

# SPORTOVNÍ PŘEDPISY

## 1.1. 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.

## 1.2. DEFINICE A PRAVIDLA

### 1.2.1. 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)

### 1.2.2. Motokára

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

### 1.2.3. Účastník

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

### 1.2.4. Delegace

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

### 1.2.5. 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

### 1.2.6. 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.

### 1.2.7. Závod

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

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

### 1.2.8. Motokárový areál

Soubor staveb a zařízení potřebných k uspořádání závodu.

### 1.2.9. Parkoviště závodních strojů

1.2.9.1. Parkoviště závodních strojů (PZS) je uzavřený prostor, vyhrazený pro

## Sportovní předpisy

soutěžící, jezdce, jejich doprovod, případně činovníky.

- 1.2.9.2. V PZS je zakázáno jezdit na motorkách, skútrech a jiných motorových nebo elektrických vozidlech osobám do 18 let..
- 1.2.9.3. Ve vybraných prostorech PZS může být zakázáno startovat, zabíhat, zahřívát nebo zkoušet motory motokár – viz ZU.
- 1.2.9.4. Časový harmonogram podniku může obsahovat časová období klidu, která se musí povinně dodržet.

### **1.2.10. Startovní servisní zóna**

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

### **1.2.11. Předstartovní rošt**

- 1.2.11.1. Předstartovní rošt je prostor oddělený od startovní servisní zóny dle článku 12.5.
- 1.2.11.2. Motor smí být nastartován pouze na pokyn pořadatele.
- 1.2.11.3. TK provádí namátkovou kontrolu při vjezdu do tohoto prostoru. Není zodpovědností TK kontrolovat všechny motokáry, zda odpovídají předpisům.
- 1.2.11.4. 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.
- 1.2.11.5. Určený TK po ukončení kontrol vydá souhlas k otevření výjezdu z předstartovního roštu na závodní trať.
- 1.2.11.6. Bez tohoto souhlasu nemůže pořadatel výjezd jezdčům umožnit.

### **1.2.12. Cílová servisní zóna**

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

### **1.2.13. Prostor pro opravy**

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

### **1.2.14. 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.

### **1.2.15. Uzavřené parkoviště (UP)**

- 1.2.15.1. Každý motokárový areál musí mít uzavřené parkoviště.
- 1.2.15.2. Jeho umístění je v prostoru mezi cílovou servisní zónou a vjezdem do PZS.
- 1.2.15.3. UP musí být vhodným způsobem zajištěno proti přístupu nepovolaných osob.
- 1.2.15.4. Do UP nesmí vstupovat nikdo kromě určených činovníků, jezdců dané třídy

a mechaniků, kteří doprovází svůj stroj a jsou řádně označeni.

#### **1.2.16. Závodní trať**

1.2.16.1. Pod pojmem závodní trať se rozumí prostor, zpravidla ohraničený souvislými bílými nebo žlutými čarami, po kterém se v průběhu tréninku nebo závodu pohybují motokáry.

1.2.16.2. Začíná výjezdem z předstartovního roštu.

#### **1.2.17. Zakázaný prostor**

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

#### **1.2.18. 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.

#### **1.2.19. Sportovní ředitel**

1.2.19.1. Sportovní ředitel může být jmenován pro závody Mistrovství ČR a Poháru AČR.

1.2.19.2. 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

#### **1.2.20. 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.

#### **1.2.21. Vedoucí Uzavřeného parkoviště**

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

#### **1.2.22. Vedoucí tratě**

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

#### **1.2.23. Pořadatelé**

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

## Sportovní předpisy

jsou povinni respektovat jejich pokyny.

### 1.2.24. 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 podléhají schválení AS AČR.

### 1.2.25. 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.

### 1.2.26. Dětské třídy

Za dětské třídy jsou v rámci tohoto předpisu považovány třídy:

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

## 1.3. PŘIHLÁŠKY, VKLADY, REKLAMA A PALIVO

### 1.3.1. Přihlášky

1.3.1.1. 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“.

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

1.3.1.3. 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.

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

1.3.1.5. Organizační výbor si vyhrazuje právo odmítnout přihlášku soutěžícího ~~nebo jezdce~~ s udáním důvodu.

1.3.1.6. 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.

