

VŠEOBECNÉ PŘEDPISY CROSS COUNTRY RALLY 2016

OBSAH:

ÚVOD

1. VLASTNOSTI PODNIKU
2. KANDIDÁTSKÝ PODNIK FIA WORLD CUP
3. SOUTĚŽE, KANDIDÁTSKÉ PODNIKY
4. DEFINICE
5. ČINOVNÍCI
6. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ A JEJICH ZVEŘEJNĚNÍ
7. DODATKY K ZU, PROVÁDĚCÍ USTANOVENÍ
8. APLIKACE A VÝKLAD PŘEDPISŮ
9. POVOLENÉ VOZY
10. KRITÉRIA PRO PRIORITNÍ JEZDCE
11. PŘIHLÁŠKY
12. PNEUMATIKY
13. UKLÁDÁNÍ DAT
14. POSÁDKY
15. IDENTIFIKACE
16. REKLAMA
17. ADMINISTRATIVNÍ A TECHNICKÁ PŘEJÍMKA
18. ZNAČENÍ
19. POŘADÍ STARTU
20. FIXNÍ PENALIZACE
21. OFICIÁLNÍ TRATĚ (ne pro Baja)
- 21B. OFICIÁLNÍ TRATĚ (IBC)
22. WAYPOINTY (ne pro Baja)
23. ROADBOOK
24. ZÓNY KONTROLY RYCHLOSTI
25. PROHLÍDKA TRATĚ
26. DOPRAVA – RYCHLOST
27. ALARM SYSTÉM VOZIDLO – VOZIDLO
28. RACKING SYSTÉM
29. ELEKTRONICKÁ VÝBAVA
30. OTEVÍRÁNÍ TRATĚ
31. SERVIS
32. KOMUNIKACE TEAM – VOZIDLO
33. TANKOVÁNÍ
34. PALIVO
35. POJIŠTĚNÍ
36. JÍZDNÍ VÝKAZY
37. ZÓNY KONTROL
38. ČASOVÉ KONTROLY
39. KONTROLY SS
40. SS
41. TAŽENÍ
42. PŘERUŠENÍ SS
43. PRUJEZDNÍ KONTROLY
44. PŘESKUPENÍ

45. PARC FERME - UP

46. KLASIFIKACE

47. PROTESTY, ODVOLÁNÍ

48. ZÁVĚREČNÁ TECHNICKÁ KONTROLA

ÚVOD

Účelem těchto FIA Všeobecných předpisů (Předpisy) je stanovit rámec pravidel platných pro pořádání soutěží započítávaných do FIA Světového poháru CCR a pro kandidátské podniky pro FIA Světový pohár.

Jejich použití se doporučuje pro všechny akce CCR, včetně Baja.

Každé porušení těchto ustanovení bude oznámeno sportovním komisařům, kteří mohou udělit trest podle čl. 12.2 a 12.3 FIA Mezinárodního sportovního řádu (MSŘ).

Předpisy doplňují, podrobně vysvětlují, potvrzují všeobecné podmínky popsané v řádech pro FIA mezinárodní mistrovství (viz Ročenka FIA pro automobilový sport) pod hlavičkou "FIA světový pohár pro cross-country rally" (Světový pohár).

Výjimky z Řádu a výše uvedených řádu může udělit pouze FIA.

Hlavičky v tomto dokumentu jsou pouze pro usnadnění odkazů a tvoří část těchto předpisů.

Tyto předpisy jsou připraveny podle FIA Všeobecných předpisů pro CCR, jsou podle nich i číslovány.

V důsledku speciálního charakteru tohoto sportu ty články předpisů, které nemohou být aplikovány v národním mistrovství, jsou označeny jako "**FIA Only**". Nemusí se brát v úvahu v mistrovství CCR.

1. DEFINICE - VLASTNOSTI PODNIKŮ

1.1 Cross-country podnik je sportovní podnik, jehož trasa prochází územím jednoho nebo více zemí. Existují 3 typy cross-country soutěží: cross-country rally (CCR), cross-country maraton rally (Maraton) a cross-country Baja (Baja). Organizátoři musí mít souhlas ASN zemí, kterými prochází trať a od FIA pro země, které nejsou ve FIA zastoupeny.

1.2 Cross-country rally (CCR) je podnik, jehož celková délka tratě musí být mezi 1 200 km a 3000 km. Celková délka SS musí být minimálně 1200 km.

Podnik nesmí trvat déle než 8 dní (včetně technických přejímek a Super SS).

1.3 Maratón je podnik, jehož trasa prochází územím několika zemí. Celková délka musí být větší než 5000 km s minimální délkou SS 3000 km. Celkové trvání Maratonu nesmí překročit 21 dní (včetně technických přejímek a Super SS).

1.4 Baja je podnik se SS v průběhu 1 nebo 2 dnů. SSS se může uskutečnit v samostatný den.

1 den: maximální délka tratě má být 600 km

2 dny: maximální délka tratě má být 1000 km s minimální přestávkou 8 hodin a maximální 20 hodin mezi dvěma etapami.

Minimální délka SS je 300 km na podniku Baja.

1.5 Žádná SS nesmí přesáhnout 800 km.

1.6 Pokud je podnik spojen s národním podnikem, start druhého musí být alespoň 10 minut po startu posledního vozu mezinárodního podniku, když délka SS mezi dvěma přeskupeními je méně než 100 km, 20 minut pokud je to víc.

1.7 Trvání soutěže je ode dne přejímek po den předávání cen.

2. KVALIFIKACE SOUTĚŽE DO FIA SVĚTOVÉHO POHÁRU (FIA Only)

2.1 Soutěž může kandidovat do Světového poháru pouze, pokud byla organizována alespoň v roce, který předchází jeho zařazení do Poháru a byla přijata jako kandidátský podnik.

FIA pozorovatel sestaví zprávu s návrhem pro Světovou radu a FIA kongres.

2.2 Podnik, jehož zpráva pozorovatele je neuspokojivá nebo který nebyl v souladu s předpisy a povinnostmi v době jeho zařazení do FIA Poháru nebude přijat do Poháru pro následující rok. Podnik, který podle zprávy nevyhověl pravidlům nebo neměl zajištěnou dostatečnou úroveň bezpečnosti pro diváky a posádky nemůže být zařazen do Poháru následující rok. Podnik bude hodnocen CCR komisí.

2.3 Na startu kandidátské soutěže musí být nejméně 10 vozidel, které odpovídají předpisům FIA Přílohy J. Pokud nebude dosaženo tohoto minimálního počtu, může FIA odmítnout zápis soutěže do Světového poháru pro následující rok.

2.4 Každá kandidátská soutěž musí odpovídat těmto předpisům, sportovním předpisům a seznamu FIA požadavků včetně FIA bezpečnostního plánu.

3. PODNIKY, KANDIDÁTSKÉ PODNIKY (FIA Only)

3.1 Podnik se může být přijat do Světového poháru pouze, pokud byl organizován minimálně v roce, který předcházela jeho zařazení do Poháru a byl akceptován jako kandidátský podnik. Kompletní dokumentace popisující podnik se musí zaslat na FIA (trasa, organizační struktura, bezpečnostní plán, obchodní plán, atd.). FIA jmenuje pozorovatele a případně další činovníky.

3.2 FIA pozorovatel sestaví zprávu, kterou přezkoumá FIA CCR komise, která rozhodne, zda bude podnik zařazen do kalendáře navrženého pro Světovou radu motorismu.

3.3 Podnik, jehož zpráva pozorovatele je neuspokojivá, nebo který nebyl v souladu s předpisy nebo závazky přijatými v době jeho zařazení do FIA Světového poháru, nebude pro následující rok zařazen do Poháru. Kterýkoli podnik, který podle zprávy nevyhověl předpisům nebo neměl zabezpečen dostatečnou úroveň bezpečnosti diváků a posádek nemůže být zařazen do Poháru v následujícím roce.

3.4 Každý kandidátský podnik musí být v souladu s předpisy, sportovními pravidly a FIA seznamem požadavků, včetně FIA bezpečnostního plánu.

4. DEFINICE

4.1 ASN

Národní sportovní autorita uznána FIA.

4.2 Briefing

Rozprava (briefing) musí být vedena ředitelem soutěže nebo zástupcem organizátora před startem první etapy. Účast minimálně jednoho člena posádky je povinná.

Podle rozhodnutí organizátora se mohou organizovat další rozpravy. Datum, čas a požadavky na přítomnost na nich musí být uvedeny ve zvláštních ustanoveních. Informace, které se nějakým způsobem dotýkají tratě, času nebo předpisů musí být doručovány ve formě psaných prováděcích ustanovení.

4.3 Bivak (kromě Baja)

Je to zóna umístěna mezi časovou kontrolou v cíli jedné etapy a startem do další etapy, kde se soustředí všichni soutěžící. Tato zóna je uvedena v itineráři. V bivaku je servis povolen mezi soutěžícími, kteří ještě pokračují v soutěži, pokud je servis povolen v ZU. Avšak organizátoři mohou omezit čas vyhrazený pro servis nebo mohou limitovat počet osob, kterým je povoleno pracovat na vozidle. Taková omezení musí být popsány v ZU.

Bivakové zóna je určena jako imaginární kruh přibližně o průměru 500 m, centrem kterého je stanoviště ředitelství soutěže zřízené organizátory. V něm musí být:

- Oficiální informační tabule
- Ředitelství soutěže je v činnosti tak dlouho, dokud jsou soutěžící ještě v etapě. Časová kontrola (ČK) v cíli a ČK na startu následující etapy mohou být kombinovány.

4.4 Prováděcí ustanovení – PU

Oficiální dokument, který je nedílnou součástí ZU a jeho účelem je měnit, doplňovat a vyjasňovat ZU.

4.5 Oznámení (Informační nóta)

Oficiální dokument informativního charakteru vydaný organizátorem nebo sportovními komisaři.

4.6 Posádka

Posádku tvoří maximálně 4 osoby na palubě vozidla. Kterýkoli člen posádky může řídit během akce a každý musí vlastnit FIA licenci jezdce platnou pro daný rok. Pokud v průběhu akce soutěžící není ve vozidle, přebírá odpovědnost soutěžícího na sebe posádka.

MMČR: *Všichni členové posádky musí být držiteli platné licence jezdce, kterou vydala příslušná ASN podle národních předpisů.*

4.7 Trvání akce

Akci začíná administrativní přejímkou a končí uplynutím jednoho z následujících časových limitů a to tím, který je pozdější:

- Časový limit pro protesty nebo odvolání nebo ukončení jejich slyšení sportovními komisaři,
- Ukončení administrativní přejímky a technické kontroly po soutěži provedené v souladu se MSŘ,
- Ukončení předávání cen.

4.8 Etapa

Každá část podniku, která je oddělena od následující přestávkou alespoň 6 hodin. Po jízdě 12 až 20 hodin je povinná přestávka alespoň 6 hodin. Přestávka alespoň 18 hodin je povinná po 10 etapách soutěže.

4.9 Oficiální čas

Pro CCR je oficiálním časem čas GPS. Pro podniky Baja mohou organizátoři určit, který čas je oficiální a uvést ho do ZU.

4.10 Servis

Jakákoliv práce na soutěžním vozidle nebo fyzická přítomnost osoby nebo osob v blízkosti soutěžního vozidla.

4.11 Super SS

Uspořádání Super SS je volitelné. Pokud je naplánováno zařadit SSS do akce, má uskutečnit na začátku první etapy a všechny posádky jsou povinny se jí zúčastnit. Může se organizovat pouze jedna SSS, která určí pořadí startu pro další etapu nebo SS. Uskuteční se ve formě SS s minimální délkou 2 km a maximální délkou 20 km. ZU musí uvést, zda bude povolena obhlídka tratě SSS a jakou formou.

Má se započítávat do klasifikace akce. Všechny obdržené časové tresty budou brát v úvahu pro absolutní klasifikaci dané etapy, ale nebudou mít vliv na pořadí startu do následující SS.

4.12 FIA technický průkaz

Dokument vydaný ASN soutěžícího a potvrzený FIA technickým delegátem na prvním akcí Světového poháru, kterého se vozidlo zúčastní. FIA technický delegát označí vozidlo značkami nebo plombami, které nemohou být za žádných okolností odstraněny. Tento průkaz musí být předložen technickým komisařům.

