSON 385A,396A	TILLOTSON 384A,397A
Tryska bohatosti směsi v nízkých otáčkách	nastavitelná	nastavitelná	nastavitelná
Tryska bohatosti směsi ve vysokých otáčk.	nastavitelná	od 0.66	od 0.83
Max. tlak	-----	0,8	0,8

Šroub bohatosti směsi v nízkých otáčkách může být ve třídách Easykart 60 a Easykart 100 v provedení „T“ (v českých národních závodech je povoleno upravit starší model šroubu na provedení „T“). V italském seriálu Easykart jsou povoleny **pouze** karburátory TILLOTSON 396A – EKL 60 a TILLOTSON 397A – EKJ100.

2.3 Spojka

Spojka musí zůstat v originálním výrobním provedení, není přípustná jakákoliv její úprava. Není dovoleno mazání třecích ploch spojky.

TŘÍDA	50	60	100
Spojka BLUE BIRD	BB 78 x 22,5	-----	-----
Spojka BMB	-----	EFL	EFA

2.4 Zapalování

Zapalování musí zůstat v originálním výrobním provedení; není přípustná jakákoliv jeho úprava. Motor BB N61E je vybaven cívkou s omezovačem otáček.

TŘÍDA	50	60	100
Zapalování	N57E, N61E	SELETTA DK	SELETTA 4P; DK

2.5 Zapalovací svíčka

Zapalovací svíčka je jednotná pro všechny typy motoru BMB, musí být značky FREELINE, model BRISK L10SL v originálním výrobním provedení. Délka závitů nesmí překročit hodnotu 18,5 mm. Spodní okraj šroubení svíčky, namontované do hlavy válce, nesmí zasahovat do spalovacího prostoru hlavy válce. Pro motor BB – N57E jsou předepsány zapalovací svíčky BRISK PR15, nebo Champion RCJ4 (je povolena oprava poškozeného závitů hlavy závitovou vložkou). Pro motor BB – N61E jsou předepsány zapalovací svíčky BRISK PR15, Champion RCJ4 nebo Champion RCJ5Y.

2.6 Tlumič sání

Musí odpovídat tlumiči originálně dodávanému, z produkce FREELINE. Není přípustná jakákoliv úprava jeho nasávacích nátrubků. Směr napojení tlumiče sání s karburátorem, daný natočením gumové propojovací manžety, je libovolný. Může být odstraněna část manžety, přesahující do vnitřku tlumiče. Filtrační vložka sání motorů Blue Bird smí být použita pouze originální.

TŘÍDA	50	60	100
Tlumič sání	-----	AL 22 PS	AL 22 PS

Je dovoleno uchycení tlumiče sání způsobem, neovlivňujícím jeho činnost.

2.7 Tlumič výfuku

Musí být používáno výhradně originální výfukové koleno a tlumič, není přípustná jakákoliv jejich úprava nebo poškození.

Je dovoleno optimalizovat výkon motoru změnou délky jeho pružné spojky, vložené mezi koleno a tlumič výfuku (v italských závodech Easykart nejsou povoleny distanční kroužky). Podmínkou je, že zůstává zachován jeho tvar, průměr a materiál.

TŘÍDA	50	60	100
Tlumič výfuku BLUE BIRD	N57E, N61E	-----	-----
Tlumič výfuku Easykart	-----	EKL	EKJ - EKA

Z bezpečnostních důvodů musí být tlumič výfuku spojen s výfukovým kolenem prostřednictvím ocelového lanka, zajištěného kabelovou sponou. U výfuku BB N57E je povoleno vyhnutí vyústění výfuku směrem nahoru.

2.8. Záznam provozních dat

Je dovoleno použití zařízení na snímání a ukládání následujících provozních dat: otáček motoru, časomíry, měření rychlosti, teploty pod svíčkou a „G“ senzor.

3.0 Palivo

3.1 Palivo se musí skládat ze směsi běžného automobilového bezolovnatého benzínu (od čerpací stanice, určené organizátorem závodu) a z oleje pro dvoutaktní motory – 2T EasyKart a to v následujících poměrech:

TŘÍDA	50	60	100
Olej 2T EasyKart - poměr : benzín / olej	20 / 1	20 / 1	20 / 1

Složení palivové směsi může být kontrolováno přístrojem DIGATRON DT15.

4.0 Řetězový pohon

4.1 Řetězový pohon

Přenos hnací síly od motoru na zadní osu musí být realizován prostřednictvím článkového řetězu. Zadní ozubená rozeta je povolena značky FREELINE, nebo pro české závody označená promotérem. Promotér musí předem prostřednictvím prováděcího předpisu pro každý závod stanovit převodový poměr, a to v rozmezí, daném následující tabulkou.

TŘÍDA	50	60	100
Pastorek	Z 9	Z 10	Z 11
Rozeta	N57E – 80 N61E - 72	76-78-80-82-84	78-80-82-84-86
Řetěz	N57E – 106 N61E - 102	102-104	104-106-108

Tučně uvedené hodnoty jsou dodávány sériově z výroby.

Předepsané převody: Easy 60 - V. Mýto + Wackersdorf – 10/78, Cheb + Třinec + Sosnová + Bruck + Keckemet – 10/80; Písek + Třebatice – 10/82, Easy 100 – V. Mýto + Wackersdorf - 11/80, ostatní - 11/82.

4.2 Kryt řetězu

Montáž krytu řetězu dle předpisu komise kartingu AČR je povinná, pro italské závody EASYKART je předepsán kryt řetězu FREELINE.

5.0. Pneumatiky

5.1 Jsou povolené pneumatiky uvedené v následující tabulce a dodané výhradně promotérem. Na závod je povoleno použití max. jedné sady suchých a jedné sady mokrých pneumatik (závod začíná měřeným tréninkem). Případnou výměnu pneumatiky při defektu posoudí TK.

