

Všeobecné předpisy

pro mistrovství, trofeje a poháry FIA a jejich kvalifikace probíhající na okruhu (s výjimkou mistrovství světa formule 1)

Pokaždé, když je v těchto předpisech použit termín „mistrovství“, zahrnuje automaticky mistrovství, putovní poháry, trofeje a poháry FIA stejně jako regionální mistrovství.

1. Použití všeobecných předpisů

A. Všechny předpisy pro kvalifikační podniky mistrovství FIA (podniky) musejí odpovídat Mezinárodnímu sportovnímu řádu (Řád) a jeho přílohám, oficiálním bulletinům FIA, těmto všeobecným předpisům (předpisy) a propozicím mistrovství (propozice), pro které je daný podnik kvalifikací.

V případě rozporů mezi těmito texty je rozhodující znění Řádu.

B. Pouze FIA může povolit některé odchylky od předpisů a ustanovení uvedených výše.

2. Statut podniků

Každý podnik musí mít statut volného mezinárodního podniku a musí být zapsán do mezinárodního sportovního kalendáře.

3. Přijaté vozy

S výjimkou závodů do vrchu mohou být přijaty pouze vozy skupin a formulí, uvedených v předpisech.

4. Zapsání podniků

A. Všechny žádosti o zařazení podniku do mistrovství musí být doručeny sekretariátu do určitého data, stanoveného FIA.

B. Mezi jednotlivými závody téhož mistrovství musí být interval nejméně dva týdny. FIA si vyhrazuje právo tento interval zkrátit nebo prodloužit podle konkrétních okolností.

C. Každá ASN, která chce zařadit do mistrovství nový podnik, to musí oznámit FIA, která jmenuje nejméně jednoho pozorovatele FIA, který musí být přítomen podniku, pořádanému v průběhu roku, předcházejícímu rok, pro který by podnik měl být zapsán do mezinárodního kalendáře.

5. Sportovní komisaři, delegáti FIA

Kolegium sportovních komisařů každého podniku, zahrnuje alespoň dva komisaře jiné státní příslušnosti než pořadatel. **V případě rovnosti hlasů má rozhodující hlas předseda kolegia sportovních komisařů.** Kromě toho může FIA jmenovat technického delegáta, který bude odpovědný za technické přejímky a bude nadřízen národním technickým komisařům. FIA může také jmenovat jakéhokoli dalšího delegáta (delegáty), jejichž jména musí být uvedena v propozicích podniku.

6. Zrušení nebo přesun podniku

A. Zrušení podniku musí být oznámeno FIA nejméně 3 měsíce před plánovaným datem konání.

B. Na základě zrušení může FIA určit náhradní podnik tak, že volí přednostně mezi případnými náhradními podniky.

C. Zrušení podniku v termínu kratším než 3 měsíce může mít za následek odmítnutí zařadit příslušný podnik do mistrovství pro příští rok, s výjimkou uznaných případů zásahu "vyšší moci" uznaných FIA.

7. Zveřejnění propozic

A. Propozice každého podniku musejí být zaslány ke schválení sekretariátu FIA prostřednictvím příslušné ASN, a to nejméně tři měsíce před začátkem podniku a po schválení ASN pořadatelského klubu. Propozice musí být zveřejněny nejméně dva měsíce před začátkem podniku a měsíc před termínem uzávěrky přihlášek. Schválené propozice jsou při zveřejnění také zaslány ASN pořadatelských klubů jiných podniků

VŠEOBECNÉ PŘEDPISY

mistrovství. Propozice, stejně jako všechny dodatky a oficiální poznámky, jsou zveřejněny alespoň v angličtině a francouzštině. Jeden z těchto textů (který je specifikován v propozicích), je právoplatný.

B. Propozice podniku musejí odpovídat Řádu, těmto předpisům a příslušným propozicím, s výjimkou odchylek schválených FIA.

C. Pořadatelé jsou povinni uvést v propozicích, zda jsou problémy s dovozem soutěžních vozů nebo náhradních dílů.

D. Jakákoli změna nebo dodatečné ustanovení propozic podniku musí být provedeny v souladu s těmito propozicemi a s Řádem a to vydáním číslovaných doplňků, které se stávají nedílnou součástí propozic podniku.

E. Každý doplněk propozic podniku, zveřejněný před zahájením přijímání přihlášek, musí být zveřejněn ve francouzštině a angličtině a musí být ve dvou exemplářích zaslán sekretariátu FIA ke schválení poté, co byl předložen ASN.

Tyto doplňky budou vyvěšeny na oficiální vývěskové tabuli a budou předány všem soutěžícím, kteří jejich přijetí stvrdí podpisem, s výjimkou případů vyšší moci, které byly takto uznány sportovními komisaři.