1.3.1.7. 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.

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

### 1.3.2. Vklady

1.3.2.1. 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.

1.3.2.2. Pro podniky AS AČR vklady pro jezdce činí:

- Základní vklad (i série ASN) 3.000 Kč + členský příspěvek na pojištění
- Školní 50 1.800 Kč + členský příspěvek na pojištění
- Členský příspěvek na pojištění 100 Kč / jezdec / 2 dny

1.3.2.3. Je předepsán jednotný poplatek za páteční volné tréninky organizované

pořadatelem podniku pro všechny podniky AS AČR:

- za celý den 1.200 Kč
- od 13:00 dále 800 Kč

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

### **1.3.3. Reklama**

1.3.3.1. 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.

1.3.3.2. Reklamu má právo odmítnout. V tomto případě zaplatí při administrativní přejímce přírůžku 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.

### **1.3.4. Palivo**

1.3.4.1. Na všech závodech M ČR a PAČR je předepsán jednotný bezolovnatý benzin Shell V-Power 95.

1.3.4.2. 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.

### **1.3.5. Pojištění**

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

## **1.4. PŘEJÍMKY**

### **1.4.1. Administrativní přejímka**

1.4.1.1. 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.

### **1.4.2. Technická přejímka**

1.4.2.1. Slouží zejména ke kontrole příslušnosti k dané třídě, kontrole bezpečnostních prvků motokáry a ochranných pomůcek jezdce.

1.4.2.2. Bude ukončena nejpozději 1 hodinu před zahájením měřených tréninků.

1.4.2.3. 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 závodu)

1.4.2.4. 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.

1.4.2.5. V případě, že jezdec použije v oficiálním tréninku, měřeném tréninku, finálových jízdách a superfinále jinou techniku, než zapsal do technické karty, má

## Sportovní předpisy

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. Za nekonformitu s technickým předpisem se považuje také nepoužití přidělených startovních čísel. Ve všech volných trénincích, oficiálních trénincích a bodovaných jízdách počínaje prvním sobotním tréninkem až do skončení závodního víkendu musí jezdec použít pneumatiky schválené pro danou třídu a získané výhradně z oficiální distribuce – viz standartní propozice kartingu bod 12.1..

1.4.2.6. Pořadatel může v ZU technickou přejímku doplnit, případně pozměnit její systém a stanovit časový rozvrh technické přejímky.

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

1.4.2.8. 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
- 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 k okamžitému použití 1 hasicí přístroj 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 měřicím 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 měřicí 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 jezdcovi 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

**1.5. CHOVÁNÍ JEZDCŮ NA MOTOKÁROVÝCH OKRUZÍCH****1.5.1. Dodržování signalizace**

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

**1.5.2. Předjíždění během závodu**

1.5.2.1. 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.

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

1.5.2.3. Předjíždění může být podle okolností prováděno buď zprava, nebo zleva. Nicméně manévry, způsobující bránění jiným jezdce, například více než jedna změna směru na ochranu pozice, úmyslné vytlačení motokára 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.

1.5.2.4. 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.

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

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

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

**1.5.3. Zastavení motokáry během závodu**

1.5.3.1. 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.

1.5.3.2. Pokud by motokára zastavila mimo prostor pro opravy, musí být co nejrychleji přesunuta tak, aby její přítomnost nepředstavovala nebezpečí, ani nebránila jiným jezdce. Pokud není jezdec schopen motokáru přesunout, je

## Sportovní předpisy

povinností traťových komisařů, aby mu pomohli.

1.5.3.3. 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.

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

### 1.5.4. Instrukce a komunikace se soutěžícími

1.5.4.1. Všechny výsledky měřených tréninků, závodů a stejně tak všechna rozhodnutí činovníků musí být vyvěšena na oficiální vývěškové tabuli nebo elektronické vývěsce.

1.5.4.2. PU musí být vyvěšena na žlutém papíře

## 1.6. SIGNALIZACE

### 1.6.1. Startovní světla

1.6.1.1. Startovací pokyn je dáván pomocí 4 červených světel. Start je dán zhasnutím světel.

1.6.1.2. Světla musí být viditelná z kteréhokoliv místa na startovním roštu.

1.6.1.3. 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.