	TŘÍDA	50	60	100
S L I C K	ZNAČKA	Easykart	Easykart	Vega
	Přední	ETS 4,0/10,0-5	ETS 4,0/10,0-5	XH3 4,5/10,0-5
	Zadní	ETS 5,0/11,0-5	ETS 5,0/11,0-5	XH3 7,1/11,0-5

	TŘÍDA	50	60	100
R A I N	ZNAČKA	Easykart	Easykart	Easy
	Přední	ETR 4.0/10.0/5	ETR 4.0/10.0/5	ETR 4.0/10.0/5
	Zadní	ETR 5.0/11.0-5	ETR 5.0/11.0-5	ETR 6.0/11.0-5

Je zakázáno provádět jakékoliv úpravy pneumatik (mechanické, chemické), pozměňující jejich originální vlastnosti. Pneumatiky mohou být kontrolovány přístrojem MiniRAE.

6.0 Hmotnost

6.1 Hmotnost

Splnění váhového limitu se stanovuje vážením kompletní, provozuschopné motokáry, včetně jezdce s celou závodní výbavou, a to ve stavu, ve kterém projela cílem.

Případné závaží musí být na motokáře pevně uchyceno a to nejméně ve dvou bodech prostřednictvím šroubů s odpovídajícími samojistnými maticemi (dva šrouby M8 na 4 kg). Umístění závaží na nárazníky či podlahu motokáry je zakázáno. Jako závaží nejsou přípustné schránky s olovenými kuličkami či obdobný, nesoudržný materiál.

TŘÍDA	50	60	100
Hmotnost motokáry s jezdce	Kg 68	Kg 105	Kg 140

7.0 Jiná ustanovení

- 7.1 V závodě smí být ve třídách Easykart 60 a Easykart 100 použity max. 2 motory a 1 podvozek. V případě technické závady může být kdykoli v průběhu závodu použita technika zapůjčená promotérem.
- 7.2 Promotér může předepsat v průběhu závodu kontrolu techniky každého účastníka. Zpravidla se kontrolují nejméně první tři jezdci.
- 7.3 Všechny pro závod převzaté motory musí mít přípravu na zaplombování – Easykart 60 a Easykart 100 matici hlavy válce s otvorem min. 3 mm, Easykart 50 - šroub válce s otvorem min. 2,5 mm.
- 7.4 Při technické kontrole v průběhu závodu budou zkontrolované motory zaplombovány (válec/ hlava válce), tak, aby nemusela být kontrola v průběhu podniku znovu opakována
- 7.5 Promotér si vyhrazuje právo účasti svého zástupce při technické kontrole.
- 7.6 Vybraní jezdci použijí v závodě onboard kameru, dodanou promotérem. Natočené záběry mohou být použity v případě incidentu, nebo pro účely propagace projektu EASYKART.

ROKCUP CZ 2020 PROPOZICE

1. Úvodní ustanovení

Sérii ROKCUP CZ 2020 (dále jen „Série“) vypisuje McSUP s.r.o., Jílovišťská 64, 15531 Praha 5. Sportovní a technické řády podléhají schválení Komise kartingu.

1.1 Promotér ROKCUP CZ:

McSup s.r.o.
Jílovišťská 64
155 31 Praha 5
nelikart.g@gmail.com

2. Řády a předpisy

Jsou platné následující předpisy a řády v daném roce:

- a) Mezinárodní sportovní řád CIK-FIA
- b) národní sportovní a technické řády
- c) standardní propozice pro karting
- d) závazné předpisy vydané promotérem a schválené Komisí kartingu AČR
- e) zvláštní a prováděcí ustanovení vydaná pořadatelem jednotlivých závodů

3. Účastníci

3.1 Série je vyspána pro jezdce, vlastníci platnou licenci kartingu.

3.2 Série je vyspána v následujících kategoriích:

- ROK GP pro jezdce, kteří v daném roce dosáhnou 11 let a starší
- JUNIOR ROK pro jezdce, kteří v daném roce dosáhnou 11 let a starší, s motokárou specifikace JUNIOR ROK
- EXPERT ROK pro jezdce, kteří v daném roce dosáhnou 32 let a starší s motokárou specifikace SENIOR ROK

3.3 Série je vyspána pro následující specifikace motokár:

- JUNIOR ROK - s restriktorem výfuku, min. váha 145 kg
- SENIOR ROK - bez restriktoru výfuku, min. váha 165 kg

3.4 Právo startu obdrží jezdec na základě odevzdané přihlášky do závodu nejpozději při formální přejímce a zaplaceného vkladu.

3.5 Jezdcům jednotlivých kategorií Série budou pro potřebu identifikace přidělena pořadatelem startovní čísla.

- Všem jezcům budou rezervována a na základě jejich žádosti přednostně přidělena čísla, které používali v seriálu ROKCUP CZ 2019, pokud o jejich přidělení projeví zájem nejpozději do 28. 2. 2020 (pisemně na adrese organizátora nebo mailem na adrese nelikart.g@gmail.com, případně telefonicky 602320114).

4. Systém závodů

4.1 Seriál Série se skládá z šesti vyspaných pohárových závodů. V rámci každého závodu se uskuteční 3 samostatně bodované jízdy.

4.2 Kategorie ROK GP, JUNIOR ROK a EXPERT ROK budou startovat společně a jejich pořadí bude v rámci třídy vyhlášeno samostatně.

5. Hodnocení

5.1 Hodnocení seriálu se řídí sportovním řádem platným pro seriál Czech Kart Open 2020.

6. Kalendář závodů 2020

Je určen kalendářem seriálu Czech Kart Open 2020.

7. Jízdy

7.1 Časový rozvrh závodu bude uveden ve zvláštním ustanovení závodu.