8. Přijetí přihlášek

A. Nehledě na článek 74 Řádu, který umožňuje pořadateli podniku odmítnout přihlášku, přihláška soutěžícího, který získal nejméně 30 % bodů vedoucího jezdce prozatímní klasifikace mistrovství, nemůže být odmítnuta. Při prvním podniku roku se bere v úvahu závěrečná klasifikace mistrovství minulého roku.

B. V propozicích může pořadatel stanovit minimální počet přihlášených vozů. Pokud tohoto počtu není dosaženo, pořadatel má právo, po schválení ze strany FIA, podnik zrušit.

9. Startovní čísla

Každý vůz má startovní číslo svého jezdce (jezdců). Startovní čísla musí být na voze při technické přejímce.

10. Technické a sportovní přejímky

A. Během předběžných technických a sportovních přejímek, které se konají v termínech a místech stanovených v předpisech nebo propozicích podniku, musí být soutěžící schopen předložit všechny požadované doklady.

B. Soutěžící, kteří nedodrželi stanovené časové limity, se nebudou moci zúčastnit podniku, s výhradou výjimek udělených sportovními komisaři.

C. Od soutěžícího, jezdce nebo jakékoli další osoby, patřící k určitému vozu, nelze požadovat podepsání absolutoria nebo jakéhokoli jiného dokumentu, s výjimkou případů výslovně uvedených v propozicích podniku.

D. Ředitel závodu nebo vedoucí lékař mohou požádat jezdce, aby se podrobil lékařské prohlídce v kterýkoli okamžik podniku.

E. Žádný vůz se nemůže zúčastnit podniku, pokud nebyl schválen technickými komisaři.

F. Techničtí komisaři mohou:

- a) v kterýkoli okamžik podniku prověřit, zda vůz či soutěžící jsou v souladu s předpisy,
- b) požádat, aby soutěžící vůz demontoval, aby se mohli přesvědčit, že jsou plně respektovány podmínky přijetí nebo účasti,
- c) požadovat od soutěžícího, aby uhradil v rozumné výši náklady na výkon výše uvedených práv,
- d) požadovat od soutěžícího, aby jim poskytl takový vzorek či náhradní díl, který pokládají za nezbytný.

G. Každý vůz, který byl po schválení technickými komisaři demontován nebo změněn takovým způsobem, že by to mohlo ovlivnit jeho bezpečnost nebo zpochybnit soulad s

předpisy, nebo který byl účastníkem nehody s podobnými následky, musí být znovu přistaven technickým komisařům ke schválení.

H. Ředitel závodu může požádat, aby jakýkoli vůz, který se podílel na nehodě, byl zastaven a zkontrolován.

I. Technické kontroly a přejímky provádějí řádně jmenovaní činovníci, kteří jsou odpovědní za organizaci uzavřeného parkoviště a kteří jediní mají právo udělovat pokyny soutěžícím.

J. Sportovní komisaři zveřejní výsledky pro každé prověřované vozidlo a na požádání je dají k dispozici ostatním soutěžícím. Tyto výsledky neobsahují zvláštní číselné údaje, až na hodnoty analýzy paliva nebo pokud vůz poruší technické předpisy.

K. Přistavení vozu k technické přejímce je pokládáno za prohlášení jeho shodnosti s předpisy.

11. Uzavřené parkoviště

A. Do uzavřeného parkoviště mohou vstoupit pouze činovníci pověřeni kontrolou. Žádný zásah, ať jakéhokoli druhu, nelze provést bez souhlasu těchto činovníků.

B. Předpisy pro uzavřené parkoviště platí také pro zónu mezi cílovou (startovní) čarou (Čára) a vjezdem do uzavřeného parkoviště pro závody na okruzích.

C. Uzavřené parkoviště musí být dostatečně velké a chráněné, aby bylo možné zabránit ve vstupu všem nepovolaným osobám.

12. Vážení (kromě historických vozů)

A. Během podniku lze prověřit celkovou hmotnost vozu následujícím způsobem:

a) během kvalifikačního tréninku a po něm:

1) Na příjezdové cestě do boxů musí pořadatel vytvořit rovnou vodorovnou plochu o rozměrech 6m x 3m, která bude použita pro vážení.

2) Všichni jezdci přihlášení do podniku jsou váženi v jeho průběhu, kompletně oblečení pro závod. Jejich hmotnost je zadána do počítače, který je pod kontrolou technického delegáta FIA.

3) V průběhu kvalifikačního tréninku tento počítač náhodně vybere několik vozů pro vážení.