5. ČINOVNÍCI

5.1 Dva sportovní komisaři, pozorovatel i technický delegát budou jmenováni FIA.

5.2 Seznam jmen činovníků musí být alespoň 4 týdny před soutěží dodaný na ASN organizátora a FIA.

Seznam činovníků, případně jejich asistentů navržených pro každou soutěž musí být schválen FIA (MMČR: ASN) a musí zahrnovat:

- Rada sportovních komisařů
- 1 ředitel soutěže

- 1 hlavní bezpečnostní komisař
- 1 hlavní lékař
- 1 činovník pro styk s jezdci pro 50 přijatých posádek, 2 pro 100 nebo více
- 1 technický komisař pro každých 25 přihlášených posádek

5.3 Rozhodčí faktů: osoby jmenované organizátorem podle čl. 149c FIA MSŘ. Seznam rozhodčích faktů musí být představen soutěžícím při administrativní přejímce.

5.4 Rada sportovních komisařů skládá vždy ze tří členů. Dva z nich, jiné státní příslušnosti než země organizátora, má jmenovat FIA (včetně předsedy) a jednoho ASN země organizátora akce.

Musí existovat stále vhodné spojení mezi sportovními komisaři a ředitelem a technickým delegátem, aby jakékoli rozhodnutí mohlo být přijato neprodleně.

5.5 Na každé akci FIA deleguje technického delegáta, který bude hlavním technickým komisařem.

5.6 Ředitel soutěže je jmenován organizátorem a schválen FIA (MMČR: ASN) a je zodpovědný za průběh akce.

5.7 Činovníci pro styk s jezdci, z nichž alespoň jeden zná jazyk (angličtina / francouzština), musí být snadno identifikovatelný výrazným označením.

Minimální musí být přítomen na administrativním a technickém přejímce a na startu a v cíli etap.

Posláním činovníka pro styk s jezdci je:

- Informovat posádky o vydaných prováděcích nařízeních a oznámeních
- Dávat přesné odpovědi na všechny položené otázky
- Poskytnout veškeré informace a doplňující vysvětlení v souvislosti s pravidly a průběhem akce
- Tam, kde je možno zabránit kladení dotazů sportovními komisařům, které mohou být uspokojivě zodpovězené s jasným vysvětlením.

6. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ (ZU) A JEJICH ZVEŘEJNĚNÍ

6.1 Zvláštní ustanovení akce musí být v souladu s FIA Mezinárodním sportovním řádem a jeho přílohami (FIA MSŘ), těmito Předpisy a jejich přílohami, speciálními předpisy pro Světový pohár různými seznamy požadavků (List of Requirements) definovaných FIA a dalším předpisům zveřejněnými ve FIA oficiálním bulletinu.

6.2 ZU musí být předloženy ve formě návrhu na FIA minimálně 4 měsíce před začátkem akce. FIA vrátí své připomínky organizátorovi nejpozději 3 měsíce před začátkem akce. ZU musí být zveřejněny alespoň 2 měsíce před začátkem akce a vytištěné ve formátu A5.

6.3 ZU musí uvádět kde, a kdy budou zveřejněny oficiální výsledky. V případě, že se zveřejnění výsledků zpozdí, nový čas vydání musí oznámit na oficiální informační tabuli (vývěskách).

Musí být stanoven datum a čas prvního zasedání Rady sportovních komisařů.

6.4 Technické (Příloha J) a sportovní předpisy vztahující se ke bezpečnosti vozidla nebo posádky a / nebo výkonu vozidla nemohou být v žádném případě změněny zvláštními ustanoveními.

6.5 Konečné ZU musí být zveřejněny na oficiální internetové stránce akce a být dostupné přihlášeným soutěžícím a činovníkům akce v tištěné podobě. Články, které jsou odlišné od článků v Předpisech, budou zveřejněny tučným písmem.

7. PROVÁDĚCÍ USTANOVENÍ (PU)

7.1 Ustanovení ZU mohou být změněny pouze podle čl. 66 a 141 MSŘ.

7.2 Každá změna nebo dodatečné ustanovení bude oznámeno datovanými, číslovanými PU, které budou podepsány:

Standardní propozice

- Organizátory do dne technických přejímek, s razítkem ASN a FIA
- Sportovními komisaři v průběhu akce.

Po začátku podniku musí být každá změna ZU, časů nebo tratě oznámena prováděcími ustanoveními.

7.3 Tyto PU budou vyvěšeny na ředitelství soutěže a na oficiální informační tabuli (vývěskách). Budou také okamžitě oznámeny posádkám a soutěžícím, které musí jejich obdržení potvrdit podpisem.

7.4 PU musí být vytištěny na žlutém papíře. Strany musí být číslovány (např. 2 / 4, atd.).

8. APLIKACE A VÝKLAD PRAVIDEL

8.1 Ředitel soutěže je odpovědný za uplatňování předpisů v průběhu rally.

8.2 Ředitel soutěže musí informovat sportovní komisaře o každé důležité události, která se přihodila.

8.3 Na všech podnicích a kandidátských podnicích musí být oficiálním jazykem angličtina nebo francouzština a výběr jazyka musí být uveden v ZU akce. Doporučuje se překlad do jazyka země organizátora.

V případě jakéhokoli rozporu při výkladu pravidel, se bere v úvahu pouze text oficiálního jazyka.

9. ZPŮSOBILÉ VOZY

9.1 Podniky jsou otevřeny pro vozy o maximální celkové hmotnosti do 3500 kg pro skupiny T1, T2 a T3 a pro vozy s větší hmotností než 3500 kg - skupina T4, podle údajů uvedených v technickém průkazu. Vozy musí splňovat bezpečnostní podmínky stanovené mezinárodním úmluvám o silniční přepravě, jakož i všechny bezpečnostní podmínky určené FIA pravidly a těmito Předpisy. Vozy jsou rozděleny do následujících kategorií:

Skupina T1: prototypy cross-country vozidel

Organizátoři musí zajistit pro vozidla s jednou poháněnou nápravou kategorii v rámci skupiny T1.

Skupina T2: sériově vyráběné cross-country vozidla

Vozidla homologována ve skupině cross-country (vozidla musí být v souladu se specifickými podmínkami pro skupinu vozidel T2 - Příloha 2)

Skupina T3: upravené cross-country vozidla – lehká

Přeplňované benzínové motory budou zakázány

Skupina T4: sériové Cross Country kamiony (na základě rozhodnutí organizátora mimo Baja)

- s hmotností vyšší než 3 500 kg - 2 objemové třídy:
 - třída 1 pro kamiony vybaveny motory se jmenovitým objemem válců 10 000 cm³ nebo více;
 - třída 2 pro kamiony s motorem se jmenovitým objemem válců nižším než 10 000 cm³.

Pro kamiony T4 má být sestavena samostatná klasifikace.

(Vozidla musí být v souladu se specifickými podmínkami pro skupinu vozidel T2 a T4 - Příloha 2)

Pokud si organizátor přeje zařadit vozidla T4 musí to uvést při žádosti o zařazení do kalendáře.

Vozy T1 v souladu s technickými předpisy Přílohy J 2009 a 2015 jsou způsobilé za následujících podmínek:

- Musí mít platný FIA technický průkaz. FIA už nebude nadále vydávat FIA technické průkazy pro vozidla vyrobená podle Přílohy J 2009. Vozidla vyrobená podle Přílohy J 2009 s FIA technickým průkazem budou způsobilé až do odvolání.

Air Restrictors			
Year of Application:	2016		
Average altitude of the selective sections Altitude moyenne des secteurs sélectifs	Up to 1000 m	Over 1000 m and Up to 2000 m	Over 2000 m
Petrol			
Prototype	32		
Standard (vehicle in conformity with Appendix J 2016) Standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2016)	36	37	38
Standard V8 rocker arm engines over 5.4L 4x2 V8 culbuté standard sup. 5.4L 4x2	37.2	38	39
Standard V8 rocker arm engines over 5.4L 4x4 V8 culbuté standard sup. 5.4L 4x4	36	37	38
Diesel			
Prototype turbo(s) Turbo(s) prototype(s)	35		
Standard single stage turbo (vehicle in conformity with Appendix J 2016) Turbo simple étage standard (véhicule conforme avec l'Annexe J 2016)	39		
Standard double stage turbo (vehicle in conformity with Appendix J 2016) Turbo double étage standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2016)	38		

Maximální rychlost pro vozidla T3 a T4 je = 140 km/h. Soutěžící jsou zodpovědní za její dodržování.

9.2 Sériové vozy, kterým skončila homologace ve skupině T2, mohou mít povoleno soutěžit ve skupině T1 pokud splňují bezpečnostní předpisy na úrovni T2. Tyto vozy musí plně odpovídat čl. 284 Přílohy J FIA MSŘ (skupina T2).

9.3 Vozidla 4WD s motorem uprostřed nebo vzadu

Pokud 4WD vozidlo má FIA technický průkaz vystavený před 31. 12. 2005 ve kterém je jasně uvedena poloha motoru, může být přijato i když má motor umístěný v zadní nebo střední části rozvoru.

9.4 Způsobilost "bodů" ve skupině T1

Vozidla, která splňují pravidla pro získání bodů, mohou být přijaty do skupiny T1, za podmínky, že soutěžící poskytne doklady, že jeho vozidlo je uznáno mezinárodní organizací "Score international". Vozidlo musí být označeno plombou bezpečnostní inspekce podle čl. GT2 předpisů této organizace.

Navíc, způsobilost vozidla podléhá závěrečnému schválení FIA. Celé bezpečnostní vybavení musí být homologováno FIA.

9.5 Organizátoři musí zařadit následující skupiny a třídy (v Baja bez T4):

T1.1 T1 4x4 benzín

T1.2 T1 4x4 nafta

T1.3 T1 4x2 benzín

T1.4 T1 4x2 nafta

T2.1 T2 benzín

T2.2 T2 diesel

T3.1 T3

T3.2 T3 lehké

T4.1 T4 s jmenovitým objemem 10 000 cc nebo větším

T4.2 T4 s jmenovitým objemem méně než 10 000 cc

Vozidla způsobilá pro MMČR:

- Skupina: T1 1-3 (benzín)

- Skupina: T1 2-4 (diesel)

- Skupina: T2 1-2 (benzín-diesel)

- Skupina: T3

- Skupina TH (při MMČR jen v rámci ZSE)

- Skupina Q

Další klasifikaci v třídách může vypsát ASN.

- Při vybraných podnicích bude povolen start vozidel T4.

10. KRITÉRIA PRO PRIORITNÍ JEZDCE (FIA Only)

10.1 Jezdci, kteří splní následující kritéria, jsou zařazeni do seznamu FIA prioritních jezdců.

první tři v závěrečné klasifikaci Světového poháru ve dvou předchozích letech

první tři na každém podniku v daném a předchozím roce v Světovém poháru
každý jezdec nominován FIA

každý jezdec přihlášený výrobcem na dané akci se stává prioritním jezdcem pouze pro tuto soutěž.

FIA může na základě svého rozhodnutí vybrat jezdce ze seznamu prioritních jezdců.

10.2 Pouze jezdci na vozidlech T1 mohou být držiteli priority.

11. PŘIHLÁŠKY

11.1 Každý, kdo se chce zúčastnit na akci, musí poslat přihlašovací vklad a vyplněnou přihlášku na sekretariát soutěže do termínu uzávěrky přihlášek, který je uveden v ZU.

11.2 Podepsáním přihlášky se soutěžící a posádka souhlasí s dodržováním sportovních pravidel uvedených ve FIA MSR a jeho přílohách, v těchto Předpisech. Souhlasem se podřizuje ZU daného podniku.

11.3 Výměna jednoho člena posádky může být provedena se souhlasem organizačního výboru do okamžiku, kdy se příslušný člen posádky prezentuje na administrativní přejímce. Po začátku administrativní přejímky nebo technické přejímky může změnu 1 až 4 členů posádky povolit jen FIA (MMČR: ASN), nebo sportovní komisaři.