8. Odměny

8.1 Odměnu obdrží první tři jezdci všech kategorií v každém závodě, za této podmínky: ROK GP zahrnuje všechny jezdce ve startovním poli. „Absolutní“ pořadí bude vyhlášeno a každý jezdec získává body bez ohledu, na počet jezdců v kategorii JUNIOR ROK a EXPERT ROK. Dále bude při účasti minimálně 3 přihlášených jezdců, kteří se zúčastní minimálně jedné bodované jízdy vyhlášeno pořadí tříd JUNIOR ROK a za stejných podmínek i EXPERT ROK.

8.2 První jezdec v celkovém hodnocení Série kategorie JUNIOR ROK získá přednostní právo účasti v mezinárodním finále VORTEX ROK CUP 2020 v kategorii JUNIOR ROK. V případě odmítnutí účasti některým z nominovaných jezdců, přejde toto právo na jezdce na dalším místě pořadí celkového hodnocení.

8.3 První jezdec v celkovém hodnocení Série kategorie ROK GP získá přednostní právo účasti v mezinárodním finále VORTEX ROK CUP 2020 v kategorii ROK SENIOR. V případě odmítnutí účasti některým z nominovaných jezdců, přejde toto právo na jezdce na dalším místě pořadí celkového hodnocení.

8.4 První jezdec v celkovém hodnocení Série kategorie EXPERT ROK splňující pravidla kategorie ROK EXPERT (dosažený věk 32 let / váha min. 85 kg) získá přednostní právo účasti v mezinárodním finále VORTEX ROK CUP 2020 v kategorii ROK EXPERT. V případě odmítnutí účasti některým z nominovaných jezdců, přejde toto právo na jezdce na dalším místě pořadí celkového hodnocení.

8.5 Práva startu v mezinárodním finále VORTEX ROK CUP 2020 mohou využít pouze jezdci splňující věková omezení pro mezinárodní finále, startující v Sérii výhradně s národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR a mající českou státní příslušnost.

8.6 Pro získání práva startu v mezinárodním finále se započítávají body ze závodů odjetých do 31. 8. 2020. Žádné jízdy se neškrtnají (sčítají se všechny získané body). Počet nominovaných míst určuje pořadatel mezinárodního finále.

9. Práva

9.1 Všechna autorská práva reklamní, televizní, rozhlasová, filmová a internetová si vyhrazuje organizátor Série.

10. Platnost rozhodnutí

10.1 Organizátor Série si vyhrazuje právo rozhodnutí při eventuálních sporech.

11. Změny

11.1 Organizátor Série si vyhrazuje právo změny či doplnění závazných předpisů nebo kalendáře seriálu. Tyto změny podléhají schválení Komise kartingu AČR.

12. Práva a povinnosti účastníků

12.1 Soutěžící a jezdci se zúčastní závodů na vlastní nebezpečí a nesou samostatnou občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost za všechny škody způsobené jimi používanými vozidly a také jimi samotnými. Soutěžící a jezdci se podáním přihlášky zřikají nároků úhrady škody, které vzniknou v souvislosti s uspořádáním závodů, a sice proti:

Propozice ROKCUP CZ

- CIK-FIA
 - Autoklubu České republiky
 - Komisi kartingu AS AČR
 - organizátorovi ROKCUP
 - pořadateli jednotlivých závodů
 - delegovaným činovníkům a osobám spojeným s pořádáním závodů
 - vlastníkům trati
 - stavební konstrukci trati, jakož i škodám, které budou způsobeny povrchem trati a veškerého příslušenství trati
 - veškerému pomocnému personálu a službě výše uvedených osob a míst
 - jiným účastníkům závodů, jejich pomocníkům, vlastníkům, držitelům jiných vozidel
 - vlastním soutěžícím, vlastním jezdciům a pomocníkům
- 12.2 Účastníci mají povinnost uzavřít úrazovou pojistku pro karting a pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám na uzavřených tratích v souladu s pravidly definovanými NSŘ.

11. Soudní příslušnost

- 13.1 Pokud by se některý z účastníků Série rozhodl své domnělé nároky vůči promotérovi (a to i přes vyloučení jeho zodpovědnosti v Závazných předpisech) uplatnit soudně, musí tak učinit u Okresního soudu pro Prahu 5.

ROKCUP CZ 2020 TECHNICKÝ PŘEDPIS

1. Minimální hmotnost

Minimální hmotnost kompletní motokáry s jezdcem ustrojeným dle platných předpisů a vybaveným předepsanou přilbou je stanovena takto:

JUNIOR ROK	= 145 kg (kromě výjimky v bodu 2.2)
SENIOR ROK	= 165 kg

2. Motor

2.1 Pro kategorii JUNIOR ROK typ VORTEX ROK GP, dle identifikačního listu ve standardním provedení výrobce, současně platí předpis ROK CUP TROPHY 2020, který je pro ČR platný do bodu 9 včetně.

- sériové a bez jakýchkoliv úprav musí být i zapalování, výfukové a sací potrubí, výfuk, karburátor včetně osazení předepsaného identifikačním listem výrobce – pro ROK GP = jehla k33, komínek DP 268, šoupátko č. 40, tryska sytiče č. 60, tryska volnoběhu č. 60, emulzní trubice volnoběhu B45, plováky 4,0 gr.
- motor kategorie JUNIOR ROK musí být osazen předepsaným restriktorem výfuku, který omezuje výkon motoru.

2.2 Pro kategorii ROK GP se veškeré technické předpisy shodují s technickými předpisy JUNIOR ROK s výjimkou povinnosti použít odlišný adaptér výfuku, neomezující výkon motoru. U jezdců mladších 14 let je z bezpečnostních důvodů povolena maximální váha kompletní motokáry kromě jezdce s výstrojí 115 kg. Neplatí pro mokrý závod.

2.3 Pro kategorii EXPERT ROK se veškeré technické předpisy shodují s technickými předpisy JUNIOR ROK s výjimkou povinnosti použít odlišný adaptér výfuku, neomezující výkon motoru.