Prostřednictvím červeného světla, umístěného na příjezdové cestě do boxů, informuje technický delegát FIA jezdce, že jeho vůz byl vybrán k vážení.

4) Jakmile jezdec vidí červené světlo, jede přímo do zóny pro vážení a tam vypne motor.

5) Vůz je zvážen a výsledky jsou písemně sděleny jezdcům.

6) Pokud vůz, který má být zvážen, nemůže vlastními prostředky dojet až na místo vážení, je dán pod výhradní kontrolu traťových komisařů, kteří ho na místo dopraví.

7) Vůz nebo jezdec nemohou opustit zónu vážení bez povolení technického delegáta FIA.

b) po závodě:

Každý vůz, který přejede Čáru, je zvážen.

Pokud je vůz vážen bez jezdce, hmotnost zjištěná podle bodu 2 je přičtena, aby byla dosažena celková hmotnost, požadovaná technickými předpisy.

c) Pokud hmotnost vozu, zjištěná v souladu s výše uvedenými body a) nebo b), je nižší než hmotnost uvedená v technických předpisech, vůz a jeho jezdec jsou vyloučeni z podniku, s výjimkou případů, kdy je nedostatečná hmotnost způsobena náhodnou ztrátou dílu z důvodu vyšší moci.

d) Žádná pevná, kapalná, plynná nebo jiná látka nesmí být přidána do vozu nebo z něj být odstraněna, jakmile byl vůz vybrán pro vážení, nebo dokončil závod či během procesu vážení. (Pokud tak neučiní technický komisař při výkonu své oficiální funkce.)

VŠEOBECNÉ PŘEDPISY

e) Do zóny vážení smějí vstupovat pouze techničtí komisaři a činovníci. V této zóně není povolen žádný zásah, pokud není povolen činovníky.

B. Jakékoli porušení těchto ustanovení o vážení vozidel může znamenat vyloučení příslušného vozu.

13. Všeobecná bezpečnost

A. Je přísně zakázáno, aby jezdci jezdili v protisměru ke směru závodu, pokud to není naprosto nezbytné pro odstranění vozu z nebezpečné pozice. Vůz může být tlačěn pouze pro přemístění z nebezpečné pozice podle pokynů komisařů.

B. Během tréninků a závodu smějí jezdci používat pouze dráhu a musí vždy dodržovat ustanovení Řádu, týkající se chování na okruhu.

C. V případě, že motor se během závodu nebo tréninku zastaví a vůz zůstane stát (s výjimkou podmínek definovaných v čl. 17 I c) a d), musí být odstraněn z trati co nejrychleji, aby jeho přítomnost nevyvolávala nebezpečí a nenarušovala průběh závodu. Pokud jezdec není schopen vlastními silami odstranit vůz v nebezpečné poloze, je povinností traťových komisařů poskytnout mu pomoc. Pokud bude vozu poskytnuta takováto pomoc a vůz znovu nastartuje, bude ze závodu diskvalifikován. Jezdec, který opouští vůz, musí nechat volant ve voze.

V případě tréninku, rozděleného do dvou částí s určitým intervalem, všechny vozy opuštěné na trati během první části, budou dopraveny do boxů v průběhu intervalu a mohou se zúčastnit druhé části.

D. Opravy vozu lze provádět pouze v parkovišti závodních strojů, boxech nebo ve startovním prostoru před startem.

E. V případech, kdy je tankování povoleno, je toto možné pouze v boxech nebo na startu, a to až do panelu 5 minut.

F. Kromě případů, výslovně povolených Řádem nebo sportovními předpisy, se nikdo, s výjimkou jezdce, nesmí dotknout stojícího vozu, pokud není v boxu nebo v prostoru startu.

G. Pokud je trať uzavřena vedením závodu během tréninků a po nich a po vyvěšení zelené vlajky až do chvíle, než všechny vozy dojedou do uzavřeného parkoviště nebo tam budou jinak dopraveny, nesmí nikdo vstoupit na trať, s výjimkou traťových komisařů, vykonávajících svůj úkol, jezdce, který řídí nebo jedná podle pokynů traťových komisařů a mechaniků během formovacího kola.

H. Během závodu musí být motor uveden do chodu pouze startérem, s výjimkou cesty do boxů, kde lze povolit použití vnějšího startovacího zařízení.

I. Jezdci, účastníci se tréninků a závodu, musí mít oblečení a přilbu podle specifikace Řádu.

J. Omezení rychlosti lze zavést pro cestu do boxů během tréninků a seznamovacího kola. Každý jezdec, který překročí toto omezení, bude potrestán pokutou, jejíž výše bude upřesněna v předpisech.