11.4 Do zahájení administrativní přejímky může soutěžící vyměnit přihlášené vozidlo za jiné.

11.5 Seznam přihlášených účastníků včetně prioritních jezdců na podnik musí být zaslán ke schválení na FIA nejméně patnáct dní před začátkem administrativní přejímky. Oficiální seznam převzatých posádek schválený sportovními komisaři, má být zaslán na FIA v průběhu 24 hodin následujících po jejím schválení. **FIA Only**

MMČR: *Seznam přihlášených musí být zveřejněn na oficiální internetové stránce soutěže a následně na oficiální vývěsce před administrativní přejímkou.*

11.6 Pokud se při technické přejímce před soutěží zjistí, že vozidlo nesplňuje podmínky skupiny, do které je přihlášeno, může být toto vozidlo na návrh technických komisařů přeřazeno sportovními komisaři do jiné skupiny nebo definitivně odmítnuto.

11.7 Vklad se v plné výši vrátí:

a) soutěžícímu, jehož přihláška nebyla přijata

b) v případě, že se podnik neuskuteční.

11.8 Pokud je do průběhu soutěže zařazena přeprava (letecká, po moři, železniční nebo jiná) musí být součástí soutěže a náklady na ni musí být zahrnuty v přihlašovacím vkladu.

12. PNEUMATIKY

12.1 Pro prioritních jezdců T1 s vozidly 4WD je pro každého z nich přípustný jediný dezén pneumatik.

Při technické přejímce musí být vzorek zaregistrována, jezdci musí pojmenovat a předat nákresy typu pneumatik (vzory a rozměry). Jen tyto pneumatiky, které musí být lisované a nenařezané lze použít v průběhu rally.

12.2 Dezén je přidružený ke každému rozměru pneumatik, a pokud jsou levé pneumatiky jiné než pravé, musí být jejich dezén souměrný.

12.3 Vozidla T1 a T4 musí používat pneumatiky z obchodního katalogu výrobců pneumatik.

12.4 Úmyslné dořezávání a prořezávání sjetého vzorku pneumatik je zakázáno.

13. UKLÁDÁNÍ DAT

13.1 Vozidla mohou být vybavena FIA systémem sběru dat pro sledování jejich výkonu během akcí zařazených do FIA kalendáře. FIA může za tímto účelem na základě vlastního rozhodnutí zavést další omezení.

14. POSÁDKY

14.1 Přijatá bude každá posádka, kterou přihlásil soutěžící, který je držitelem FIA mezinárodní licence soutěžícího platné pro daný rok.

V MMČR se podniků mohou zúčastnit i držitelé národních licencí.

14.2 Pokud soutěžícím je právnická osoba nebo v případě, že soutěžící není členem posádky, první jezdec uvedený na přihlášce bude zodpovědný společně a nerozdílně za veškeré závazky a povinnosti soutěžícího během celého podniku.

14.3 Kromě servisní zóny a tankovacích zón musí být celá posádka ve vozidle v průběhu podniku. Pokud jeden člen chybí, nebo je do vozidla přijata třetí osoba (kromě převozu zraněné osoby) bude vozidlo vyloučeno z akce.

14.4 Doprava alespoň jednoho člena posádky třetí osobou v průběhu etapy bude mít za následek vyloučení příslušné posádky.

14.5 Pod trestem okamžitého vyloučení je během SS povinné použití FIA homologovaného bezpečnostního vybavení (Příloha L, kapitola 3).

Použití FIA schválených bezpečnostních pásů je povinné během soutěže.

Činovníci mohou provádět kontroly bezpečnostního vybavení posádek a jejich oblečení na startu každé SS v kterémkoliv okamžiku akce. V případě nesouladu bude start odmítnut.

FHR zádržný systém hlavy (HANS) je povinný

14.6 Podrobnosti ohledně bezpečnosti posádek jsou obsaženy v Příloze 3 těchto pravidel (kromě Baja).

15. IDENTIFIKACE

15.1 Organizátor dodá každé posádce sadu identifikačních tabulek, která se skládá z: 1 rally tabulky a 3 nálepek se startovními čísly MMČR *jen 2 nálepky (bez střešní)*.

15.2 Během Akce musí být tabulky umístěny v souladu s Předpisy. V žádném případě nesmí zakrývat ani částečně evidenční čísla vozidla.

15.3 Startovní čísla, 50 cm široké a 47 cm vysoké musí být umístěny na pravé a levé straně mezi podběhy kol tak, aby byly zcela viditelné z boku, jakož i na střeše vozidla čitelné zezadu.

15.4 Rally tabulka musí být viditelně umístěna v průběhu celého akce. Musí být umístěny vzadu na vozidle, paralelně s osou kol a nesmí překrývat ani částečně evidenční čísla vozidla.

15.5 Pokud kdykoliv během soutěže chybí nebo je chybně umístěno startovní číslo nebo rally tabulka bude udělen peněžitý trest rovnající se 10% přihlašovacího vkladu.

15.6 Jméno prvního jezdce a jeho spolujezdce (spolujezdců) spolu s národními vlajkami (výška 30-50 mm) musí být umístěny na obou stranách předních blatníků nebo předních dveří vozidla. Každé vozidlo, které nebude v souladu s tímto ustanovením, bude potrestáno do výšky 10% přihlašovacího vkladu.

15.7 Členové posádky budou vybaveni identifikačními náramky. Každý přestupek v identifikaci, který bude oznámen činovníkům, bude mít za následek peněžitý trest rovný 10% přihlašovacího vkladu. Číslo tísňového volání a jméno osoby musí být uvedeny na tomto náramku. CCRNC: Použití náramků není povinné.

MMČR: Přihlašovací vklad zahrnuje prostor 50m² v servisním parkovišti. Poplatek za další servisní tabulku musí být uveden v ZU.

16. REKLAMA

16.1 Soutěžící mají povoleno umístit na svých vozidlech jakýkoliv druh reklamy, pokud reklama splňuje:

- a) je povolena předpisy FIA a legislativou země, kterou soutěž prochází
- b) není urážející
- c) nepřekrývá místa, které jsou vyhrazena pro tabulky, startovní čísla a pruh na čelním skle
- d) nebrání posádce ve výhledu přes okna.

16.2 Místa vyhrazená pro povinnou reklamu organizátora, které nemůže být odmítnuta, jsou umístěna:

- a) na panelech startovních čísel, reklama organizátora musí být umístěna na pásu 14 cm x 50 cm, který může být rozdělen nad nebo pod číslo,

MMČR: rozměr 12 x 50 cm nad startovním číslem a 10 x 50 cm pod ním.

- b) 1 rally tabulka, na kterých je místo 9 cm x 43 cm vyhrazena pro reklamu organizátora.

- c) 2 pásy o rozměrech 10 cm (výška) x 25 cm (šířka) mají být umístěny na obou stranách horní části čelního skla, pokud je to dovoleno dopravními předpisy země, kde se akce koná.

16.3 Volitelná reklama organizátora má být umístěna na dvou panelech o velikosti 50x52 cm, které nemohou být dále rozděleny a musí být umístěny mezi koly na obou stranách vozidla pod podmínkou, že je celá viditelná ze strany.

16.4 Soutěžícím, kteří odmítnou volitelnou reklamu organizátora, bude zvýšený přihlašovací vklad o 60%.

16.5 Posádky musí zajistit, aby reklama byla správně umístěna během celého průběhu CCR. Pokud povinné nebo dobrovolné reklama chybí nebo je špatně upevněna, bude při prvním přestupku udělena pokuta 10% přihlašovacího vkladu a 100% při každém opakovaném přestupku.

16.6 Pokud si organizátor přeje předepsat určitou reklamu, musí uvést její typ v ZU nebo v PU schválených FIA nejpozději jeden měsíc před administrativní přejímkou.

MMČR: Do začátku administrativní přejímky v ZU nebo PU schválených ASN.

Název výrobce automobilů nesmí být součástí názvu akce a nesmí se objevit na reklamních místech předepsaných organizátorem.

17. ADMINISTRATIVNÍ A TECHNICKÁ PŘEJÍMKA

17.1 Všechny posádky účastníci se akce se musí přihlásit na administrativní přejímce v souladu s harmonogramem zveřejněném v ZU. Tresty za zpoždění budou peněžní a budou uvedeny v ZU.

17.2 Během administrativní přejímky budou zkontrolovány následující dokumenty:

- FIA schválené licence
- Povolení startu v zahraničí vydané ASN
- Řidičské oprávnění
- Potvrzení vlastnictví vozidla
- Další dokumenty, které si přeje organizátor zkontrolovat, musí být uvedeny v ZU.

17.3 Pouze ty posádky, které absolvovaly administrativní přejímku, se mohou se svým vozem označeným rally tabulkami a startovními čísly dostavit na technickou přejímku. Technická přejímka bude mít obecný charakter, zkontroluje se značka a model vozu, shodnost se skupinou, do níž je přihlášeno, soulad bezpečnostních prvků, shodnost vozidla s pravidly silničního provozu, atd.

Vozidlo nebude připuštěno na start, pokud se zjistí, že nesplňuje FIA bezpečnostní předpisy a tyto předpisy.

17.4 Absolvování technické přejímky před soutěží žádným způsobem nepotvrzuje, že vozidlo splňuje technické předpisy.

17.5 Během celé soutěže je soutěžící zodpovědný za technickou shodnost svého vozu. Přistavení vozu na technickou přejímku je považováno za implicitní konstatování shodnosti.

17.6 Pokud se zjistí, že vozidlo nevyhovuje předpisům, mohou sportovní komisaři stanovit termín, dokdy musí být vozidlo předané na opakovanou technickou přejímku.

17.7 Pokud za technickou přejímkou následuje UP, může vozidlo do parkoviště umístit člen teamu.

17.8 Každá posádka, která se dostaví na administrativní nebo technickou přejímku mimo časový limit předepsaný v ZU nebude připuštěna na start, s výjimkou případů vyšší moci, pokud je za takové uznají sportovní komisaři.

17.9 Další kontroly členů posádek nebo vozidla se mohou provést kdykoliv během akce. Tyto kontroly musí být organizovány takovým způsobem, aby soutěžící nebyli penalizováni.

18. ZNAČENÍ

18.1 Blok motoru, šasi a GPS budou označeny při technické přejímce a přidružené ke konkrétní posádce. Tyto prvky se nemohou vyměnit během akce s výjimkou soutěžících ve skupině T1, kteří mohou vyměnit jednu blok motoru vozidla, za což bude udělena penalizace 50 hodin.

18.2 Soutěžící je odpovědný zajistit ochranu každé značky nebo plomby do konce podniku.

18.3 Porušení značky nebo plomby je přísně zakázáno a všechny případy budou oznámeny sportovním komisařům.

18.4 Chybná GPS může být nahrazen s písemným souhlasem FIA technického delegáta.

19. POŘADÍ STARTU

19.1 Interval startu a pořadí startu do SSS může být na rozhodnutí ředitele soutěže. Start do každé etapy má být v intervalu minimálně 2 minuty mezi prvními deseti ve vzestupném pořadí klasifikace předešlého dne. Jako první startují Prioritní jezdci na

vozidlech T1.

19.2 Následně po SSS budou starty do příští etapy včetně SS v pořadí podle klasifikace SSS. Tresty udělené během SSS a v časovém úseku se započítávají jen do absolutní klasifikace.

V případě mrtvého závodu dostane přednost posádka, která dosáhla tento čas jako první.

Pokud se SSS neuskuteční, soutěžící budou startovat na základě rozhodnutí ředitele soutěže, prioritní jezdce jako první.

19.3 Pokud 2 nebo více SS jsou zařazeny do téže etapy, pořadí startu do etapy v následující den bude dáno na základě součtu časů těchto SS. V případě mrtvého závodu dostane přednost posádka, která dosáhla nejrychlejší čas v první SS.

19.4 V případě 2 nebo více za sebou následujících SS, start příští SS bude podle času příjezdu do cíle předchozí SS v hodinách a minutách, bez ohledu na sekundy, který bude přidán k jízdní době pro časový úsek a stanovených 5 minut.

Soutěžící budou startovat ve stejných intervalech jako na startu do etapy (např. prvních 10 v 2minutových intervalech, zbytek v jednominutových intervalech).