2.4 Pro všechny kategorie se používá externí vodní pumpa.

2.5 Pro chlazení je povolen pouze jeden okruh chlazení osazený jedním chladičem. Chladícím médiem je voda, nemrznoucí směs není z bezpečnostních důvodů povolena.

2.6 Volné je:

- nastavení karburátoru velikostí hlavní trysky a polohou jehly šoupátka.
- svíčka, musí odpovídat ustanovení Technického předpisu pro Karting
- akumulátor
- chladič.

2.7 Výfuk musí být sériový a odpovídat identifikačnímu listu výrobce. Veškeré zásahy měnící tvar, rozměry, nebo objem výfuku jsou zakázány.

2.8 Veškeré nepovolené úpravy budou znamenat vyloučení ze závodu a při opakovaném porušení vyloučení z účasti v Sérii.

2.9 Organizátor si vyhrazuje právo povinné výměny dílů motoru kdykoliv v průběhu závodu za účelem posouzení jejich sériovosti (zapalování, výfuk, atd.).

2.10 Při poruše startéru je povolena pomoc mechanika na předstartovním roštu. Pomocné startovací zařízení může být na předstartovním roštu použito pouze v případě prokazatelné poruchy startování.

2.11 Zástupce servisního střediska VORTEX může být přítomen u všech technických kontrol.

3. Distribuce pneumatik

3.1 Veškerá manipulace s pneumatikami se řídí ustanovením Standardních propozic pro karting.

3.2 Distribuce suchých pneumatik podléhá režimu UP.

3.3 Náhradní pneumatika může být použita pouze v případě prokazatelného a neúmyslného poškození (posuzuje TK)

3.4 Pneumatiky:

Suché pneu jsou určeny: Bridgestone YLR ROK 4,5/10,0-5 + 7,1/11,0-5
(distribuce suchých pneu UP, značení pneu TK)

Mokrý pneu jsou určeny: Bridgestone YLP 4,2/10,0-5 + 6,0/11,0

Je možné použít: Bridgestone YNP 4,2/10,0-5 + 6,0/11,0-5
(distribuce mokrých pneu volná, značení pneu TK)

- výhradním dodavatelem pneumatik je: Mc.SUP s.r.o., Jílovištská 64, 15531 Praha 5, tel. 774791000 zastoupený v místě závodu servisním střediskem VORTEX – jezdec je povinen použít závodech pneumatiky označené a dodané výhradně tímto dodavatelem. Pneumatiky YNP nebudou po vyprodání zásob dále dodávány.

4. Podvozek

4.1 Podvozek specifikací JUNIOR ROK a SENIOR ROK musí být homologován CIK-FIA (včetně prošlých homologací).

4.2 U všech kategorií je v souladu s mezinárodním předpisem povoleno použití brzd působících pouze na zadní kola.

4.3 U všech kategorií je v souladu s mezinárodním předpisem povinné použití bezpečnostního nárazníku CIK-FIA.

5. Palivo

5.1 Na všech závodech je předepsán jednotný benzin dle Standardních propozic Kartingu. Kontrola paliva se řídí ustanovením Standardních propozic Kartingu 2020. Referenční vzorek paliva bude odebrán u předepsané čerpací stanice v den závodu. Kontrola paliva může být provedena TK kdykoli v průběhu závodu.

5.2 Je předepsán olej do paliva ENI KART 2T, alternativně ROKLUBE.

Organizátor ROKCUP:

McSUP s.r.o., Jílovištská 64, 15531 Praha 5, tel. 774 791 000, cemper@mcsup.cz

Servisní středisko VORTEX:

Vladimír Martínek, 28506 Ledčsko 12, tel. 724 179 991, vlad.martinek@seznam.cz

Příloha 4

HONDA SPRINT 2020 ORGANIZAČNÍ A SPORTOVNÍ ŘÁD

1. Úvodní ustanovení

Honda 390 klub v AČR vypisuje sérii HONDA SPRINT 2020 pořádané v rámci motokárového seriálu Czech Kart Open 2020.

Sportovní a technické řády podléhají schválení Komise kartingu.

1.1 Promotér sérií HONDA:

Honda 390 klub v AČR
Straky 29
417 71 Zabuřany
603 875 831
straky29@centrum.cz

2. Řády a předpisy

Jsou platné následující předpisy a řády v daném roce:

- a) Mezinárodní sportovní řád CIK-FIA
- b) Národní sportovní a technické řády
- c) Standardní propozice pro kartingové závody
- d) Sportovní a technický řád vydaný promotérem a schválený Komisí kartingu AČR
- e) zvláštní a prováděcí ustanovení vydaná pořadatelem jednotlivých závodů

3. Účastníci

3.1 HONDA SPRINT 2020 je vypsán pro jezdce s platnou kartingovou licencí pro rok 2020. V daném roce musí jezdec dovršit 14 let a jeho hmotnost s výstrojí (přilba, kombinéza, boty a rukavice) musí být minimálně 60 kg.

3.2 Vklad do závodu

Vklad je splatný při administrativní přejímce, zahrnuje parkování a služby v parkovišti závodních strojů a vklad. Neobsahuje odpovědnostní pojištění jezdce.

3.3 Odpovědnostní pojištění jezdců

Zajistí Autoklub ČR uzavřením rámcové pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti jezdce za škodu způsobenou třetí osobě. Pojistné bude vybíráno při administrativní přejímce společně se vkladem do závodu.

3.4 Povinná reklama

Povinná reklama, určená promotérem seriálu, musí být umístěna na všech startovních číslech a tým je povinen tuto reklamu mít v čitelném stavu při technické přejímce, před startem do měřeného tréninku a před startem do vlastního závodu. Reklamní nálepky budou připraveny k vyzvednutí u organizátora závodu v průběhu administrativní přejímky závodu.

4. Systém závodů

Seriál HONDA SPRINT 2020 se skládá z šesti závodů vypsáných při Czech Kart Open 2020.