K. Pokud má jezdec vážné mechanické problémy během tréninku nebo závodu, musí opustit trať, jakmile to lze bezpečně provést.

L. Zadní světlo **a/nebo červené zadní světlo a/nebo zadní mlhová světla vozu** musí být trvale rozsvícena, pokud je vůz vybaven pneumatikami s dezénem **a/nebo jede po trati označené jako „mokrá“**. Technický delegát může toto světlo zkontrolovat kdykoli až do 15 minut před zelenou vlajkou. Porucha světla během závodu neznamena ani udělení pokuty, ani zastavení vozu.

M. Pokud je jezdec zapleten do kolize nebo incidentu, nesmí opustit okruh bez souhlasu sportovních komisařů.

N. Po celou dobu tréninků je u výjezdů z boxů umístěno červené/zelené světlo. Vozy mohou vyjet z cesty k boxům pouze tehdy, pokud svítí zelené světlo.

O. Během závodu vyjíždějí jezdci z cesty do boxů na vlastní odpovědnost. Blikající modré světlo nebo modrá vlajka v klidu jim ovšem signalizuje blížící se jiné vozy.

P. Oficiální pokyny jsou předávány jezdcům prostřednictvím signálů, stanovených Řádem. Soutěžící nesmějí používat vlajky jakkoli podobné signalizačním.

Q. Každý jezdec, který má v úmyslu opustit trať nebo se vrátit do boxů či na parkoviště závodních strojů, dá svůj úmysl ve vhodný čas najevo a ujistí se, že tak může bezpečně učinit.

14. Tréninky

A. S výjimkou případů, kdy propozice stanoví jinak, platí režim v boxech a na trati, stejně jako bezpečnostní opatření jak pro všechny tréninky, tak pro vlastní závod.

B. Žádný jezdec se nemůže postavit na start závodu, pokud se nezúčastnil jedné kvalifikační jízdy.

C. Interval mezi koncem volného tréninku a začátkem kvalifikačních zkoušek, konaných týž den, je uveden v propozicích. Jakékoli zdržení konce první části znamená odpovídající časový posun části druhé. Pouze ve zcela výjimečných případech může zdržení volného tréninku nebo jiné potíže ráno v den závodu znamenat zpoždění startu závodu. Minimální interval mezi poslední kvalifikací a startem závodu musí být 18 hodin.

D. Ředitel závodu může trénink přerušit tak často a na tak dlouho, jak to pokládá za nutné pro vyčištění trati nebo odstranění vozu. Pouze u volného tréninku může po dohodě se sportovními komisaři odmítnout jeho prodloužení po přerušení tohoto typu. Na upozornění sportovních komisařů, pokud je zastavení způsobeno úmyslně, může být příslušnému jezdcí anulován dosažený čas a může mu být zakázán start v další jízdě téhož dne.

E. V případě, že jedna nebo více tréninkových sérií je takto přerušena, nelze přijmout žádné protesty proti případnému vlivu přerušení na klasifikaci jezdců.

F. Všechna kola během klasifikačního tréninku jsou měřena, aby bylo možné určit pořadí jezdců na startu.

15. Rozprava

Rozprava se koná po skončení kvalifikačního tréninku nebo Warm up v den závodu na místě k tomu vyhrazeném. Všichni soutěžící (nebo jejich jmenovaní zástupci) a jezdci schválených vozů musí být na rozpravě přítomni pod hrozbou vyloučení ze závodu.

16. Startovní rošt

A. Po skončení poslední kvalifikační jízdy je oficiálně zveřejněn seznam kvalifikovaných vozů.

B. Pouze tyto vozy se mohou zúčastnit závodu.

C. Definitivní startovní pole je zveřejněno po zahřívacím kole. Každý soutěžící, jehož vůz (vozy) není z jakéhokoli důvodu schopen se postavit na start (nebo který má důvody pro domněnku, že jeho vůz/vozy se nebude moci postavit na start) o tom musí informovat ředitele závodu, jakmile je to možné, ale v každém případě nejpozději 45 minut před začátkem závodu. Pokud je stažen jeden nebo více vozů, je startovní pole odpovídajícím způsobem posunuto.

D. Rošt je vytvořen podle nejrychlejších dosažených časů ve dvou sériích kvalifikace. Pokud dva nebo více jezdců dosáhnou stejného času, je dána přednost tomu, který ho dosáhl jako první.

E. Nejrychlejší jezdec startuje z „pole position“. Doporučené pole positions pro pevné a letmé starty budou uvedeny na okruhové licenci FIA (vlevo nebo vpravo).