19.5 Ředitel soutěže, když sestavuje pořadí startu, musí brát v úvahu pouze sportovní tresty, které dostal soutěžící za přestupky (vynechané průjezdové kontroly, vynechané waypointy, překročení rychlosti, nesportovní chování) během SS a které byly přidány k času z příslušné SS.

19.6 Všechny tresty udělené v spojovacím úseku budou započítány do celkové klasifikace dané etapy.

19.7 Každé vozidlo, které se opozdí na startu etapy, bude potrestáno 1 minutou za každou minutu zpoždění.

19.8 V případě předčasného příjezdu posádky do ČK před startem SS bude posádka činovníkem vrácena do svého správného času startu.

19.9 Kromě případů uvedených v ZU, do SSS startuje první kamion až po posledním automobilu.

20. FIXNÍ PENALIZACE

20.1 Fixní penalizace slouží k tomu, aby soutěžící zůstal v soutěži, pokud by byl jinak vyloučen z důvodu, že neabsolvoval některou z kontrol nebo je neabsolvoval ve stanovené lhůtě.

20.2 Soutěžící, který neukončil etapu rally jako je vyžadováno v ZU (např. neabsolvoval ČK na startu nebo v cíli dne ve stanoveném čase nebo neabsolvoval SS v maximálně stanoveném čase) dostane fixní penalizaci "jedné etapy".

20.3 Pro účely stanovení klasifikace všichni soutěžící s nulovou denní penalizací budou klasifikováni před těmi, kteří dostali penalizaci jednoho dne a ti budou klasifikováni před těmi, kteří mají dvoudenní penalizaci atd.

Příklad: Klasifikace

1. vozidlo A 0 etap 14h 37m 46s
2. vozidlo B 0 etap 14h 55m 33s
3. vozidlo C 0 etap 16h 21m 56s
4. vozidlo D 0 etap 21h 33m 21s
5. vozidlo E 1 etapa 15h 35m 45s
6. vozidlo F 2 etapy 12h 34m 44s

20.4 V žádném případě se fixní trest nemůže použít u soutěžícího, který byl vyloučen sportovními komisaři.

20.5 Použití fixní penalizace je volitelné na Baja, kde organizátoři mohou místo něho použít maximální tresty SS.

MMČR: *Forfait trest: Jezdci, kteří z nějakého důvodu neukončí etapu (ztratí se, technické problémy, atd.), ale jsou schopni dojet do UP na konci etapy se svým vozem s běžícím motorem bez jakékoli pomoci do doby plánovaného zveřejnění předběžné klasifikace nebo během dne do přeskupení v době plánovaného příjezdu 1. vozidla podle časového harmonogramu, se mohou restartovat do soutěže s následujícími tresty: časový trest - maximální povolený čas na absolvování SS +60 minut za každou SS, která nebyla absolvována (z ČK do ČK). Odchylku od trestu povolit jen sportovní komisaři do startu soutěže, pokud není v ZU uvedeno jinak tresty za další vynechané kontrolní body (GPS point, PC), se neberou v úvahu kromě sankcí uvedených výše. Toto může být použito každý den během soutěže, jen jednou. Pokud je více než jedna SS v daný den, jen ti jezdci budou hodnoceni, kteří ukončili alespoň jednu SS.*

Ti účastníci, kteří restartují v průběhu dne, mohou podle rozhodnutí ředitele soutěže startovat za ostatními soutěžícími. Pokud forfaituje více než jeden jezdec, jejich pořadí startu je dáno pořadím startu do etapy.

Úmysl forfaitovat musí být oznámen sportovnímu komisaři nebo tajemníkovi soutěže prostřednictvím telefonního čísla uvedeného v itineráři nebo činovník pro styk tak rychle jak je možné. Podmínky restartu (délka absolvované tratě, postup návratu do soutěže) musí být popsány v ZU.

21. OFICIÁLNÍ TRAŤ (neplatí pro Baja)

21.1 Oficiální trať je ta, která je uvedena v itineráři a definovaná mapou a waypointy. Je zkontrolována FIA otevíracím vozidlem (kromě Baja). Trať by měla být navržena tak, aby většina soutěžících absolvovala SS za denního světla.

Jen v CZ: Start SS není zakázán v noci a po setmění.

21.2 Soutěžící mají být povinně vybaveni jedním nebo dvěma systémy GPS, do kterého jsou staženy Waypointy dodány organizátorem. Pokud posádka používá dva GPS, musí na technické přejímce písemně určit, který z nich bude považován za oficiální. Pokud se oficiální GPS pokazí, stává se druhý GPS oficiálním.

21.3 Soutěžící zodpovídá za to, že tracking systém je stále připojen a zapnutý s připojenou anténou vždy, když je vozidlo v průběhu soutěže mimo bivaku.

21.4 Kdykoliv v průběhu soutěže může činovník soutěže zkontrolovat GPS.

21.5 Na konci každé etapy se může GPS zkontrolovat pro ověření waypointů. Každé porušení bude okamžitě oznámeno řediteli soutěže.

21.6 Trať popsána v itineráři mezi dvěma waypointy není povinná ale důrazně doporučená. Pouze tato trať je otevřena s FIA otevíracím vozidlem.

21B. OFICIÁLNÍ TRAŤ (pro Baja)

21.1B Oficiální trať je ta, která je uvedena v itineráři a definovaná mapou. Trať by měla být navržena tak, aby většina soutěžících absolvovala SS za denního světla.

21.2B Trať soutěže a značky směru jízdy v roadbooku se musí dodržovat. Tresty za nedodržení mají být uvedeny v ZU. Všechny další případy budou oznámeny sportovním komisařům.

21.3B V případě, že soutěžící omylem opustí trať, musí se vrátit před místem, ve kterém trať opustil. V souladu s čl. 40.2.

21.4B Pokud si organizátor Baja přeje použít Waypointy, musí být v ZU uvedeny všechny podrobnosti o povolených GPS jednotkách.

MMČR: *GPS body nemusí být označeny v itineráři.*

22. WAYPOINTY (neplatí pro Baja)

22.1 Waypoint je zeměpisný bod definován souřadnicemi zeměpisné délky a šířky. Existuje několik druhů waypointů.

a) WPV - viditelný traťový bod

Bod, jehož souřadnice jsou uvedeny v itineráři. Směrem k viditelnému traťovému bodu jsou všechny použitelné informace zobrazeny na display GPS. Pro potvrzení WPV musí soutěžící projít v okruhu 200 m od něj.

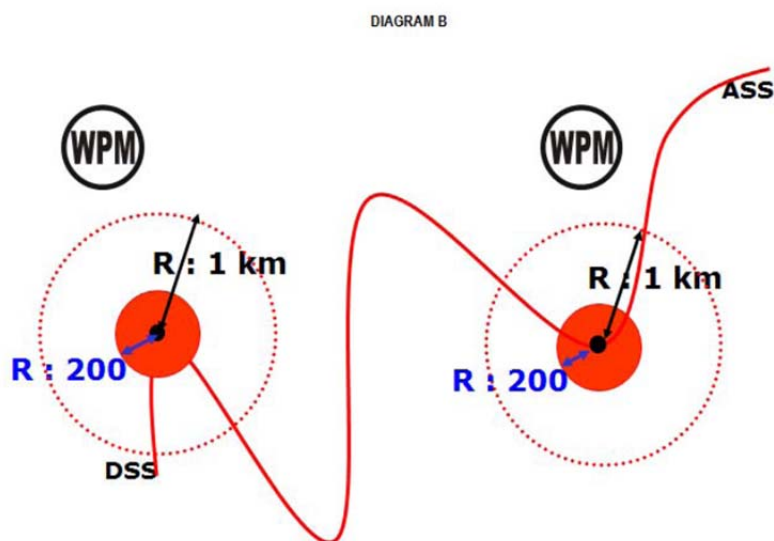
b) WPE - zastíněn traťový bod

Waypoint, který se stává zcela viditelný na GPS jakmile WPE, WPV, WPS nebo WPM, které předcházely tomuto WPE byly ověřeny, bez ohledu na to, jaká je vzdálenost mezi WPE, WPM, WPV, WPS nebo WPM. Pro potvrzení WPE musí soutěžící projít v okruhu 200 m od něj.

c) WPM - skrytý traťový bod

Waypoint, jejíž souřadnice nebyly oznámeny soutěžícím. GPS vede soutěžícího směrem k němu pouze jednou, když vešel do okruhu 100 m od něj. Pro potvrzení WPM musí soutěžící projet v okruhu 200 m od něj.

Viz diagram B níže.



d) WPS - bezpečnostní traťový bod

Waypoint použitý na zajištění bezpečnosti soutěžících je uveden v itineráři a jeho souřadnice nejsou oznámeny soutěžícím. GPS vede soutěžícího směrem k tomuto bodu pouze jednou, pokud přijde do okruhu 3 km od tohoto bodu. Pro potvrzení WPS musí soutěžící přijít do okruhu 90 m od něj.

22.2 Všechny Waypointy jsou v paměti standardního GPS.

22.3 Soutěžící musí projít všemi waypointů v chronologickém pořadí.

22.4 Trest za nepotvrzený přejezd waypointů bude stanoven v ZU a musí být minimálně 2 hodiny. Celkový počet waypointů, které mohou být vynechány v etapě, nebo v celé soutěži bude uveden v ZU.

22.5 Pokud si soutěžící přeje odstoupit, může zadat nouzový kód, který kompletně odblokuje GPS a ukáže všechny Waypointy.

Nouzový kód bude uveden v ZU a v každém itineráři.

22.6 Soutěžící, který potřebuje opustit SS a vrátit se do bivaku může kontaktovat dispečink, který může poskytnout kód na odblokování pro tuto etapu. Soutěžící dostane fixní trest za tuto etapu.

23. ROAD BOOK – ITINERÁŘ

23.1 Itinerář musí být v souladu s FIA standardem a musí v něm být použity symboly uvedeny v tabulce níže.

LEXIQUE ROAD BOOK FIA 2012 - FIA 2012 ROAD BOOK LEXICON

	ROUTE	ROAD		QUED	QUED / WAD	GV	GRAVEL	GRAVEL
	ROUTE avec séparation central	DUAL CARRIAGEWAY		LANGUE DE SABLE	SAND SPIT	G/D	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT
	PISTE TRACEE	TRACK		BORNE	KILOMETRE MARKER	D/G	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT
	HORS PISTE	OFF TRACK		CIMETIERE	CEMETERY	MVS	MAUVIS	DAD
	ATTENTION	1 DANGER		FUT	BARREL	EMP	EMPEPPE	STONY OR ROCKY
	DANGER	2 DANGER		PANNEAU	SIGNPOST	DEF	DEF ORCE	ROUGH
	GROS DANGER	3 DANGER		MAISON	HOUSE	ORN	ORNIERE	RUT
	CIVETTE	DIP		FORT	FORT	SER	SERRE	TIGHT
	BOSSE	BUMP		POTEAU PIQUET	POST	HP	HORS PISTE	OFF PISTE / OFF TRACK
	COMBRESSION	COMBRESSION		PNEU	TYRE	HP	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK / ORENDEDEN
	SAGNEE	DITCH		PUIT	WELL	OUED	QUED	QUED / WAD
	RADIER	STEP		RUES ultra-étroite à descendre	RUES Individual drawing for each	E3	ETROIT	NARROW
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN		MONTAGNE ultra-étroite à descendre	MOUNTAIN Individual drawing for each	DS	DAYS	IN
	MARCHE EN MONTÉE	STEP UP		DEBUT de Zone FIN de Zone ultra-étroite limitée	START of Zone END of Zone constrained speed	IMP	IMPERATIF	IMPERATIVE
	DESCENTE	DOWNHILL		Limite de VITESSE	SPEED LIMIT	QT	QUITTER	LEAVE
	VERS	TOWARDS		STOP	STOP	G^D	GRAND	BIG
	MONTÉE	UPHILL		DEVERS	CAMBER	NBX	NOMBREUX	SMOXY
	TROU EFFONDRE	HOLE / COLLAPSE		DÉPART	START	RLT	RALENTIR	SLOWDOWN
	OMBRE	RUTS		ARRIVÉE	FINISH	±V	PLUS OU MOINS VISIBLE	MORE or LESS VISIBLE
	ONDULATION BOSSUE	UNDULATION		CHRONO	CLOCK	S	SRIEUX	TWISTY
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE		ESSENCE	FUEL	PP	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK
	GUE	FORD		PHOTO	PHOTO	TD	TOUT DROIT	KEEP STRAIGHT
	TROU	HOLE		CP	PC	RO	ROUTE	ROAD
	CARN	CARN		DÉBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF ASSISTANCE ZONE	TDSPP	TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK
	CITERNE	WATER TANK		FIN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF ASSISTANCE ZONE	TDRPP	TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD
	F. BARRIERE	BARBED-WIRE FENCE		VILLAGE	VILLAGE	P//	PISTES PARALLELES	PARALLEL TRACKS
	CLOTURE	FENCE		VILLAGE POINT MASQUE	VILLAGE POINT MASKED	P	PISTE	TRACK
	LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE		VILLAGE POINT ECLIPSE	VILLAGE POINT ECLIPSE	C	CAP	BEARING
	DUNES	DUNES	AD	A DROITE	ON THE RIGHT	TJS	TOUJOURS	ALWAYS
	DUNETTE	SMALL DUNE	AG	A GAUCHE	ON THE LEFT	VG	VEGETATION	VEGETATION
	PALME	PALM TREE	D	DROITE	RIGHT	CX	CARROUX	STONE
	ANTENNE	ANTENNA / MAST	G	GAUCHE	LEFT	EFF	EFFONDRE	COLLAPSED
	PORTAIL BARRIERE	GATE BARRIER	SA	SABLE	SAND	RP	REPRENDRE	TO TAKE
DNT	DUNETTE	SMALL DUNE	DN	DUNE	DUNE	BETW	ENTRE	BETWEEN