5. Hodnocení

5.1 Bodování se řídí systémem bodování dle národních sportovních řádů (Standardní propozice pro karting 2020).

6. Organizační řád

6.1 Administrativní přejímka

Soutěžící je povinen předložit všechny předepsané doklady:

Propozice HONDA

- vyplněnou přihlášku
- vyplněnou technickou kartu
- kartingovou licenci soutěžícího platnou pro rok 2020
- kartingové licence jezdců platné pro rok 2020

6.2 Technická přejímka

Technické přejímky se společně zúčastní jezdec s výstrojí (kombinéza, přilba, boty a rukavice), motokárou a technickou kartou.

Technický komisař zkontroluje výstroj jezdců, technický stav motokáry a do technické karty zaznamená čísla plomb motoru.

Veškeré nedostatky zaznamená do technické karty a před startem závodu zkontroluje jejich odstranění.

6.3 Rozprava

Čas rozpravy je určen ve Zvláštním ustanovení a povinnost se jí účastnit mají všichni jezdci, soutěžící.

6.4 Start závodu

Start v pohybu dle platných Standardních propozic AS AČR pro kartingové závody 2020.

7. **Celkový vítěz**

7.1 Kritéria pro celkového vítěze HONDA SPRINT 2020 jsou shodné s kritérii v PAČR 2020.

7.2 Dunlop Trophy

V rámci závodů kategorie HONDA SPRINT 2020 budou navíc samostatně hodnoceny jezdci používající pneumatiky Dunlop SL1 jako DUNLOP TROPHY 2020. Jezdci používající tyto pneumatiky budou bodovat zároveň i v celkovém hodnocení HONDA SPRINT 2020. Kritéria pro bodování a pro celkového vítěze HONDA SPRINT 2020 jsou shodné s kritérii tříd v PAČR 2020. V případě vyhlášení mokrého závodu (použití mokrých pneumatik) se body neudělují.

8. **Ceny**

První tři jezdci v HONDA SPRINT 2020 obdrží věnec a věcnou cenu.

9. **Autorská práva**

Všechna autorská práva reklamní, televizní, filmová a internetová vlastní promotér.

10. **Platnost rozhodnutí**

Při eventuálních sporech má rozhodující a konečné slovo Sbor sportovních komisařů.

11. **Právo změn**

Promotér si vyhrazuje právo provést změny propozic z titulu vyšší moci či dalších okolností, včetně odvolání závodů z důvodů bezpečnostních nebo z příkazů úředních, aniž by přebíral odpovědnost za jakékoli škody z toho vzniklé. Tato změna nabývá platnosti po schválení Komise kartingu AČR.

12. **Soudní příslušnost**

Pokud by se některý z účastníků rozhodl své domnělé nároky vůči pořadateli těchto seriálů (a to i přes vyloučení jeho zodpovědnosti v závazných předpisech) uplatnit soudně, musí tak učinit u Okresního soudu Teplice.

13. **Práva a povinnosti účastníků**

Soutěžící a jezdci se zúčastní závodů na vlastní nebezpečí a nesou samostatnou občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost za všechny škody způsobené jimi používanými vozidly a také jimi samotnými. Soutěžící a jezdci se podáním přihlášky

zřikají nároků úhrady škody, které vzniknou v souvislosti s uspořádáním závodů, a sice proti:

- CIK-FIA
- Autoklubu České republiky
- Komisi kartingu AS AČR
- promotérovi
- pořadateli jednotlivých závodů
- delegovaným činovníkům a osobám spojeným s pořádáním závodů
- vlastníkům trati
- stavební konstrukci trati, jakož i škodám, které budou způsobeny povrchem trati a veškerého příslušenství trati
- veškerému pomocnému personálu a službě výše uvedených osob a míst
- jiným účastníkům závodů, jejich pomocníkům, vlastníkům, držitelům jiných vozidel
- vlastním soutěžícím, vlastním jezdciům a pomocníkům

S podáním přihlášky pořadatel a vyhlášovatel poháru odmítá ručení vůči všem účastníkům. Odmítnutí ručení platí pro nároky z jakéhokoliv právního důvodu, ať už pro nároky náhrady škody ze smluvního, jakož i mimosmluvního ručení a také pro nároky z nedovoleného jednání.

14. Právo použití

Tento organizační a sportovní řád včetně všech dodatků je povoleno používat pouze se souhlasem promotéra.

HONDA SPRINT 2020 TECHNICKÝ PŘEDPIS

Všeobecná ustanovení

- vše, co není výslovně těmito předpisy povoleno, je zakázáno
- motor musí být upraven a odpovídat registračnímu listu M02/11 (K1 SXQ4, starý typ) a M01/13 (UT2 SHQ5, nový typ). Mohou na něm být dodatečně provedeny úpravy pouze dle doplňků schválených Komisí kartingu AČR a zveřejněných na oficiálních stránkách promotéra nebo autoklubu.
- povolené změny s sebou nesmí přinést žádné změny nepovolené
- všechny díly musí být pro všechny soutěžící volně k dostání na trhu
- použití titanu, keramiky (s výjimkou zapalovací svíčky), uhlíkových nebo kevlarových vrstvených materiálů (s výjimkou sedačky, podlahy, krytu řetězu a horního krytu motoru), je zakázáno
- motory nového typu, tedy Honda GX390 UT2 SHQ5 pro pohár Honda Endurance a Honda Sprint při Poháru AČR distribuuje a uvádí do provozu výhradně Honda klub 390 v AČR, případně jím pověřené osoby.