### 1.6.2. Vlajková signalizace

1.6.2.1. Doporučené rozměry vlajek:

- červená vlajka a cílová vlajka: 80 x 100 cm
- ostatní vlajky: 80 x 80 cm

1.6.2.2. 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 jezdcovi, 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.

1.6.2.3. Vlajky popsané v odstavcích iv. – vii. musí být ukazovány nehybně a musí být doplněny informační tabulí s dobře čitelným číslem, která je ukázána jezdcovi 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.

1.6.2.4. 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 zablokovaná

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 jezdcovi, který bude předjížděn o jedno, nebo více kol.

**xi. Bílá vlajka**

S touto vlajkou se mává na znamení jezdcovi, 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.

**1.6.3. Stanoviště traťových komisařů a vlajková signalizace**

1.6.3.1. Proškolení traťový komisaři jsou rozestavěni 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.

1.6.3.2. 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.

**1.7. ROZPRAVA A TRÉNINKY**

**1.7.1. Oficiální volný trénink**

1.7.1.1. Jsou to volné tréninkové jízdě, rozdělené podle kategorií a časového harmonogramu.

1.7.1.2. Tohoto tréninku se mohou zúčastnit pouze jezdcí, kteří absolvovali

administrativní přejímku a technickou přejímku.

### **1.7.2. Rozprava**

- 1.7.2.1. 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.
- 1.7.2.2. Čas rozpravy musí být uveden ve zvláštních ustanoveních.
- 1.7.2.3. Rozprava se musí konat před měřeným tréninkem. Mimořádná rozprava může být uspořádána, pokud bude nutná.
- 1.7.2.4. Rozpravu řídí Ředitel závodu nebo Sportovní ředitel.
- 1.7.2.5. Jezdce dětských tříd musí doprovázet i soutěžící.
- 1.7.2.6. Pořadatel zajistí kontrolu účasti jezdců/soutěžících.
- 1.7.2.7. Pokud se jezdec, nebo soutěžící na rozpravu nedostaví, bude potrestán ŘZ finanční pokutou 1.000 Kč.

### **1.8. POVINNÁ PŘESTÁVKA**

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

### **1.9. 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.

#### **1.9.1. Průběh měřeného tréninku**

- 1.9.1.1. V měřeném tréninku budou jezdcům měřena všechna kola. Délka tohoto tréninku je 7 minut pro každou z vypsanych tříd.
- 1.9.1.2. 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.
- 1.9.1.3. Po ukončení měřeného tréninku a zvážení zaveze jezdec svou motokáru okamžitě do cílové servisní zóny a následně na dobu určenou HTK. do UP.
- 1.9.1.4. 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.
- 1.9.1.5. V případě předání písemného protestu na motokáru, nesmí daná motokára

## Sportovní předpisy

opustit prostor UP až do rozhodnutí SSK.

1.9.1.6. Ukončení měřeného tréninku je signalizováno šachovnicovou vlajkou.

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

### 1.10. 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.

### 1.11. 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 (krabíčka) musí být umístěn na zadní straně sedačky v její levé polovině, na dobře přístupném místě. Osa transpondéru je  $250 \pm 50$  mm od vozovky.

### 1.12. DISTRIBUCE PNEUMATIK

#### 1.12.1. Distribuce pneumatik s použitím systému s čárových kódů

Pro měřený tréninky a všechny následující závody je povolena:

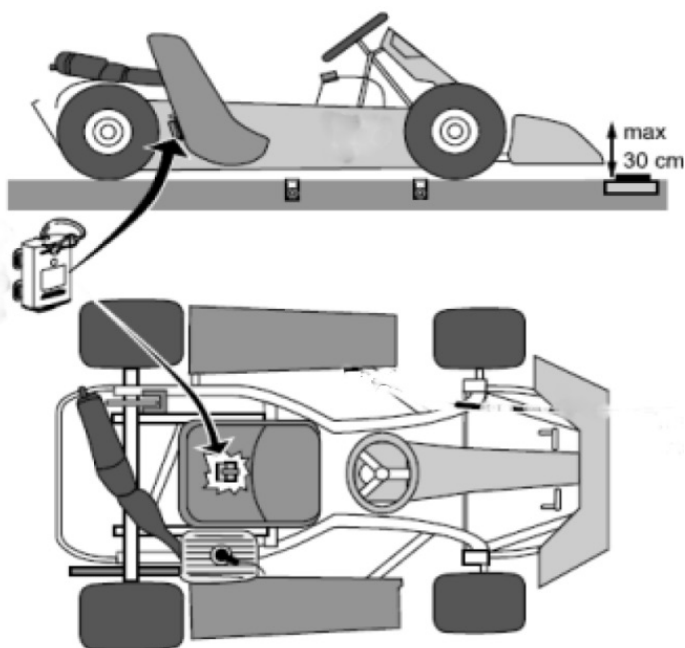
- jedna sada "suchých" (slick) pneumatik a jedna náhradní pneumatika
- dvě sady "mokrých" pneumatik s dezénem a jedna náhradní pneumatika

##### 1.12.1.1. Distribuce pneumatik

###### ➤ Soutěžící pro své jezdce zajistí:

- zakoupení vouchera 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 jezdcovi

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 závodu 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 odmašťovadel v blízkosti pneumatik, neboť by to ve svém důsledku mohlo vést k nepřipuštění do měřeného tréninku nebo závodu, případně k vyloučení či jinému postihu.

- 1.12.1.2. 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.

### **1.12.2. Distribuce pneumatik bez použití systému s čárových kódů**

Dodavatel pneumatik bez čárových kódů zajistí ve spolupráci s pořadatelem označení pneumatik a přiřazení k jezdcům. 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.

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

### **1.12.3. Závod**

- 1.12.3.1. V rámci sportovního podniku se jedou tři samostatné závody – 1. a 2. finálová jízda a superfinále.
- 1.12.3.2. Výsledek každého závodu je rozhodující pro přidělení bodů, které se započítávají do konečných výsledků seriálu.
- 1.12.3.3. Vítězem závodu je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první.
- 1.12.3.4. Předepsaný počet kol, nebo předepsaný čas k absolvování závodu bude uveden ve Zvláštním ustanovení.
- 1.12.3.5. Cizí pomoc je během celého závodu zakázána s výjimkou dětských tříd, kde je povolena pomoc traťovými komisaři.
- 1.12.3.6. Postavení na startovním roštu
- 1.12.3.7. 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.

- 1.12.3.8. 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.
- 1.12.3.9. 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.
- 1.12.3.10. V případě, že je do podniku převzato více jezdců, než je stanovená propustnost trati pro závod, je postup následující:
- Jezdci budou pro měřený trénink rozdělení do dvou nebo více skupin a každá skupina absolvuje měřený trénink samostatně. O rozdělení do skupin rozhoduje ředitel závodu, obvykle systémem ZIP dle výsledků posledního oficiálního tréninku, může ale určit i jinak.
  - Pro kompenzaci rozdílu podmínek na trati bude vytvořen přepočítací koeficient času následovně:
    - $t_{best}$  = aritmetický průměr nejlepších časů 3. nejrychlejších jezdců celkově ve všech skupinách
    - $t_x$  = aritmetický průměr nejlepších časů 3. nejrychlejších jezdců v dané skupině, kde x je číslo skupiny
    - Přepočítací koeficient pro danou skupinu  $k_x = t_{best} / t_x$ , kde x je číslo skupiny
  - Nejlepší PŘEPOČÍTANÉ ČASY jezdců v každé skupině budou zjištěny tak, že dosažený čas bude vynásoben koeficientem  $k_x$  zjištěným pro danou skupinu. Celkové výsledky měřeného tréninku budou sestaveny z přepočítaných časů.
- 1.12.3.11. Podle výsledků měřeného tréninku viz předchozí bod budou jezdci rozdělení obvykle do 3 skupin ( ředitel závodu může určit jinak ) systémem ZIP, Příklad: Skupina A (1., 4., 7., atd. - jezdec v měř.tréninku ), skupina B (2., 5., 8., atd.), skupina C ( 3. 6., 9., atd ),.
- 1.12.3.12. Do finálových jízd jezdci nastupují po skupinách systémem "každý s každým", tedy A-B, B-C, A-C. Startovní rošt je tvořen tak, že skupina s nižším abecedním označením startuje vždy z té strany roštu, kde umístěna pozice č. 1, bod 1.12.3.14 se nepoužije.
- 1.12.3.13. Do druhé finálové jízdy startují jezdci tak, že se na startovním roštu pro první finálové jízdy zamění pravá a levá řada - to neplatí, pokud byl startovní rošt pro finálové jízdy tvořen dle čl. 1.12.3.12.
- 1.12.3.14. 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.
- 1.12.3.15. 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. V případě použití čl. 1.12.3.10 nastoupí do superfinále počet jezdců dle propustnosti trati. Ostatní v superfinále nestrartují a je jim přiděleno 0 (nula) bodů za superfinále.
- 1.12.3.16. 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 nestrartovali, obdrží počet pomocných bodů jako startující jezdec s nejvyšším