0001348

23.2 Organizátoři mohou vydat itinerář pro jeden den nebo kompletní. Soutěžící musí obdržet itinerář pro následující den nejpozději v 18:00 v den předcházející. Převzetí má být potvrzeno podpisem a itinerář zůstává vlastnictvím soutěžícího.

MMČR: *Itinerář musí odevzdat posádkám před startem tak, aby měli dostatek času na přípravu (alespoň 60 minut). Čas a místo vydání itinerářů bude zveřejněno v ZU nebo VN.*

23.3 Ve vozidle je povoleno dopravovat jen poznámky k trati aktuálního akce (oficiálního itineráře), úpravy navržené FIA otevíracím vozidlem nebo otevíracím vozidlem organizátora, které mohou být zařazeny do itineráře, osobní poznámky zhotovené při předchozím průjezdu téže SS (v kterémkoli směru) na daném akcí.

23.4 Je zakázáno dopravovat jakoukoliv mapu ve vozidle, kromě té, kterou dodal organizátor a kromě map uvedených v ZU akce. Nejsou povoleny jiné poznámky na mapách kromě zeměpisné šířky a délky a GPS bodů, které poskytl organizátor.

24. ZÓNY KONTROLY RYCHLOSTI

24.1 Organizátor musí zřídit zóny kontroly rychlosti, pokud SS prochází osídlenými oblastmi a jinými místy podle jeho rozhodnutí. Pulzní signál se v GPS zaznamená každých 100 metrů a rychlost se zobrazí na stránce rychlosti GPS a je zaznamenána do paměti.

24.2 Začátek zóny kontroly rychlosti bude v itineráři označen jako "DZ" a s waypointů (WPS nebo WPE) a označen fyzicky značkou. 90 metrů před tímto waypointů budou soutěžící informováni svým GPS, že se blíží k zóně kontroly rychlosti. 90 metrů za tímto waypointů je toleranční zóna na kterou se nevztahuje žádný trest.

24.3 Konec zóny kontroly rychlosti bude v itineráři označen jako "FZ" a s waypointů (WPE) a označen fyzicky značkou. 90 metrů před tímto waypointů začíná toleranční zóna, na kterou se nevztahuje žádný trest.

MMČR: *Pokud je v časovém úseku, nebo v SS, určena zóna kontroly rychlosti musí být v itineráři udána maximálně povolená rychlost.*

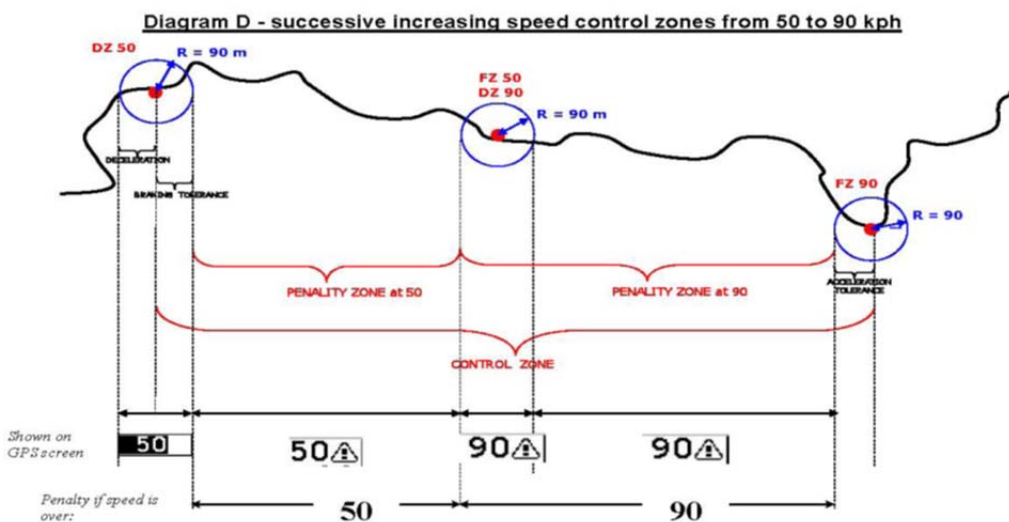
24.4 Waypointy spojené s DZ a FZ jsou potvrzeny pouze jednou, když je soutěžící v okruhu 90 metrů od nich.

24.5 V zóně kontroly rychlosti může organizátor stanovit rychlostní limit 30, 50 nebo 90 km / hod. Uložená rychlost bude stále zobrazena na GPS.

24.6 V případě, že poloha fyzické značky neodpovídá poloze waypointů, za správný se považuje ta, kterou určují waypointy.

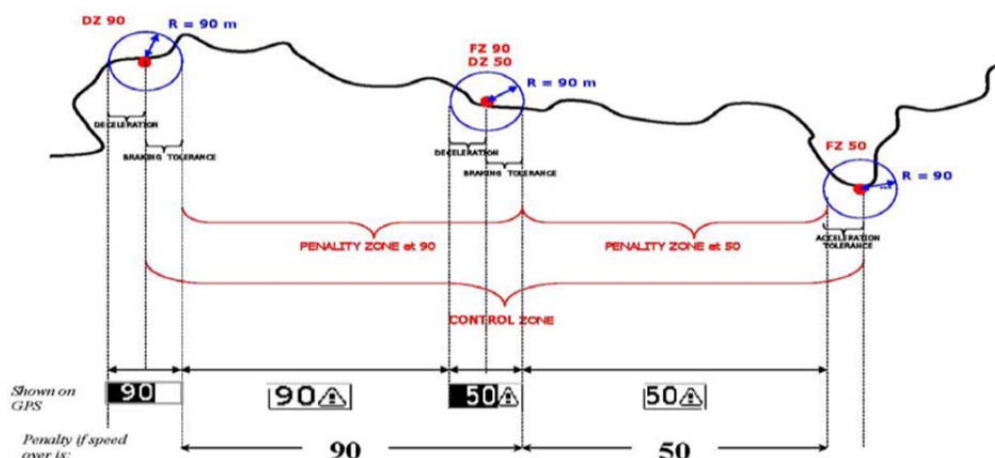
24.7 Soutěžící se může v jedné zóně kontroly rychlosti dopustit jen jednoho přestupku.

24.8 Organizátoři nemohou zřídit více než dva za sebou jdoucí zóny rychlosti s odlišnými rychlostními limity. V případě zvýšení rychlosti bude vyšší rychlost platit od 90 metrů před společným FZ / DZ waypointů (WPE). (Viz obr D níže)



V případě snížení rychlosti nižší rychlost nebude platit do 90 metrů po společném FZ / DZ waypointů (WPE) (viz diagram E níže).

Diagram E - successive decreasing speed control zones from 90 to 50 kph



MMČR: V zónách kontroly rychlosti GPS systém neoznamuje překročení rychlosti, pouze zaznamenává data a přeposílá je na dispečink, kde probíhá monitorování překročení rychlosti.

Všechny ostatní speciální pravidla musí být zveřejněna v prováděcích ustanoveních. GPS zaznamenává trať, kterou soutěžící projeli, čímž umožňuje sledovat průjezd předem stanovenými GPS body (Příloha Bezpečnostního plánu).

Odchytky rychlosti nebo odchytky trati zaznamenává GPS na konci každé etapy. Konečnou zprávu pak technik, který provede kontrolu, předá řediteli soutěže.

25. PROHLÍDKA TRATĚ

25.1 Přítomnost soutěžícího nebo kohokoliv spojeného se soutěžícím na kterékoliv části trati akce po zveřejnění trati je zakázána.

25.2 Kterýkoliv jezdec, jež byl v daném roce nebo v předchozích pěti letech uveden na seznamu FIA CCR prioritních jezdců nebo jeho spolujezdec nebo jeho zástupce a každý kdo si přeje navštívit prostor, který může být použit jako SS nějakého podniku, musí obdržet písemné povolení od organizátora, který bude informovat FIA.

25.3 Nerespektování těchto předpisů bude mít za následek, že soutěžící bude oznámen sportovním komisařům.

26. DOPRAVA – RYCHLOST

26.1 V případě porušení dopravních předpisů posádkou zúčastněnou na akci dopravní policista, rozhodčí faktu nebo činovníci akce, jejíž porušení zaznamenají, musí informovat viníka tak rychle, jak je to možné. Pokud se rozhodnou nezastavit provinilou posádku nebo ji nemohou zastavit, mohou požádat o udělení trestu pod podmínkou, že:

- písemné oznámení bude doručeno oficiální cestou před vyvěšením výsledků na konci etapy, v níž k přestupku došlo
- protokol bude obsahovat dostatečné podrobnosti pro přesné zjištění totožnosti posádky, která se přestupku dopustila i přesné určení místa a času
- fakta nepřipouštějí různý výklad.

27. SYSTÉM "Alarm vozidlo – vozidlo" (Sentinel)

27.1 Pro zvýšení bezpečnosti při vzájemném předjíždění soutěžících bude do všech vozidel upevněn systém "alarm vozidlo-vozidlo".

27.2 Tento systém musí být funkční v průběhu každé etapy a musí být napojen přímo na baterii vozidla bez možnosti přerušení.

27.3 Za činnost systému odpovídá soutěžícími. Pokud se zjistí, že systém je nefunkční vinou posádky bude je udělen trest 1 hodina plus 300 € a přestupek bude oznámen sportovním komisařům pro případné další kroky.

27.4 Soutěžící, který odmítne odpovídat na alarm, bude oznámen sportovním komisařům, kteří mohou potrestat soutěžícího nebo jiného člena téhož teamu.

27.5 Pokyny pro použití jednotky poskytne výrobce a musí být uvedeny v příloze ZU.

27.6 Jednotka musí být upevněna ve vozidle tak, aby ji alespoň dva členové posádky mohli použít, pokud sedí s upevněnými pásy.

27.7 Je zakázáno úmyslně blokovat následujícího soutěžícího nebo mu bránit v předjíždění.

28. TRACKING SYSTÉM

28.1 V zájmu zvýšení bezpečnosti soutěžících bude do každého vozidla upevněn sledovací "tracking" systém. Tento je rovněž prostředkem pro soutěžící komunikovat s dispečinkem soutěže.

28.2 Systém musí být v činnosti v průběhu každé etapy a musí být napojen přímo na baterii vozidla bez možnosti přerušení.