1. Motor

Typ – Honda GX 390 K1 SXQ4 (starý model) nebo Honda GX 390 UT2 SHQ5 (nový model). Jednoválcový čtyřtaktí vzduchem chlazený motor bez převodovky homologovaný AČR o zdvihovém objemu 390 ccm, se sériovým karburátorem KEIHIN BE, suchou odstředivou spojkou Suco a výfukem shodným s homologačním listem. Homologační list AČR obsahuje technické údaje modelu sériového motoru, odstředivé spojky a výfuku. Všechny technické detaily, které nejsou uvedeny v homologačním listu, nejsou jasné nebo nejsou uvedeny jejich přesné parametry, musí odpovídat, pokud předpisy nestanoví jinak, sériové produkci nebo údajům v dílenské příručce. Také tolerance a mezní rozměry uvedené v homologačním listě, které nejsou prakticky dosaženy na motoru ze sériové produkce, nesmí být dosaženy prostřednictvím dodatečných úprav. Zaleštění kanálů je dodatečná nepovolená úprava. Díly, které neodpovídají sériovému výrobnímu procesu, nejsou sériové. Níže popsané úpravy motoru smí sloužit výhradně účelu zvýšení životnosti motoru a jeho dílů. Přípustné jsou pouze ty úpravy, které jsou výslovně dovoleny. V případě opravy poškozeného motoru smějí být použity pouze takové náhradní díly, které jsou určeny pro sériovou produkci tohoto motoru.

1.1 Plombování motoru

Motor bude zaplombován dvěma nezávislými plombami, umístěnými na ocelovém lanku. Lanko bude vedeno i hlavami šroubů bočního víka a hlavy motoru. Čísla jednotlivých plomb jsou přísně evidována. Používat se budou výhradně plomby ROTO SEAL – barvy červené. Právo plombovat motory má servisní středisko, které určí promotér Honda 390 klub v AČR. (seznam a kontakt servisního střediska je součástí těchto technických předpisů). Při porušení pouze jedné plomby, nemusí být motor podroben kontrole a bude zaplombován bez poplatku. Při porušení obou plomb, musí být motor zkontrolován dle příslušného homologačního listu. Tato kontrola bude provedena za poplatek 1200 Kč + DPH. Protože kontrola je náročná, nemůže být prováděna v průběhu závodů. Pokud dojde k porušení obou plomb v průběhu závodů, motor bude zaplombován pouze dočasně na tento konkrétní závod a do dalšího závodu musí být provedena výše uvedená kontrola a zaplombování motoru. Motor bude technickým komisařem jezdcí odebrán v uzavřeném parkovišti a předán do servisního střediska. Pokud bude při kontrole zjištěno, že motor neodpovídá předpisům, bude jezdec z

předchozího závodu vyloučen. Pokud jezdec nebo soutěžící nepředá motor ke kontrole a zaplombování, nebude tento motor připuštěn s plombami technických komisařů k dalšímu závodu a jezdec bude z příslušného závodu vyloučen.

1.2 Válec a kliková skříň

Válec spolu s klikovou skříňí tvoří jeden opracovaný odlitek se zalitou vložkou válce. Vrtání válce je přípustné pouze na maximální hodnotu danou maximálním rozměrem sériového pístu odpovídajícímu poslednímu výbrusu (uvedeno v homologačním listě). Kliková skříň smí mít uvnitř pouze takové úpravy, které zlepšují mazání motoru. Mohou v ní být pevně umístěny (přišroubovány nebo přinýtovány) přípravky k zamezení odtoku oleje vlivem odstředivých sil.

1.3 Hlava válce

Hlava válce musí být sériová, bez známek jakýchkoliv úprav a minimální objem spalovacího prostoru dle homologačního listu musí být vždy dodržen. Je povoleno přerovnění dosedací plochy hlavy za účelem odstraňování nerovnosti nebo za účelem dosažení minimálního povoleného obsahu spalovacího prostoru. Oprava sedel ventilů může být prováděna pouze v souladu s dílenskou příručkou Honda motorové stroje a dle homologačního listu. Jakékoliv dodatečné úpravy sacího a výfukového kanálu jsou zakázány. V případě, že se při kontrole nového motoru nebo nové hlavy zjistí zásah obráběcím nástrojem do kanálů, bude toto konzultováno s promotérem a zapsáno v protokolu o kontrole. V žádném případě nesmí být stopy po obrábění na vstupu nebo výstupu sacího a výfukového kanálu. V případě, že tento motor bude mít vyšší výkon než běžně používané motory, má promotér právo nařídít výměnu hlavy.

1.4 Klikový mechanismus (klikový hřídel, ojnice, píst, pístní čep)

Klikový mechanismus smí být upravován pouze za účelem zlepšení mazání ojnicího a pístního čepu a to způsobem uvedeným v homologačním listě pomocí odstředivky namontované na klikové hřídeli a kanálku vyvrtaném do čepu ojnicího ložiska. Z důvodu montáže na klikovou hřídel smí být upraven také vyvažovací hřídel dle výkresu uvedeného v homologačním listě. Vyvažovací hřídel nesmí být vyřazen z činnosti. Ojnice může mít upraveno horní oko pro pístní čep, jak zvětšením mazacího otvoru, tak úpravou tvaru horního oka ojnice. Nejmenší šířka horního ojnicího oka nesmí být po úpravě menší než 20mm. V žádném případě nesmí dojít k porušení minimální váhy ojnice. Jakákoliv úprava pístu a pístního čepu je zakázána. Za účelem upevnění spojky musí být upraven konec klikové hřídele, ležící vně vnější strany skříňe motoru.

1.5 Ventilový rozvod

Na vačkovém hřídeli nesmí být provedeny žádné změny. Časování rozvodu musí odpovídat homologačnímu listu. Ventily musí být použity dle homologačního listu. Ventilový talíř a dřík ventilu musí odpovídat homologačnímu listu a žádné hrany a plochy ventilového talíře nesmí být dodatečně zaobleny a zaleštěny. Pružinový talíř a spojení ventil-pružinový talíř musí být sériové a odpovídat homologačnímu listu. Vratné pružiny ventilu musí odpovídat homologačnímu listu. Smí být použity maximálně dvě šroubové pružiny na jeden ventil. Podkládání pružin není dovoleno.