počtem pomocných bodů + 1 pomocný bod.

1.12.3.17. V případě rovnosti bodů mezi dvěma nebo více jezdci, bude postavení na startovním roštu v Superfinále určeno podle pořadí v měřeném tréninku.

#### 1.12.4. Mokrý závod

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

1.12.4.2. Při vyhlášení mokrého 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.

1.12.4.3. Jezdci v dětských třídách musí při vyhlášení mokrého závodu použít na svých motokárách mokré pneumatiky.

1.12.4.4. Pokud není vyhlášen mokrý závod, je povinností jezdce použít suché pneumatiky.

1.12.4.5. Postup při vyhlášení mokrého závodu je následující:

**i. Mokrý 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 mokré nastavení (dle technického předpisu).

**ii. Mokrý 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 mokro (dle technického předpisu). Je povoleno použití mokrých motokár, pouze pokud jsou připraveny v startovní servisní zóně. Žádná motokára nesmí v této době opustit startovní servisní zónu.

**iii. Ostatní případy vyhlášení Mokrého 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.

#### 1.12.5. Předstartovní procedura

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

1.12.5.2. 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

## Sportovní předpisy

zůstává prázdné.

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

1.12.5.4. 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 předstartovního 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.

### 1.12.6. Startovní procedura

1.12.6.1. 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.

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

1.12.6.3. 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.

1.12.6.4. 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.

1.12.6.5. Starty budou pro kontrolu snímány kamerou.

1.12.6.6. 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.

### 1.12.7. Pevný start

1.12.7.1. 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.

- 1.12.7.2. 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.
- 1.12.7.3. 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.
- 1.12.7.4. 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.
- 1.12.7.5. 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
- 1.12.7.6. 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
- 1.12.7.7. Protest proti udělení penalizace za předčasný start se nepřipouští. Předčasný start není důvodem opakování startovní procedury.
- 1.12.7.8. 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.
- 1.12.7.9. V případě dodržení všech předpisů může jezdec startovat z předstartovního roštu.

### **1.12.8. Start v pohybu**

- 1.12.8.1. 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.

- 1.12.8.2. 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. Porušení tohoto ustanovení má za následek vyloučení z dané jízdy.
- 1.12.8.3. Na trati musí být namalována žlutá čára 25 m před startovní čarou. Čára bude zvýrazněna měkkými kužely (1 kužel na každé straně dráhy).
- 1.12.8.4. 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.
- 1.12.8.5. 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.
- 1.12.8.6. Na konci formovacího kola budou jezdci sniženu a USTÁLENOU rychlostí pokračovat ke startovní čáře, seřazení 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.
- 1.12.8.7. 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.
- 1.12.8.8. 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.
- 1.12.8.9. Protest proti udělení penalizace za předčasný start se nepřipouští. Předčasný start jednoho nebo více jezdců není důvodem k přidání dalšího formovacího kola.
- 1.12.8.10. V případě dodržení všech předpisů může jezdec startovat z předstartovního roštu. Jeho místo na startovním roštu zůstane prázdné. Rozjede se až na pokyn činovníka.

### **1.12.9. Konec závodu – cíl**

- 1.12.9.1. Jakmile vedoucí jezdec ujede předepsanou vzdálenost, nebo jakmile uplyne časový limit pro závod, bude závod ukončen šachovnicovým praporem

na cílové čáře.