28.3 Za činnost systému odpovídá soutěžící. Pokud se zjistí, že systém nefunguje vinou posádky, bude udělen trest 1 hodiny a 300 € a přestupek bude oznámen sportovním komisařům pro případné další kroky.

28.4 Pokyny pro použití jednotky poskytne výrobce a musí být uvedeny v příloze ZU.

28.5 Pokud soutěžící dorazí na místo nehody, kde došlo ke zranění, musí zastavit, aby poskytl pomoc nejvhodnějším způsobem až do příjezdu záchranných služeb. Soutěžící, který zastavil, aby pomohl jinému soutěžícímu, může písemně požádat sportovních komisařů o úpravu času.

28.6 Každé vozidlo má dopravovat alespoň jeden červený výstražný trojúhelník, který v každém případě pokud vozidlo zastaví má posádka nebo ti, kteří jí pomáhají umístit asi 50 metrů před stojícím vozidlem.

28.7 Soutěžící, který zastavil na SS je povinen vyvěsit buď červený znak "SOS" nebo zelený "OK" umístěný na zadní straně itineráře.

29. ELEKTRONICKÉ ZAŘÍZENÍ

29.1 Ve vozidle jsou zakázány jakékoliv rádiové nebo elektronické komunikační prostředky jiné než GSM (bez funkce GPS), satelitní telefon nebo jiné zařízení, které je výslovně povoleno v ZU.

29.2 Zakázané jsou samostatné antény, hands-free zařízení, datové kabely, Wi-Fi, bluetooth a podobná zařízení, včetně všech forem přenosu dat.

29.3 Telefonní číslo jakéhokoliv zařízení dopravovaného ve vozidle musí být poskytnuta organizátorem průběhu administrativní přejímky.

29.4 Telefony se mohou používat pouze během SS mimo vozidla a v ostatní době musí být vypnuty.

29.5 Používání telefonu je povoleno na spojovacích úsecích v souladu s národními předpisy.

30. OTEVÍRÁNÍ TRATĚ

30.1 Otevření tratě má být provedeno s FIA otevíracím vozidlem (neplatí pro Baja) a týmem organizátora. Ujistí se, že trasa je průjezdná, že pokyny pro navigaci jsou správné, že itinerář je přesný a že potřebná bezpečnostní opatření jsou na místě.

30.2 Požadavky pro FIA otevírací vozidlo jsou v příloze.

30.3 Minimálně dva předjezdci (nulová) vozidla musí projet každou SS před prvním soutěžícím na akcích Baja.

31. SERVIS

31.1 Veškeré servisní parkoviště musí být přístupné vozidlům s jednou poháněnou nápravou.

31.2 Během SS je servis zakázán, s výjimkou toho, který je vysloveně povolen ZU (s výjimkou servisu mezi soutěžícími). Během etapy mohou soutěžící, kteří jsou ještě v soutěži pomáhat jeden druhému.

31.3 Organizátoři mohou stanovit oblasti na SS, v nichž je servis povolen. Těmito oblastem budou předcházet průjezdové kontroly, budou v nich zóny kontroly rychlosti s rychlostí 30 km / hod. a budou jasně definovány.

31.4 Pouze na spojovacích úsecích společných pro soutěžící a servisní vozidla je servis povolen.

31.5 Servisní teamy se nesmí odchýlit od tratě popsané v servisních itinerářích.

31.6 Letecká pomoc je zakázána.

31.7 Umístění servisních prostor a vzdálenosti, servisní vozidla musí být uvedeny v Rally guide.

31.8 Servisní vozidla mohou vjet na SS po uzavření jednotlivých časových kontrol se souhlasem ředitele soutěže. Tato vozidla mohou jezdit po SS jen ve směru soutěže.

31.9 Servis může provádět pouze v prostorách volně přístupných činovníkům soutěže.

31.10 Maximální rychlost v bivaku nebo jiných servisních prostorách je 30 km / hod.

31.11 Servis je povolen pouze v případech uvedených výše.

31.12 Organizátoři mohou zřídit servisní prostory s harmonogramem, aby se omezil servisní čas a potom aby vozidla umístěny do uzavřeného parkoviště.

32. SPOJENÍ TEAM-VOZIDLO

32.1 Zobrazení informací do soutěžního vozu je povoleno pouze v servisní zóně.

32.2 Jakýkoli přenos dat nebo informací do soutěžního vozu rádiem, telefonem nebo jiným komunikačním zařízením je zakázán během SS.

33. TANKOVÁNÍ

33.1 Tankování je povoleno pouze v následujících místech:

- v bivaku v oficiálních tankovacích zónách, které musí být za servisním prostorem
- na čerpací stanici určené v itineráři na oficiální trati použitím jen palivo čerpací stanice
- na čerpací stanici určené v itineráři v blízkosti bivaku použitím jen palivo čerpací stanice
- na spojovacím úseku použitím palivo dodané jiným soutěžícím.

33.2 Během tankování musí být vozidlo stále na svých kolech, s vypnutým motorem a posádkou mimo vozidla.

33.3 Pokud oficiální tankovací zóna je v časovém harmonogramu, určený čas je minimálně 20 minut.

33.4 V oficiální tankovací zóně je povoleno tankovat dvěma mechanikům s třetí osobou s hasicím přístrojem. Doporučuje se, aby tito členové teamu měli ochranné brýle a homologovány oblečení.

33.5 V oficiálních tankovacích zónách se na soutěžních vozidlech nemůže vykonávat jiná práce.

33.6 Pokud se používá elektrické tankovací zařízení, musí být odolné jiskrárn a elektricky uzemněny, uzemněné musí být i vozidlo.

33.7 V tankovacích zónách je povolená rychlost 30 km / hod.

33.8 Organizátor musí zajistit odpovídající hasičskou službu v oficiálních tankovacích zónách.

33.9 Pokud vozidlo není schopné pohnout se vlastní silou, může být vytlačeno z oficiální tankovací zóny. K nastartování vozidla může být použita jakákoliv pomocná baterie ihned po výjezdu ze zóny.

34. PALIVO

34.1 Palivo musí být v souladu s MSŘ (Příloha J)

34.2 Pokud v zemi, kterou rally prochází, kvalita paliva nevhodná, organizátor může v ZU specifikovat použití alternativního paliva.

34.3 Organizátoři mohou povolit použití paliva Avgas mimo Evropu. Toto má být uvedeno v ZU.

35. POJIŠTĚNÍ (*FIA only*)

35.1 Přihlašovací vklady zahrnují pojištění, které garantuje soutěžícímu krytí škod vůči třetím osobám a náklady lékařského ošetření a jeho repatriaci na lékařském základě do evropské nemocnice.

Speciální pojištění (jiné než je popsáno výše) spojené s platnými předpisy země nebo zemí a kterou událost prochází, je povinné, musí být podrobně popsány a zahrnuty do přihlašovacích vkladů.

Pojistné krytí výše uvedených smluv jejich limity, jména, adresy a kontakty na pojistnou společnost (společnosti) jakož i číslo smlouvy musí být uvedeny ve zvláštních ustanoveních akce.

Pojistná smlouva (alespoň v angličtině) bude na požádání zaslána soutěžícím.

35.2 Oprávněné osoby pro pojištění

- Soutěžící a členové jejich servisního personálu
- Organizátoři, poskytovatelé služeb a jejich personál
- Činovníci akce.

35.3 Oprávněné osoby jsou kryty pojištěním, pokud jsou na trati rally v průběhu soutěže. Soutěžícím, kteří odstoupili nebo byli vyloučeni, pokračuje pojistné krytí během doby, dokud se dostanou do cílové kontroly nebo do nejbližšího místa nakládky a to nejkratší cestou od místa, kde odstoupili nebo byli vyloučeni.

35.4 Pojistné krytí začne platit nejpozději od začátku administrativní a technické přejímky soutěže a končí uplynutím jednoho z následujících časových limitů - toho, který je pozdější:

- Časový limit pro protesty nebo odvolání nebo ukončení jejich slyšení sportovními komisaři,
- Ukončení administrativní přejímky a technické kontroly na konci soutěže,
- Ukončení předávání cen.

35.5 Doprava nebo repatriace oprávněné osoby

Pokud zdravotní stav oprávněné osoby je takový, že lékařský rally team rozhodne o její přepravě nebo repatriaci, organizátor se postará o přepravu.

Přeprava se uskuteční přiměřeným prostředkem (lehké lékařské vozidlo, sanitka, letadlo pravidelné linky, lékařské letadlo, atd..) A pokud je třeba s lékařským dohledem. Při volbě dopravního prostředku se bere v úvahu pouze lékařský zájem o případ a respektování platných hygienických předpisů.

35.6 Vzniklé lékařské náklady (včetně hospitalizace)

Když vzniknou lékařské náklady s předchozím souhlasem lékařského rally teamu, organizátor se má postarat o lékařské poplatky, náklady na léky předepsaného lékařem nebo chirurgem, náklady hospitalizace, o níž rozhodne lékařský team, musí být uvedeny v ZU akce.

Lékařské (hospitalizace) náklady vzniklé po návratu do Evropy zůstávají zcela na účet oprávněné osoby.

Dokument uvádějící seznam krytých a nekrytých služeb bude vydán účastníkům průběhu správního stahování.

35.7 Občansko-právní odpovědnost

Organizátor uzavře pojištění s pojišťovnou o občanskoprávní odpovědnosti, specifické pro sportovní akce s pozemními motorovými vozidly v souladu s platnými národními zákony a předpisy.

Přihlašovací vklad zahrnuje pojistnou částku pokrývající občanskoprávní odpovědnost soutěžícího vůči třetím osobám, v rámci limitu částky pokrývající událost jak je specifikováno v ZU.

Potom v případě nehody, ohně, nebo výbuchu, které se vyskytnou během rally, účelem smlouvy je pokrývat finanční následky občanskoprávní odpovědnosti, které mohou spočívat na případech:

- Soutěžící v případě zranění nebo věcné škody způsobené třetí straně (jiné než soutěžící), zaměstnancům veřejného sektoru nebo jiné státní instituci účastnící se v pořadatelské službě.
- Soutěžící v případě zranění nebo poškození, které mohou způsobit jeden druhému; je důležité si uvědomit, že toto pojištění se nevztahuje na materiální škody.
- Jezdci vůči spolujezdcům a spolucestujícím v případě nehody v průběhu akce.

35.8 Tato pojistná smlouva v žádném případě nepokrývá krádež vozidla, náhradních dílů nebo jakéhokoli jiného majetku. Organizátor nemůže být odpovědný v případě krádeže, která se vyskytne v zemi, kterou rally prochází.

35.9 Pojistná smlouva pokrývá jen oficiální trať rally udanou organizátorem. Vozidla, která odstoupila nebo byla vyloučena, zůstanou pokryta pojistným krytím pod podmínkou, že se dostanou do cílové kontroly nebo do nejbližšího místa nakládky a to nejkratší cestou od místa, kde odstoupila nebo byla vyloučena.

35.10 V případě nehody, soutěžící nebo jeho zástupce musí do 24 hodin napsat prohlášení řediteli soutěže, činovníků pro styk s jezdci nebo přímo organizátorovi. V prohlášení musí být uvedeny okolnosti nehody a kontaktní detaily o svědcích.

35.11 Individuální úrazové pojištění

Soutěžící musí obdržet informace od jejich ASN ohledně pojistného krytí v rámci licence jezdce. Také se jim doporučuje zřídit si dodatečné pojištění s pojistnou společností podle jejich výběru.

MMČR: *Podmínky pojištění musí být popsány v ZU. Poplatek za pojištění není zahrnut do přihlašovacího vkladu, bude určen v ZU.*

36. JÍZDNÍ VÝKAZ

36.1 Jízdní výkazy musí být v souladu s FIA standardy.

36.2 Minimálně na startu každé etapy budou vydány nové jízdní výkazy.

36.3 Stanoviště, kde musí být předloženy jízdní výkazy, musí být vyznačeno v jízdním výkazu a / nebo v itineráři.

36.4 Soutěžící jsou zodpovědní za své jízdní výkazy. Ztráta jízdního výkazu znamená minimální trest jedné hodiny a bude oznámeno sportovním komisařům.