Ředitel závodu, ředitel podniku (případně) a předseda kolegia sportovních komisařů mohou rozhodnout o změně pole position, pokud se domnívají, že znevýhodňuje nejrychlejšího jezdce kvůli zvláštním okolnostem. Před jakoukoli změnou je třeba to konzultovat s příslušným jezdcem.

VŠEOBECNÉ PŘEDPISY

F. Řady roštu jsou od sebe vzdáleny nejméně 8 metrů. Přesná vzdálenost je uvedena v propozicích.

G. Příjezd na start končí deset minut před stanovenou hodinou startu. Vůz, kterému se do této doby nepodaří zaujmout stanovenou pozici, to již nemůže udělat a startuje z boxů.

H. Sportovní komisaři mohou povolit nástup na start až do maximálního počtu vozů, uvedeného v prováděcích předpisech, maximálně třem vozům, které z důvodů „vyšší moci“ nesplnily stanovené kvalifikační minimum. Tyto vozy však mohou být připuštěny ke startu jen za následujících podmínek:

- že to nevyloučí z účasti vozy, které se k závodu kvalifikovaly,
- že tyto vozy by byly schopny kvalifikační minimum splnit,
- že jezdci splňují všechny bezpečnostní požadavky, včetně znalosti okruhu.

Takto přijaté vozy zaujmou na startu poslední pozice. Sportovní komisaři mohou také přijmout na start jezdce, kteří se zúčastnili kvalifikačního tréninku, ale z důvodů vyšší moci uznané sportovními komisaři se nekvalifikovali, a to podle stejných podmínek jako je uvedeno výše.

17. Startovní procedura

A. Signál ke startu je dáván pomocí startovacích světel. Během startu závodu se nesmí v boxech zdržovat žádná osoba, s výjimkou osob řádně pověřených, které nosí příslušné propustky.

B. 30 minut před startem závodu vozy opustí boxy, aby objely jedno seznamovací kolo. Na konci tohoto kola se zastaví v prostoru startu v pořadí pro start s vypnutými motory. V případě, že objedou více než jedno kolo, musí mezi každým kolem povinně projet velmi sníženou rychlostí cestu do boxů a v žádném případě nesmí přejet rošt.

C. 17 minut před startem je dán zvukový signál oznamující, že za dvě minuty budou uzavřeny boxy. 15 minut před startem závodu je uzavřen výjezd z boxů a zazní druhý zvukový signál. Vůz, který je ještě v boxech, odsud může odstartovat, ale pouze pod vedením traťových komisařů. K výjezdu z boxů může být dopraven pouze s jezdce za volantem. Pokud je výjezd z boxů bezprostředně za Čárou, mohou se vozy přidat k závodu až pro přejetí celého pole kolem výjezdu z boxů při prvním kole. Pokud je výjezd z boxů bezprostředně před Čárou, mohou se vozy přidat k závodu, jakmile celé pole přejede po startu Čáru.

D. Blížící se start je oznamován panely deset minut, pět minut, tři minuty a jedna minuta a třicet sekund do startu. Tyto panely jsou doprovázeny slyšitelným zvukovým signálem a mají následující významy:

- a) Panel deset minut: všechny osoby, kromě jezdců, činovníků a technického personálu musí opustit prostor startu.
- b) Panel pět minut: začátek odpočítávání.
- c) Panel tři minuty.
- d) Panel jedna minuta: motory jsou nastartovány s jezdci ve voze, technický personál týmů musí opustit prostor startu.
- e) Panel třicet vteřin: 30 vteřin po tomto panelu je před prostorem startu vyvěšena zelená vlajka oznamující, že vozy mohou objet formovací kolo v pořadí pro start pod vedením jezdce v „pole position“. Během tohoto kola je zakázáno zkoušet start a vozy musí zůstat v co nejsevěřenější formaci. Při tomto kole lze předjíždět pouze pro zachování formace.

E. Každý jezdec, který nemůže odstartovat do formovacího kola, musí tento fakt signalizovat (zvednutím ruky nebo otevřením dveří). Po startu ostatních vozů do formovacího kola mohou jeho mechanici pod dohledem komisařů vůz roztlačit. Vůz potom může objet formovací kolo, ale nesmí předjet žádný jedoucí vůz. Pokud ani po

několika pokusech nenastartuje, musí být odtlačen až k výjezdu z boxů nebo vjezdu do nich (podle toho, jak to upřesnil ředitel závodu během rozpravy), kde se mechanici mohou pokusit ho nastartovat.

F. Každý vůz, který nemůže nastartovat nebo udržet startovní pořadí během formovacího kola, musí odstartovat do závodu za poslední řadou pole a musí být zcela v klidu při rozsvícení červeného světla. Pokud při rozsvícení červeného světla není vůz v klidu, musí (na okruzích, kde je to proveditelné) dojet sníženou rychlostí do boxů. Potom může odstartovat z boxů podle čl. 17 C.