- 1.12.9.2. 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.
- 1.12.9.3. 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.
- 1.12.9.4. Po ukončení závodu musí jezdci 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.
- 1.12.9.5. 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.
- 1.12.9.6. Porušení technického předpisu a nekonformita motokáry s technickým předpisem kdykoliv během sportovního podniku má za následek vyloučení ze závodu nebo z celého podniku, v odůvodněných případech lze použít i jiný trest dle disciplinárního řádu. Úmyslné porušení technického předpisu má za následek vyloučení z celého podniku s možností návrhu na zahájení disciplinárního řízení.

#### **1.12.10. Procedura vážení**

- 1.12.10.1. 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.
- 1.12.10.2. Po ukončení závodu jezdci 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.
- 1.12.10.3. 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 nářadím.
- 1.12.10.4. 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.
- 1.12.10.5. Po dobu kontroly může být přítomen, mimo příslušných činovníků, pouze jeden mechanik (případně motorář) předmětné motokáry.
- 1.12.10.6. Mezi jednotlivými závody jedné třídy musí být zachována minimální

přestávka 60 min.

#### **1.12.11. Protest proti technickému stavu motokáry jiného jezdce**

- 1.12.11.1. 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
- 1.12.11.2. 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, ...).
- 1.12.11.3. 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.
- 1.12.11.4. Výše poplatku za protest je stanoveno v NSŘ AS AČR, kapitola C. Rozhodčí řád.
- 1.12.11.5. 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.
- 1.12.11.6. Každý protest projedná SSK.
- 1.12.11.7. 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.
- 1.12.11.8. HTK zajistí potřebná měření (řešený má právo být přítomen měření).
- 1.12.11.9. Po provedeném měření HTK předá protokol o měření na předepsaném formuláři SSK

#### **1.12.12. Přerušení závodu**

- 1.12.12.1. 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.
- 1.12.12.2. Na všech stanovištích traťových komisařů je současně vyvěšena červená vlajka na znamení, že závod byl přerušen.
- 1.12.12.3. Všichni jezdci přestanou okamžitě závodit, sníží rychlost a pomalu jedou do prostoru určeného pořadatelem, připraveni kdykoliv zastavit.

#### **1.12.13. Postup po přerušení závodu**

- 1.12.13.1. 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.

- 1.12.13.2. Je-li ujeté 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, 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 přerušovaného a znovu odstartovaného závodu.

12.12.3 Jezdci budou informováni o čase nového startu Ředitelem závodu / Sportovním ředitelem. Práce na motokáře bude povolena pouze na určeném místě 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.

1.12.13.3. 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.

#### **1.12.14. Zpomalení (neutralizace) závodu – použití cedule „SLOW“**

1.12.14.1. Ředitel závodu/ Sportovní ředitel může rozhodnout o zpomalení závodu.

Tento postup bude používán pouze v případě omezení průjezdnosti trati, nebo pokud jsou jezdci nebo činovníci v bezprostředním fyzickém nebezpečí, za okolností, které však nevyžadují zastavení závodu.

1.12.14.2. 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.

1.12.14.3. 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.

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

1.12.14.5. 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.

1.12.14.6. 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.

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

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

#### **1.12.15. Incidents**

Za incident, který byl oznámen sportovním komisařům Ředitelem závodu /

## Sportovní předpisy

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

1.12.15.1. 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.

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

1.12.15.3. Časové penalizace udělené Sborem sportovních komisařů nepodléhají odvolání.

1.12.15.4. 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.

### **1.12.16. Použití nárazníku dle předpisu CIK-FIA**

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

1.12.16.2. Jezdec se dostaví do předstartovní servisní zóny s nárazníkem sejmutým z motokáry

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

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

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

1.12.16.6. 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.

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

1.12.16.8. Pokud zbývá do konce závodu 1 kolo, jezdec nesmí zajet do prostoru pro opravy.

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

### **1.13. 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.

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 pořádajícího subjektu - traťoví komisaři apod.).