36.5 Činovníci v kontrole jsou jedinými oprávněnými osobami na zápis do jízdního výkazu v místě označeného pro soutěžícího: "for competitors 'use".

36.6 Soutěžící jsou odpovědní za předložení jízdních výkazů v kontrolách a za přesnost záznamů.

36.7 Pokud soutěžící odstoupí ze soutěže, musí vrátit svůj jízdní výkaz činovníkům nejdříve jak je možné.

36.8 Soutěžící, který odstoupí v etapě, ale má v úmyslu restartovat, musí předložit svůj jízdní výkaz okamžitě po příjezdu do bivaku.

MMČR: *Jízdní výkazy budou vyměněny v předem určených stanovištích, které jsou uvedeny v ZU.*

37. KONTROLNÍ STANOVIŠTĚ

37.1 Všechny kontroly a zóny kontroly budou označeny s FIA standardními panely, jak je uvedeno v tabulce F níže.

37.2 Začátek oblasti kontroly je označen 2 panely s návěstními značkami se žlutým podkladem. Ve vzdálenosti cca 100 m je umístěno stanoviště kontroly a je označeno 2 panely s červeným podkladem. Konec oblasti kontroly, přibližně 100 m za tímto stanovištěm, je označen 2 koncovými panely na béžovém podkladu s třemi příčnými černými pruhy.

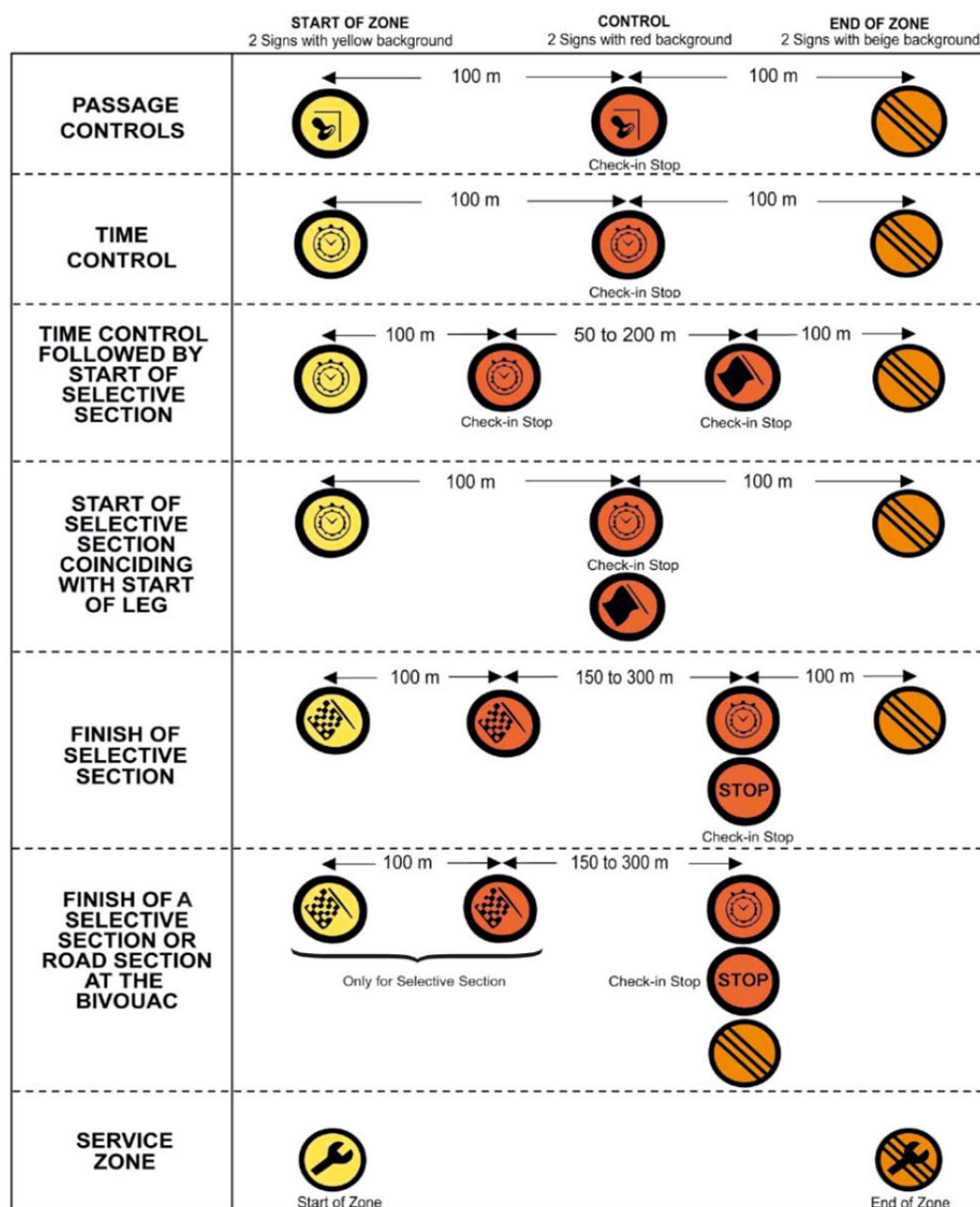
37.3 Každý pár kontrolních značek musí být umístěn na opačných stranách cesty nebo v otevřeném terénu, maximálně ve vzdálenosti 15 m. Soutěžící musí projet mezi párem značek.

MMČR :*Dvojité označení stanovišť není povinné.*

37.4 Je zakázáno vjet nebo opustit oblast kontroly z jiného směru než je předepsáno trasou akce nebo opakovaně vjet do oblasti kontroly. Tresty za porušení:

- 1. porušení: časový trest 10 minut
- 2. porušení: časový trest 1 hodina
- 3. porušení: vyloučení, nebo fixní trest, pokud je stanoven.

37.5 Stanoviště kontroly mají být připraveny na činnost 1 hodinu před ideálním časem průjezdu první posádky. Pokud nerozhodne ředitel soutěže jinak, činnost končí 1 hodinu po ideálním čase poslední posádky prodloužený o maximální povolený čas pro posledního soutěžícího.



38. ČASOVÉ KONTROLY

38.1 V časových kontrolách časoměřič zaznamená do jízdního výkazu čas, který koresponduje s okamžikem, ve kterém jeden z členů posádky předložil jízdní výkaz ke kontrole. Záznam času bude proveden pouze za předpokladu, že všichni členové posádky a vozidlo jsou v těsné blízkosti stanoviště kontroly nebo v řadě vozidel čekajících na provedení záznamu.

38.2 Kontrolní činnost začíná v okamžiku, kdy vozidlo míjí značku vstupu do oblasti ČK.

38.3 Posádka má zakázáno zastavit nebo jezdit nepřiměřeně pomalu v úseku od tabule vjezdu do oblasti kontroly a stanovištěm kontroly. Posádka nesmí v oblasti kontroly zůstat déle, než je nezbytně nutné k provedení záznamu.

38.4 Posádka se nevystavuje potrestání za předčasný příjezd, pokud vozidlo vjede do oblasti kontroly v ideální minutě nebo v minutě, která jí předchází. Za ideální čas odpovídá samotná posádka, která může nahlédnout na oficiální hodiny na stolku kontroly.

38.5 Pro časové úseky, je ideální čas dán součtem předepsané jízdní doby pro průjezd daným časovým úsekem a času startu do tohoto úseku. Tento čas je vyjádřen v hodinách a minutách a vždy se zobrazuje od 00.01 do 24.00.

38.6 V časové kontrole se posádka nevystaví trestu za zpoždění, pokud svůj jízdní výkaz předloží časoměřiči v ideální minutě pro záznam. Například: posádka, která má absolvovat kontrolou v čase 18:58 hod., přijde včas, pokud bude záznam provedený mezi 18.58,00 "a 18.58,59".

38.7 V časové kontrole na konci časového úseku, který předchází SS, zaznamená časoměřič do jízdního výkazu posádky skutečný čas příjezdu a také předpokládaný čas startu do SS. Musí dodržet interval 5 minut mezi těmito dvěma časy, aby se posádka mohla připravit na start.

V MMČR může být interval zkrácen na 3 minuty.

38.8 V časové kontrole bude jakýkoliv rozdíl mezi ideálním časem a skutečným časem potrestán 1 minutou za každou minutu nebo část minuty.

38.9 V ČK na konci etapy a také v UP na konci soutěže je posádkám povolen předčasný příjezd bez potrestání.

38.10 Maximální dobu pro časový úsek mohou změnit sportovní komisaři na návrh ředitele soutěže. Soutěžící musí být o tomto rozhodnutí bez odkladu informováni. Vyloučení ze soutěže nebo fixní trest za překročení maximálního povoleného času budou oznámeny pouze na konci etapy.

39. KONTROLY SS

39.1 Když za ČK následuje start SS, tyto dvě stanoviště budou zařazeny do jedné oblasti kontroly, značky mají být rozmístěny následovně:

- 2 žluté návěstní panely s hodinami (začátek zóny)
- 2 červené panely s hodinami (stanoviště ČK) po přibližně 100 m
- 2 červené panely s vlajkou (start SS) ve vzdálenosti od 50 do 200 m
- 2 panely konce kontroly (3 příčné pruhy na běžovém pozadí) o 100 m dál.

39.2 Okamžitě po provedení záznamu v ČK musí posádka přejet na start SS. Časoměřič zapíše čas startu a pak dá pokyn posádce na start.

39.3 Při odečítání bude oznámen čas: 30 " - 15" - 10 "a posledních 5 sekund jedna po druhé. Po uplynutí posledních 5 sekund, bude vydán signál na start a vozidlo musí okamžitě odstartovat. Časový trest 2 minuty bude uložen posádce, která neodstartuje do 20 sekund od signálu startu.

39.4 Pokud vozidlo není schopno odstartovat vlastními silami, bude mu udělen fixní penalizace (pokud možno) nebo bude vyloučeno.

39.5 Pokud start SS je shodný se začátkem etapy, bude čas startu SS shodný i časem startu do etapy.

39.6 Časoměřič může zdržet čas startu SS oproti plánovanému pouze v případě "vyšší moci".

39.7 Posádka, která odmítne odstartovat do SS v pořadí a čase, který jí byl stanoven, bude potrestána časovým trestem 60 minut.

39.8 Chybný start bude potrestán časovým trestem minimálně 1 minuty nebo vyšším, pokud ho uplatní sportovní komisaři na základě zprávy časoměřiče. Tento trest nevylučuje vážnější postih, pokud tak rozhodnou sportovní komisaři, zejména pokud se jedná o opakované porušení.

39.9 Intervaly startu do SS musí respektovat stejná kritéria jako při startu etapy, kromě případů udělení traťových penalizací (road penalty).

39.10 SS končí letmým cílem a panely, všechny zdvojené, budou umístěny následovně:

- 2 žluté šachovnicové panely (začátek zóny)
- 2 červené šachovnicové panely (letmý cíl) po přibližně 100 metrech

- 2 červené panely (hodiny a STOP) ve vzdálenosti 150 - 300 m
- Koncové béžové panely s 3 příčnými černými pruhy po přibližně 100 metrech.

39.11 Zastavení mezi žlutým návěstním žlutým panelem a panelem STOP je zakázáno; každé porušení bude potrestáno časovým trestem 15 minut.

39.12 Měření času se uskuteční na cílové čáře, časomíra musí být opatřena zařízením pro tisk a má být zálohována ručním měřením času.

39.13 Časoměřič ve stanovišti STOP zaznamená do jízdního výkazu čas příjezdu (hodiny, minuty a sekundy), který je zároveň i časem startu do dalšího časového úseku (hodiny a minuty). Pokud více soutěžících přijede ve stejné minutě, určí jim čas startu časoměřič s odstupem nejméně jedné minuty v pořadí, v jakém přijeli.

V MMČR je měření s přesností desetiny vteřiny.

39.14 Pro SS budou časy v cíli zaznamenány s přesností na sekundy, kromě SSS, kde budou s přesností na desetiny sekund, aby se rozhodlo o případu mrtvého závodu. Jakmile bude zpracována klasifikace SSS a bude určeno pořadí startu do následující SS, budou desetiny sekund vymazány a časy budou zaokrouhleny na sekundy dolů.