G. U závodů s pevným startem, když se vozy po formovacím kole vracejí do prostoru startu, zastaví se na určeném místě prostoru s motorem v chodu. Komisař s tabulí, na které je napsáno startovní číslo vozu, stojí u každé řady pole. Jakmile je vůz v jeho řadě v klidu, tabuli spustí. Jakmile jsou všechny vozy v klidu a žádná tabule není zdvižena, ukáže startér panel 5 sekund a o 5 sekund později rozsvítí červené světlo. V kterýkoli okamžik minimálně čtyři (4) sekundy a maximálně sedm (7) sekund po rozsvícení červeného světla je dán pokyn ke startu rozsvícením zeleného světla. Závod je zahájen při rozsvícení zeleného světla.

U závodů s letným startem jede před vozy pilotní vůz a za nimi vůz zásahový. Na konci formovacího kola (případně na konci posledního formovacího kola) pilotní vůz před Čárou odjede a v tomto okamžiku vůz, který má „pole position“, musí jet stejnou rychlostí a ostatní vozy si musí zachovat své místo až do chvíle, než je dán signál ke startu.

Pokud to podmínky vyžadují, nařídí na konci formovacího kola ředitel závodu pilotnímu vozu odjet jedno nebo více dodatečných formovacích kol. Pokud je odjeto takovéto dodatečné formovací kolo, bere se závod jako odstartovaný na konci prvního formovacího kola.

H. Pokud se po návratu z formovacího kola do prostoru startu jezdcí zastaví motor a ten není schopen ho nastartovat, musí okamžitě **signalizovat** a příslušný komisař z jeho řady musí okamžitě oznámit tuto situaci máváním žlutou vlajkou. Pokud to znamená zpoždění startu, před vůz se postaví komisař se žlutou vlajkou, aby mu zabránil v pohybu, dokud celé pole neopustí start. Jezdec potom může postupovat podle čl. 17 E a 17 F výše. Ostatní vozy dodržují svou pozici na startu, prázdná místa zůstanou neobsazena. Pokud je v této situaci více jezdců, jejich nová pozice na konci pole je určena podle jejich původní pozice na startu před formovacím kolem.

I. Pokud vznikne nějaký problém při návratu na start po formovacím kole, postupuje se následujícím způsobem:

- a) Pokud nesvítí červené světlo, je na Čáře vyvěšena červená vlajka a tabule „start delayed“.
- b) Pokud červené světlo již bylo rozsvíceno, startér ukáže červenou vlajku (červené světlo ponechá rozsvícené) a tabuli „start delayed“ na Čáře.
- c) V případě a) a b) jsou všechny motory vypnuty a startovní procedura začíná znovu od tabule pět minut, délka závodu je zkrácena o jedno kolo. Pokud po startu závodu zůstane na startu nepohyblivé vozidlo, traťoví komisaři ho odtlačí nejkratší cestou do boxů. Pokud se jezdcí během tlačení podaří nastartovat, může se přidat k závodu.
- d) Pokud jezdec během tlačení vůz nenastartuje, mohou se ho mechanici pokusit znovu nastartovat na cestě do boxů. Pokud nastartuje, může se připojit k závodu. Jezdec a mechanici musí po celou dobu sledovat pokyny traťových komisařů.

J. V případě, že je třeba aplikovat čl. 17 I, je závod i přesto započítán do mistrovství, bez ohledu na to, kolikrát byl tento postup opakován a fakt, že délka závodu byla zkrácena.

VŠEOBECNÉ PŘEDPISY

K. Pokud je třeba více než jedné startovací procedury za použití článku 17 I, není povoleno žádné tankování.

L. Za každý špatný start bude udělen časový trest, upřesněný v propozicích.

M. Závod je zastaven v případě deště pouze tehdy, pokud je okruh zablokován nebo pokud je pokračování závodu nebezpečné.

N. Změny ve startovní proceduře musejí být povinně uvedeny v propozicích.

Jakékoli porušení ustanovení Řádu nebo těchto předpisů, týkajících se startovní procedury, může znamenat vyloučení vozu a příslušného jezdce z podniku.