1.6 Sací potrubí, restriktor a karburátor

Sací potrubí musí být dle homologačního listu, jeho délka se měří svinovacím metrem o šířce 5 mm po vnitřním kratším oblouku. Restriktor musí odpovídat homologačnímu listu a je namontován mezi plastový člen a sací potrubí (platí pouze pro typ SXQ4). Karburátor musí být sériový KEIHIN BE dle homologačního listu. Jedinou povolenou úpravou karburátoru je demontáž sytičové klapky včetně

osičky nebo její vymontování a zaslepení otvoru. Sériové kryty karburátoru a čističe sání musí být odstraněny. Je zakázána jakákoliv úprava šroubků upevnění akcelerační klapky. Je povolena úprava (oprava) plastového ovládání akcelerační klapky, ale způsob ovládání musí zůstat zachovaný.

1.7 Výfuk

Všechny díly výfukového potrubí musí dle homologačního listu, tzn. koleno výfuku (svod od hlavy válce), výfukové potrubí včetně pružného členu a tlumič výfuku. Na tlumiči výfuku je povolena pouze změna polohy montážní příruby, kterou lze pootočit podél podélné osy tlumiče tak, aby bylo dosaženo optimálního směru vyústění vývodu z tlumiče, vzhledem k namontování plastové ochrany zadních kol. Celková délka tlumiče musí být zachována.

1.8 Regulátor otáček

Sériový regulátor otáček je povoleno buď vyřadit z provozu, nebo ho úplně demontovat.

1.9 Setrvačnick

Setrvačnick musí vycházet ze sériového dílu a smí být upravován, a to pouze ubíráním materiálu. Jeho hmotnost musí odpovídat hodnotám uvedených v homologačním listě. U modelu UT2 SHQ5 může být upraven pouze dle homologačního listu.

1.10 Chlazení

Motor musí mít zachováno sériové nucené chlazení. Na oběžném kole ventilátoru, jeho lopatkách, sacích otvorech a výtlačném kanálu k válci motoru nesmí být prováděny žádné úpravy a nesmí být zakrývány žádné otvory sání nebo výtlačku chladícího vzduchu.

1.11 Zapalování, zapalovací svíčka

Zapalování musí být sériové a odpovídat homologačnímu listu. Nesmí na něm být prováděny jakékoliv úpravy, včetně změny předstihu zážehu. Nelze zaměnit setrvačnick ani cívku ze starého modelu na nový a naopak. Výrobce a provedení zapalovací svíčky jsou volné. Smí však být použito pouze jedno těsnění bez použití dalších kroužků nebo podložek. Zapalovací svíčka nesmí být dodatečně upravována.

1.12 Spojka

Motor musí být vybaven suchou odstředivou spojkou dle homologačního listu, která je namontována na hnacím hřídeli. Povolena je pouze výměna pružin odstředivých třecích segmentů. Tuhost těchto pružin je libovolná. Maximálně však smějí být použity čtyři pružiny, a to dvě a dvě na každé straně třecích segmentů. Je povolena úprava vnitřní plochy koše spojky soustružením za účelem odstranění nerovností vzniklých otěrem. Není povoleno nanášení jakéhokoliv materiálu na třecí plochu.

1.13 Automatický vypínač motoru

Automatický vypínač chodu motoru při poklesu hladiny oleje je demontován.

1.14 Náplně

Všechny náplně a druhy olejů jsou volné. Doporučuje se však dbát pokynů výrobce.

1.15 Nádrž a kryt motoru

Sériová nádrž paliva musí být demontována a nahrazena běžnou motokárovou nádrží umístěnou dle platných předpisů CIK-FIA. Původní držáky sériové nádrže musí být odstraněny dle homologačního listu. Motor musí být zakrytován krytem z netříštivého materiálu a nesmí mít ostré hrany.

1.16 Palivové čerpadlo

Palivové čerpadlo smí být mechanické nebo pneumatické. Pro pohon pneumatického palivového čerpadla smí být na sacím potrubí vyvedeno hrdlo s maximálním vnitřním Ø 5 mm.

2. Palivo

Je předepsán jednotný benzín dle technického předpisu ve Standardních propozicích pro karting.

3. Pohon

Pohon na zadní osu je proveden prostřednictvím řetězového převodu. Řetězová kolečka a rozety jsou volné. Tento převodový poměr je během jízdy motokáry stálý a je určován používaným řetězovým kolečkem na hnacím hřídeli motoru a používanou rozetou na zadní ose.

4. Hluk

Hraniční hodnota hluku je max. 90 + 2 dB (A).

5. Podvozek

Nemusí být homologován, ale musí vycházet z produkce výrobce uznaným CIK-FIA (homologoval alespoň 1 podvozek). Brzda musí působit pouze na dvě zadní kola a musí být hydraulická.

5.1 Karoserie

Homologovaná CIK-FIA včetně proších homologací, s výjimkou povolení výřezu bočního plastu na straně motoru, který slouží pro uvolnění místa pro část motoru zasahující do tohoto plastu. Je povinná plastová ochrana zadních kol v souladu s předpisem CIK.

5.2 „Padací“ přední spojler

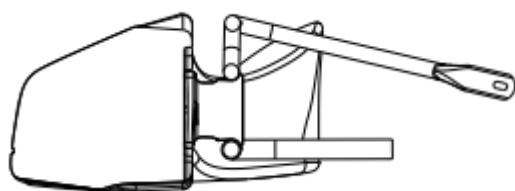
Pro HONDA SPRINT 2020 je povinné použití tzv. „padacího“ spojleru v souladu s mezinárodními předpisy CIK-FIA. V případě, že jezdec dokončí měřený trénink s předním spojlerem v nesprávné pozici, jezdcovi bude smazán jeho nejrychlejší čas. V případě, že jezdec dokončí finálovou jízdu nebo superfinále s předním spojlerem v nesprávné pozici, jezdcovi bude přičteno k výslednému času 5 sekund. V případě, že se jezdec pokusí nasadit přední spojler do správné pozice v průběhu jízdy nebo po jejím skončení ještě před kontrolou technickým komisařem, bude tento jezdec vyloučen nejen z dané jízdy, ale z celého závodu.