39.15 Pokud soutěžící nemůže opustit zónu vlastní silou, může být odtlačen nebo odtažen ze zóny s vnější pomocí činovníků a / nebo soutěžících, kteří ještě pokračují v soutěži a nebude mu udělen trest (článek 41.2).

39.16 Soutěžícímu, který nezastaví na stanovišti STOP, aby provedl záznam času, bude udělen trest 1 hodina.

40. SS

40.1 Během SS všichni členové posádky musí mít oblečení a vybavení v souladu s kapitolou III., Přílohy L FIA MSŘ. Kontroly mohou provést činovníci soutěže na startu SS. V případě nesouladu bude dané posádce odmítnut start.

40.2 Posádky mají zakázáno jezdit v opačném směru SS pod trestem až po vyloučení.

41. TAŽENÍ

41.1 Vozidlo, které není schopno pohybu vlastní silou, může být tlačeno nebo vlečeno jiným soutěžícím kromě zóny kontroly na startu etapy a startu SS, kde bude start odmítnut.

41.2 Posádce, jejíž vůz je tlačен, či tažen přes ČK bude udělen trest 30 minut kromě, případů cílů SS (článek 39.15).

41.3 Je zakázáno přepravovat vozidlo jakýmkoli způsobem (kamion, trajleru, atd.). Posádce, která bude takto vůz přepravovat, bude vyloučena.

42. PŘERUŠENÍ SS

42.1 Pokud je průběh SS definitivně ukončen nebo přerušen pro jednoho nebo více soutěžících může ředitel soutěže každému dotýčnému soutěžícímu přidělit čas, který považuje za nejférovější s využitím všech prostředků, které má k dispozici (např. GPS, časy průjezdových kontrol, tracking system, atd.).

42.2 Žádný soutěžící, který je jakkoli zodpovědný za přerušení SS nesmí mít z tohoto žádnou výhodu a bude mu připsán skutečný čas, který dosáhl, pokud existuje.

43. PRŮJEZDNÍ KONTROLY

43.1 Aby se mohlo zkontrolovat, zda posádka dodržuje předepsanou trasu dle itineráře, mohou být zřízeny průjezdní kontroly v místech, která jsou očíslována a uvedena v itineráři.

43.2 Zóna průjezdové kontroly bude označena pomocí následujících značek:

- 2 žluté panely s razítkem (začátek zóny)
- 2 červené panely s razítkem (stanoviště průjezdové kontroly) cca po 100 m
- 2 béžové panely s 3 příčnými pruhy asi o 100 m dále

43.3 Umístění průjezdních kontrol musí být jasně viditelné a umístěno tak, aby vozidla mohla snadno zastavit a odjet z nich.

43.4 Čas průjezdu bude zaznamenán v sekundách a může být použit v případě přerušení SS (článek 42).

43.5 Čas uzavření průjezdových kontrol musí být uveden v jízdních výkazech nebo v časovém harmonogramu SS nebo ve formě prováděcích ustanovení.

Čas uzavření závisí na:

- Ujeté vzdálenosti od startu SS
- Průměrné rychlosti SS v poměru k maximálnímu povolenému času
- Ideálního času posledního soutěžícího prodlouženého o 60 minut

43.6 ZU nebo harmonogram distribuovaný při administrativní převímce musí obsahovat tabulku trestů za každou neabsolvovanou průjezdovou kontrolu.

44. PŘESKUPENÍ

44.1 Je to organizátorem plánované zastavení v podmínkách uzavřeného parkoviště s ČK na vjezdu a výjezdu.

44.2 Účelem přeskupení je snížit časové intervaly, které se mezi posádkami mohou vytvořit jako výsledek pozdních příjezdů a/nebo odstoupení, aby se dodržel harmonogram rally.

44.3 Čas zastavení může být od posádky k posádce různý.

44.4 Při příjezdu posádky do přeskupení tato odevzdá jízdni výkaz činovníkům a dostane instrukce o svém čase startu.

Pak musí odvést své vozidlo okamžitě neprodleně do UP. Startovní pořadí odpovídá pořadí příjezdu do přeskupení, pokud ředitel soutěže nerozhodne jinak.

45. UZAVŘENÉ PARKOVIŠTĚ (Parc Ferme)

45.1 Je zakázáno provádět jakoukoliv práci jinou než je výslovně povolena v UP.

45.2 Vozidla budou podléhat pravidlům pro UP:

- Od okamžiku jejich vstupu do UP na startu (pokud existuje)
- Od okamžiku jejich vstupu do přeskupení
- Od okamžiku jejich vstupu do oblasti zóny kontroly
- Od příjezdu do cíle rally, pokud sportovní komisaři neschválí otevření UP.

45.3 Posádky mohou vstoupit do UP 15 minut před svým časem startu.

45.4 Pokud vozidlo není schopné odstartovat, může být tlačeno posádkou, činovníky nebo jinou posádkou, která ještě pokračuje v soutěži po konec zóny kontroly. V tom případě bude udělen trest 1 minuty. Motor může být nastartován za pomoci externí baterie, která může být přinesena a vynesena členem teamu pod dohledem technika soutěže. Za žádných okolností se tato baterie nesmí přepravovat v soutěžním vozidle (kromě nosné karoserie vozidel T4, které ještě pokračují v soutěži).

45.5 Tažení nebo tlačení jiným vozidlem uvnitř UP je zakázáno.

45.6 Pokud techničtí komisaři usoudí, že stavem vozu může být ohrožena bezpečnost, může být vozidlo za přítomnosti technického komisaře opraveno v UP.

Čas opravy v celých minutách bude přidán k časovým trestům soutěžícího v dané etapě. Pokud je vůz opraven, určí se nový čas startu. Pokud práce trvala více než 30 minut, bude soutěžícímu udělena fixní penalizace (pokud možno) nebo bude vyloučen.

45.7 Po vjezdu do UP na konci etapy musí posádka vypnout motor. Mohou přikrýt svá vozidla a pak musí okamžitě opustit UP. Opětovný vstup není povolen. Vstup je možný 15 minut před jejich časem restartu.

45.8 Mimo předpisy pro UP, může posádka výjimečně a pod dohledem technika soutěže, pokud je v UP na startu, v přeskupení nebo konci etapy:

- Vyměnit jedno nebo dvě proražené nebo poškozené pneumatiky za pomoci nářadí, které má ve vozidle;
- Nechat vyměnit čelní sklo, i s cizí pomocí se souhlasem ředitele soutěže;
- Zkontrolovat a / nebo upravit tlak pneumatik.

Tyto opravy musí být skončeny před časem startu, jinak bude udělen časový trest 1 minuty za každou minutu zpoždění.

45.9 Před opuštěním UP mohou posádky předat své přikrývky a / nebo externí baterii mimo UP.

46. KLASIFIKACE

46.1 Tresty jsou vyjádřeny v hodinách, minutách a sekundách.

46.2 Konečné výsledky jsou stanoveny součtem časů ze SS a trestů udělených během časových úseků a jiných trestů vyjádřených v čase.

46.3 Posádka, která dosáhne nejnižší součet, bude prohlášena za vítěze v absolutní klasifikaci, další bude druhá, a tak dále. Klasifikace skupin a tříd jsou vytvořeny stejným způsobem.

46.4 Bude sestavena samostatná klasifikace vozidel T4.

46.5 V případě mrtvého závodu o vítězi rozhodne nejrychleji čas na SSS (pokud existuje). Pokud je to stále nedostatečné k nalezení vítěze, vezme v úvahu nejlepší čas na poslední SS. Pokud to je ještě stále nedostatečné k určení vítěze, vezmou se v úvahu časy předešlých SS.

46.6 Částečné neoficiální klasifikace etap budou zveřejněny po každé etapě.

46.7 Oficiální výsledky akce budou zveřejněny na oficiální informační tabuli nejpozději 12 hodin poté, co přišlo do cíle první vozidlo.

46.8 Soutěžící, který definitivně odstoupil ze soutěže, musí okamžitě odstranit nebo překrýt své startovní číslo.

47. PROTESTY – ODVOLÁNÍ

47.1 Všechny protesty musí být podány v souladu s FIA MSŘ. Musí být podány písemně a předány řediteli soutěže spolu s poplatkem za protest, který nebude vrácen v případě, že protest nebude uznán. Poplatek musí být uveden v ZU.

47.2 Pokud protest vyžaduje demontáž a zpětnou montáž různých částí vozidla, navrhovatel musí zaplatit dodatečnou kauci, která bude stanovena FIA.

V MMČR podle NSŘ.

47.3 Náklady vzniklé práce a dopravou vozidla půjdou na vrub navrhovatele, pokud protest bude neúspěšný, nebo na vrub soutěžícího, proti němuž byl protest podán, pokud bude protest úspěšný.

47.4 Pokud je protest neúspěšný a pokud náklady vzniklé protestem (technická kontrola, doprava, atd..) jsou vyšší než kauce, rozdíl bude k tíži navrhovatele. Naopak, pokud náklady budou nižší, rozdíl bude vrácen.

47.5 Soutěžící mohou podat odvolání proti přijatému rozhodnutí v souladu s ustanoveními v kapitole XIII, FIA MSŘ.

Výše poplatku za národní i mezinárodní odvolání musí být uvedena v ZU akce.

48. ZÁVĚREČNÁ TECHNICKÁ PŘEJÍMKA

48.1 Po ceremoniály cíle budou všechna vozidla umístěna do UP kde musí zůstat, pokud sportovní komisaři neschválí jeho otevření.

48.2 Závěrečná technická kontrola, která zahrnuje rozebrání vozidla lze provést na základě rozhodnutí sportovních komisařů nebo následkem protestu nebo na základě doporučení ředitele soutěže sportovním komisařům.

Příloha 1

KOMUNIKACE / LOGA

Na všech akcích MČR musí být níže uvedené logo umístěné na startovní a cílové rampě, na vlajkách a na všech oficiálních dokumentech.



MČR v Cross Country
AUTOKLUB 2016

Příloha 2

Zvláštní podmínky pro vozidla skupiny T2

Následující části vozidel této kategorie:

- převodovka
- přídatná převodovka
- přední a zadní náprava

nesmí být nahrazeny a / nebo vymontované a blok motoru / obal agregátu nesmí být demontován.

Soutěžící musí připravit otvory s minimálním průměrem 1,5 mm umožňující přesun drátku plomby, aby se zamezilo:

1. výměně kompletních částí
2. demontáži na opravu těchto částí (provrtání oka na krytu motoru, hlavy šroubů na hlavních a pomocných krytech motoru)

Tyto otvory musí být snadno přístupné technickým komisařem tak, aby mohli zaplombovat díly bez obtíží.

Pokud soutěžící prezentuje své vozidlo na technické přejímce, aniž má provrtané otvory pro plomby, jak je uvedeno v těchto předpisech, nebude se moci zúčastnit v této kategorii.

Všechny ochrany spodní části vozu musí být před technickou přejímkou odstraněny, aby umožnily přístup.

Díly, které nemohou být vyměněny a / nebo opraveny jsou:

- Kompletní přední a zadní nápravy (housings, ramena, banjo, všechny vnitřní mechanické části, atd..) S výjimkou poloos a kardanových křížů
- Kompletní převodovky (hlavní a pomocné kryty, všechny vnitřní mechanické části)
- Kompletní přídatná převodovka (Hlavní a vedlejší skříně), všechny vnitřní mechanické části, atd.).
- Blok motoru kompletní a spodní blok motoru;
- Hlava válců.
- Turbo (turba), pokud jsou

Pouze následující mohou být demontovány za účelem provedení opravy (za podmínky, že to může být provedeno bez odstranění plomby) :

- Hlava válců a blok (pro těsnění hlavy válců a armatury)
- Blok a skříň spojky (pro kompletní spojku).

Soutěžící může požádat technické komisaře, aby nebyl potrestán za možnou ztrátu plomby, aby dali plomby na jiná místa, které nepovažují za ohrožené.

Chybějící identifikační značka týkající se zaplombovaných částí, bude znamenat vyloučení vozidla z kategorie T2; ovšem, pokud sportovní komisaři rozhodnou, může soutěžící v soutěži pokračovat ve skupině T1.