#### **1.13.1. 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.

#### **1.13.2. 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.

#### **1.14. 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.

#### **1.15. ZPLNOMOCNĚNÍ**

Tyto standardní propozice byly schváleny AS AČR pod čj. **KT00921**.

## 2. TECHNICKÉ PŘEDPISY

### 2.1. 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 započítáním 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.

### 2.2. DEFINICE A TŘÍDY

#### 2.2.1. 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.

#### 2.2.2. Třídy

##### 2.2.2.1. 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

##### 2.2.2.2. 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

#### 2.2.2.3. Třídy vypsané jako Série ASN

- EASYKART 60
- EASYKART 100
- ROK
- HONDA GX390
- ~~—HONDA ENDURANCE~~

### 2.3. **HOMOLOGACE**

#### 2.3.1. **Homologační list AČR**

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

#### 2.3.2. **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.

2.3.2.1. Požadavek na homologaci předloží žadatel sekretariátu Komisi 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.

2.3.2.2. 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.

2.3.2.3. 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 Komisi kartingu AČR. Po obdržení schváleného Homologačního listu AČR si může žadatel vyhotovit neomezené množství kopií, které bude kupujícím předávat při prodeji příslušné motokárové techniky.

2.3.2.4. Doba platnosti bude vyznačena na příslušném Homologačním listu AČR.

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

2.3.2.6. 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.

## Technické předpisy

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.

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

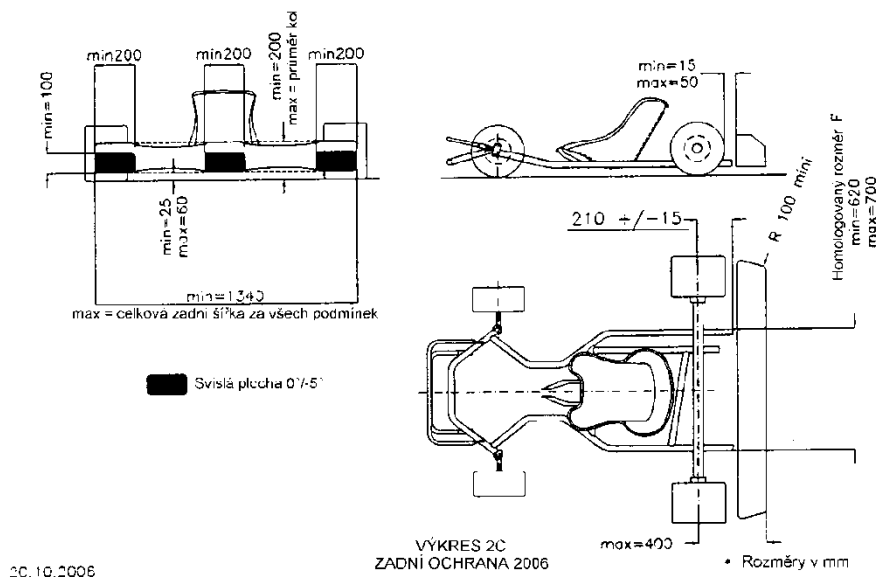
## 2.4. NÁRAZNÍKY

### 2.4.1. Přední nárazník

- 2.4.1.1. ~~Pro třídy KZ2, OK Junior, OK, MINI 60 a BABY 60~~ Pro všechny třídy vyjma Školní 50 je při sportovních podnicích AS AČR předepsán ~~nový~~ "padací" nárazník (front fairing) s homologací CIK-FIA.

### 2.4.1.2. 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.



## 2.5. 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).

## 2.6. 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.

## 2.7. PALIVO

Na všech závodech M ČR je předepsán jednotný bezolovnatý benzin – viz

## článek 3.4. A Sportovní předpis

**2.7.1. Kontrola paliva**

Kontrola paliva může být orientační přímo na místě, nebo laboratorní provedením rozboru ve zkušebně paliv zvolené Komisi 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.

**2.7.1.1. 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 2takovní motory nesmí přidání maziva vést k nárůstu dielektrické konstanty o více než 45 jednotek. Pro 4takovní 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).

**2.7.1.2. Laboratorní kontrola**

Je prováděna ve zkušebně paliv zvolené Komisi kartingu AČR.

Ředitel závodu má, po dohodě s HSK a HTK, právo nařídit 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.