Držáky předního spojleru v souladu s tímto předpisem:

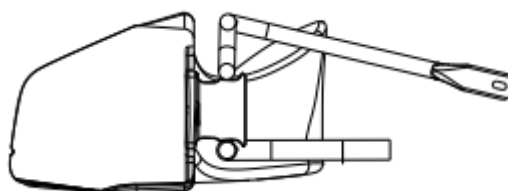


Pro jezdce kategorie HONDA 390 symbolická cena 390 Kč s DPH.

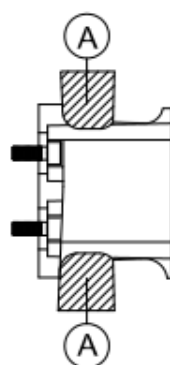
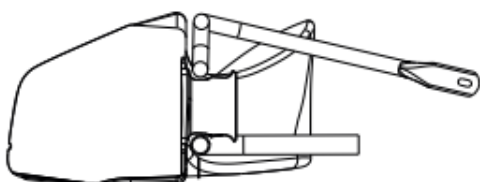
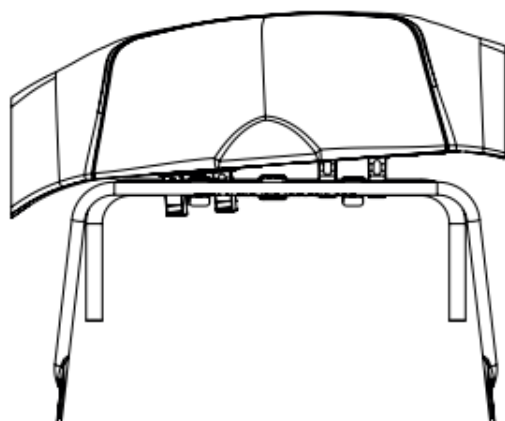
Správná pozice:



Akceptovatelná pozice:



Nesprávná pozice (pokud se část trubkového nárazníku nachází v oblasti „A“):



6. Pneumatiky

DUNLOP SL1	vpředu	10x4,5-5
DUNLOP SL1	vzadu	11x7,1-5
BEBA Sportiv Runner	vpředu	10x4,5-5
BEBA Sportiv Runner	vzadu	11x7,1-5

Vpředu i vzadu musí být použity pneumatiky stejné značky a typu.

Jezdci používající pneumatiky Dunlop SL1 budou v rámci závodů kategorie HONDA SPRINT 2020 navíc hodnoceny samostatně jako DUNLOP TROPHY 2020. Jezdci používající tyto pneumatiky budou bodovat zároveň i v celkovém hodnocení HONDA SPRINT 2020. Kritéria pro bodování a pro celkového vítěze HONDA SPRINT 2020 jsou shodné s kritérii tříd v PAČR 2020. V případě vyhlášení mokrého závodu (použití mokrých pneumatik) se body neudělují.

Mokré pneumatiky jsou předepsány:

DUNLOP KT11W11	vpředu	10x4,5-5
DUNLOP KT11W11	vzadu	11x6,5-5
DUNLOP KT13W12	vpředu	10x4,5-5
DUNLOP KT13W12	vzadu	11x6,5-5
DUNLOP KT14W13	vpředu	10x4,5-5
DUNLOP KT14W13	vzadu	11x6,5-5

V případě zimního povrchu (led/sníh) je dovoleno použít speciální pneumatiky pro sníh, pětipalcové, bez hřebů.

Je povoleno použití suchých pneumatik dodaných pouze promotérem určeným dodavatelem, který má právo je při prodeji označit. Dodavatelem je oficiální prodejce motokárových pneu Dunlop v ČR, firma Jiří Kočka OK KART Servis.

7. Hmotnost

Minimální hmotnost kompletní motokáry s jezdceem ustrojeným dle platných předpisů a vybaveným předepsanou ochrannou přilbou je 185 kg.

8. Barva startovních čísel a tabulek

Startovní čísla černá, barva tabulky žlutá.

9. Bezpečnost

9.1 Kombinéza

Jezdci jsou povinni používat pouze kombinézy s platnou nebo prošlou homologací CIK-FIA nebo homologované AČR. Stav kombinézy posoudí při technické přejímce nebo na předstartovním roštu technický komisař, který má právo nepustit jezdce do závodu s poškozenou kombinézou.

9.2 Přilba

Je povoleno použití ochranných přileb dle ustanovení technického řádu Komise kartingu AČR.

Dále mohou být používány přilby následujících norem:

- Snell K-98
- Snell SA2000
- British Standards Institution BS 6658-85 A včetně dodatků
- British Standards Institution BS 6658-85 A/FR včetně dodatků
- ECE-22-05P z kompozitního materiálu

V žádném případě není možné použití otevřených nebo motokrosových přileb.

Možnost použití přilby posoudí při technické přejímce nebo na předstartovním roštu technický komisař, který má právo nepustit jezdce do závodu s přilbou, která nezajistí dostatečnou ochranu jezdce.

10. Právo použití

Tyto technické předpisy včetně registračních listů a všech dodatků je povoleno používat pouze se souhlasem promotéra.

Hlavní servisní středisko s možností distribuovat a plombovat motory:

Honda 390 klub v AČR
Straky 29
417 71 Zabuřany
603 875 831
straky29@centrum.cz

Pověřené servisní středisko s možností plombovat motory:

Promotérem určený subjekt uvedený na www.honda390.cz