18. Zastavení závodu nebo tréninku

A. Pokud je nezbytné zastavit závod nebo trénink kvůli zátarasu na trati v důsledku nehody nebo protože atmosférické podmínky či jiné důvody neumožňují pokračování závodu, ředitel závodu nařídí vyvěšení červené vlajky na Čáře. Zároveň jsou červené vlajky vyvěšeny na všech stanovištích traťových komisařů. Rozhodnutí o zastavení závodu nebo tréninku může vynést pouze ředitel závodu (nebo v případě jeho nepřítomnosti jeho zástupce). Jakmile je dán signál k zastavení závodu:

a) během tréninku, všechny vozy musí okamžitě snížit rychlost a pomalu se vrátit do svých boxů, všechny opuštěné vozy na trati budou odstraněny,

b) během závodu, všechny vozy okamžitě sníží rychlost a pomalu dojedou na čáru červené vlajky s vědomím, že:

- klasifikace závodu bude taková, jaká byla na konci předposledního kola před kolem, při kterém byl dán signál k zastavení;
- na dráze mohou být závodní a zásahové vozy;
- okruh může být v důsledku nehody zcela zatarasen;
- povětrnostní podmínky mohou učinit trať při velké rychlosti neprůjezdnou;
- cesta k boxům bude otevřena.

Všechny vozy se musí zastavit u čáry červené vlajky, dokud jim traťoví komisaři neukážou, aby jely na start, na cestu k boxům nebo do uzavřeného parkoviště.

B. Postup záleží na počtu kol, která dokončil vedoucí jezdec předtím, než byl dán signál k zastavení.

PŘÍPAD A: Méně než dvě dokončená kola. Pokud bude nový start, použije se čl. 19 A.

PŘÍPAD B: Dvě dokončená kola nebo více, ale méně než 75 % plánované délky závodu (zaokrouhлено nahoru na celá čísla). Pokud bude nový start, použije se čl. 19 B.

PŘÍPAD C: 75 % nebo více délky závodu (zaokrouhлено nahoru na celá čísla). Vozy jedou přímo do uzavřeného parkoviště a závod je pokládán za skončený, když vedoucí vůz přejele Čáru dvě kola předtím, než byl závod zastaven.

19. Nový start závodu

A. PŘÍPAD A:

a) Původní start je pokládán za nulitní a neplatný.

b) Délka nového závodu je stejná jako původní délka závodu.

c) Jezdci, kteří se do závodu kvalifikovali, jsou připuštěni k novému startu buď v původním voze, nebo ve voze náhradním.

d) Poté, co byl dán signál k zastavení závodu, všechny jedoucí vozy se okamžitě, ale pomalu, vydají ke startu nebo do boxů podle pokynů komisařů.

e) Na vozech lze pracovat.

f) Tankování je povoleno, dokud není ukázána tabule pět minut.

B. PŘÍPAD B:

a) Závod je považován za rozdělený do dvou částí. První je skončena, když vedoucí vůz přejele Čáru dvě kola před zastavením závodu.

b) Délka druhé části je o tři kola kratší než původní délka závodu bez první části.

- c) Startovní pole pro druhou část je standardní s vozy umístěnými v pořadí, v jakém dojezy na konci první části.
- d) Budou připuštěny pouze vozy, které se zúčastnily původního startu, pod podmínkou, že se vrátily na start nebo do boxů vlastními prostředky po schválené trati.
- e) Nebude přijat žádný náhradní ani tréninkový vůz.
- f) Na voze lze pracovat.
- g) Tankování nebo odebírání paliva není povoleno.
- h) Pokud byl závod přerušen kvůli dešti, musí být u Čáry umístěna tabule „rain“.

C. V PŘÍPADĚ A a B:

- a) 10 minut po signálu k zastavení je uzavřen výjezd z boxů.
- b) 15 minut po signálu k zastavení je ukázána tabule 5 minut, prostor startu je uzavřen a začíná normální startovní procedura.
- c) Každý vůz, který není schopen znovu zaujmout své místo na startu před tabulí 5 minut, je směrován do svého boxu. Může odstartovat z boxu, jak je to uvedeno v čl. 17 C.

Pořadatel musí mít k dispozici dostatek personálu a vybavení, aby bylo možné tento harmonogram dodržet i v obtížných podmínkách.

20. Bezpečnostní vůz

Předpisy, týkající se bezpečnostního vozu, odpovídají ustanovením čl. 5, kapitola 2 Přílohy H.

21. Cíl

A. Signál konce závodu je dáván na Čáře od chvíle, kdy první vůz ujel buď celou vzdálenost závodu, nebo největší vzdálenost během stanoveného času závodu.

B. Pokud je signál konce závodu dán z jakéhokoli důvodu (jiného než je uvedeno v čl. 18 A) předtím, než vedoucí vůz dokončí předepsaný počet kol nebo uplyne předepsaný čas, závod je pokládán za skončený, když vedoucí vůz přejele Čáru naposledy před signálem k zastavení závodu. Pokud je signál konce závodu z jakéhokoli důvodu zdržen, závod je pokládán za skončený v momentě, kdy měl skončit.