**2.7.2. Výměna paliva**

V případě negativního výsledku orientační kontroly paliva před startem do měřeného tréninku nebo závodu má HTK právo nařídit 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 nařídit 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!

## 2.8. PNEUMATIKY

### 2.8.1. Povolené pneumatiky pro Mistrovství ČR

Výhradním dodavatelem těchto pneumatik jsou firmy určené Komisí Kartingu A

	<b>Suché</b>	<b>Mokré</b>
Školní 50	Vega EASY	Vega EASY
BABY 60	MOJO C2	MOJO CW
MINI 60	MOJO C2	MOJO CW
OK Junior	VEGA XH3 CIK Option	VEGA W6 CIK
OK	VEGA XM3 CIK Prime	VEGA W6 CIK
KZ2	VEGA XM3 CIK Prime	VEGA W6 CIK

### 2.8.2. Zajištění pneumatiky proti bočnímu skluzu

Není povinné pro dětské třídy.

### 2.8.3. Úpravy pneumatik

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

### 2.8.4. 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.

## 2.9. STARTOVNÍ ČÍSLA

Pro všechny třídy bez výjimek jsou povinná startovní čísla, která musí být umístěna vpředu, 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.

### 2.9.1. 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.

### 2.9.2. 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.

## 2.10. 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.

### 2.10.1. 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 přejede 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.

### 2.10.2. Kontrola motoru

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

Bezpečnost a výbava

### 2.10.3. Ochrana krční páteře

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

HTK.

#### **2.10.4. 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 prošliých homologací, pokud jejich skutečný stav zajišťuje potřebnou ochranu a bezpečnost jezdce. Stav kombinézy hodnotí TK při technické přejímce a kdykoliv v průběhu závodu.

#### **2.10.5. 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 SA 2005 a K 2005.

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 vypsané 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).

#### **2.10.6. Boty, rukavice**

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

#### **2.10.7. 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. Jakýmkoliv 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.

#### **2.10.8. 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.

#### **2.10.9. 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 cm<sup>2</sup> nebo min. průměrem 40 mm. Veškeré vnější podložky musí být z kovu. Všechny podpěry sedačky musí být na obou koncích upevněny.

#### **2.10.10. 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.

#### **2.10.11. 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.

#### **2.10.12. Chladící medium**

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

#### **2.10.13. Podvozek**

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

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

### **2.11. SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO TŘÍDU BABY 60**

Jednoválcový dvoudobý vzduchem chlazený motor s maximálním objemem 60 ccm, odpovídající homologačnímu listu pro BABY60 vydaného Komisí kartingu AČR nebo homologovaný včetně homologačního listu jiné ASN, případně mezinárodní homologací CIK-FIA pro MINI/BABY 60.

- 
- integrovaný elektrický startér.
- svíčka M14x1,25 max. délky 18,5 mm s jednou elektrodou odpovídající MTR 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.
- 
- 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

## Technické předpisy

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

### 2.12. 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 MTRŘ 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.
- ~~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 včetně prošlých homologací
- 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

### 2.13. UPŘESNĚNÍ TECHNICKÉHO PŘEDPISU TŘÍD MINI 60 A BABY 60

#### 2.13.1. 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“.
  - 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 měrky, 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, praskli
  - 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.

#### **2.14. 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

#### **2.15. 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

#### **2.16. 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 od roku 2018.
- Není povinnost mít označenou zadní osu vně dle CIK-FIA

##### **2.16.1. Specifické předpisy pro třídu KZ2 a KZ2 Gentleman pro Pohár AČR**

- motor – dvoudobý jednoválcový motor vodou chlazený o max. obsahu 125 ccm s CIK-FIA nebo národní homologací včetně prošlých
- 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.

##### **2.16.2. 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.

#### **2.17. 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

##### **2.17.1. 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.

2.17.1.1. 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.

2.17.1.2. Motor IAME M1

- zaplombovaný v originální konfiguraci
- pastorek 9 zubů
- rozeta 80 zubů

Komise kartingu si vyhrazuje právo změny.

**2.17.2. Pneumatiky**

Komise kartingu určila používání pneumatik Vega Easy a ETR.

**2.17.3. 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