C. Poté, co byl dán signál konce závodu, všechny vozy směřují z okruhu přímo do uzavřeného parkoviště, bez zastávky a bez jakékoli pomoci (kromě pomoci traťových komisařů, pokud je to nezbytné).

Každý klasifikovaný vůz, který se nemůže vlastními prostředky dopravit do uzavřeného parkoviště, je dán pod výlučnou kontrolu traťových komisařů, kteří ho dopraví do uzavřeného parkoviště.

22. Reklama

A. Pořadatel může stanovit reklamu na podkladech startovních čísel pouze se souhlasem FIA.

B. Tyto reklamní nápisy na podkladech startovních čísel nesmějí přesáhnout šířku 50 cm a výšku 14 cm nad a pod bílým podkladem.

23. Klasifikace

A. Kromě klasifikací uvedených v předpisech mistrovství, s výhradou souhlasu FIA, může být v propozicích závodu vypsána i klasifikace po skupinách, definovaných v Příloze J (čl. 251.1.2) podle objemových tříd nebo zvláštní klasifikace, beroucí v úvahu výkonový index.

B. Jediná metoda, použitelná pro stanovení celkové absolutní klasifikace, je následující:
- Při všech rychlostních závodech na okruhu, trvajících méně než čtyři hodiny, se klasifikují pouze ty vozy, které ujely alespoň 90 % vzdálenosti ujeté vítězem (zaokrouhлено na celý počet kol směrem dolů).

VŠEOBECNÉ PŘEDPISY

- Při všech rychlostních závodech na okruhu, trvajících čtyři hodiny a více, se klasifikují pouze ty vozy, které ujely alespoň 70 % vzdálenosti ujeté vítězným vozem (zaokrouhlo na celý počet kol směrem dolů).
- Pokud nějaký vůz dosáhne více než dvakrát nejrychlejší čas vítěze k ujetí posledního kola, toto poslední kolo nebude bráno v úvahu při výpočtu celkové vzdálenosti, tímto vozem ujeté.
- V případě závodu rozděleného do několika částí je vítězem ten, kdo ujel předepsanou vzdálenost v nejkratším celkovém čase nebo který ujel největší vzdálenost za celkový stanovený čas.

C. ASN pořadatele podniku musí zaslat jeho výsledky v následujícím týdnu sekretariátu FIA a všem pořadatelům následujících podniků mistrovství.

24. Ex aequo

A. Jezdci

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

- 1) Hodnota dosažených umístění (1., 2., 3. místo atd.) v celkové klasifikaci podniků, započítaných jezdců do konečné klasifikace.
- 2) Hodnota umístění, dosažených v celkové klasifikaci všech podniků mistrovství, jichž se jezdec zúčastnil.
- 3) V případě další shody rozhodne sama FIA o vítězi podle kritérií, která uzná za rozhodující.

B. Značky automobilů

Při rovnosti bodů u značek automobilů je pravidlo pro rozdělení následující:

- 1) Hodnota dosažených umístění v podnikách, započítávaných značek do konečného hodnocení. Bere se v úvahu pouze jediné nejlepší umístění značky v daném podniku.
- 2) Hodnota umístění, dosažených ve všech podnikách, jichž se značka zúčastnila. Bere se v úvahu pouze jediné nejlepší umístění značky v daném podniku.
- 3) Hodnota umístění, dosažených ve všech podnikách, jichž se značka zúčastnila, se započtením dalších vozů značky v daném podniku.
- 4) V případě další shody určí vítěze FIA na základě kritérií, která pokládá za vhodná.

25. Protesty a odvolání

Propozice musejí obsahovat všechny nezbytné informace, týkající se výše poplatků za protest či odvolání, stanovených FIA **ve sportovních předpisech.**

26. Aplikace a interpretace všeobecných předpisů a propozic

V případě rozporů ve výkladech těchto předpisů je pouze FIA kvalifikována přijmout rozhodnutí.

27. Spravedlivé a nestranné pokrytí

Pořadatel podniku se musí ujistit, že osoba oprávněná k využití přenosových práv tak učiní způsobem, aby byl podnik spravedlivě a nestranně pokryt a aby jeho výsledky nebyly zkresleny.

Všeobecné předpisy

pro mistrovství, trofeje a poháry FIA a jejich kvalifikace, jiné než na okruhu

Pro soutěže, které neprobíhají na okruhu (s výjimkou soutěží mistrovství v rally FIA, pro které platí zvláštní všeobecné předpisy), se nepoužívají články 12 až 21 výše uvedených všeobecných předpisů pro okruhy. Články 1 až 11 a 22 až 27 platí.