

STANDARDNÍ PROPOZICE PRO ZÁVODY AUTOMOBILŮ NA OKRUZÍCH 2012

ÚVOD

Autoklub České republiky vypisuje pro rok 2012 v závodech automobilů na okruzích:

Mezinárodní mistrovství České republiky v absolutním pořadí

Mezinárodní mistrovství České republiky ve sprintu

Mezinárodní mistrovství České republiky ve vytrvalostních závodech

Česká Trofej ve Školní formuli

(dále jen „Mistrovství“)

Mistrovství se řídí těmito Standardními propozicemi, Mezinárodními sportovními řády FIA a jejich přílohami (MSŘ), Všeobecnými předpisy pro podniky na okruzích, Národními sportovními řády FAS AČR (NSŘ), jakož i dalšími ustanoveními schválenými Federací automobilového sportu AČR.

PROPOZICE

1. Rozhodujícím a právoplatným textem těchto Standardních propozic je česká verze, která bude použita v případě jakékoliv pochybnosti, co se týče jejich výkladu.
2. Tyto Standardní propozice nabývají účinnosti zveřejněním a nahrazují všechny předcházející Standardní propozice pro závody automobilů na okruzích.

VŠEOBECNÉ ZÁVAZKY

3. Všichni jezdci, soutěžící a činovníci účastníci se Mistrovství se zavazují, jménem svým, svých zaměstnanců, jednatelů a zástupců dodržovat všechna ustanovení MSŘ, Všeobecných předpisů pro podniky na okruzích, NSŘ, těchto Standardních propozic a doplňků vydaných formou Zvláštních a/nebo Prováděcích ustanoveních.

VŠEOBECNÉ PODMÍNKY

4. Je odpovědností soutěžícího zajistit, že všechny osoby dotčené jeho přihláškou dodržují po celou dobu podniku ustanovení MSŘ, Všeobecných předpisů pro podniky na okruzích, NSŘ, těchto Standardních propozic a doplňků vydaných formou Zvláštních a Prováděcích ustanoveních. Jestliže se soutěžící nemůže osobně účastnit podniku, musí písemně určit svého zástupce.
5. Soutěžící musí zajistit, že jejich vozy vyhovují podmínkám shodnosti, způsobilosti a bezpečnosti po celou dobu podniku.
6. Přistavením vozu na technickou přejímku soutěžící dokládá, že údaje uvedené v technické kartě jsou shodné s parametry vozidla a že vozidlo odpovídá technickým předpisům.
7. Všechny osoby, jichž se jakýmkoliv způsobem týká převzaté vozidlo, stejně jako osoby přítomné v paddocku, boxech, boxové uličce nebo na dráze, musí po celou dobu podniku nosit příslušné označení. Každému soutěžícímu bude přiděleno spolu s vjezdem jedno osobní označení na každého jezdce a na každé závodní vozidlo bude vydán 2x vjezd do parkoviště závodních strojů, 4x vstup pit lane, 2x vstup pit wall a 2x vstup paddock. Další požadavky na vjezdy a vstupy paddock, nad rámec přiděleného počtu, bude pořadatel vyřizovat za úhradu.
8. Všichni účastníci Mistrovství jsou povinni řídit se pokyny pořadatelů a delegovaných činovníků a jejich přítomnost ve všech prostorech závodního jeviště je na vlastní riziko. Pokud bude činnost nebo chování účastníka Mistrovství v rozporu s pokyny pořadatele, může být vykázán mimo areál závodního jeviště bez náhrady nákladů, vzniklých jeho nepřítomností. Motoristický sport je nebezpečný. Soutěžící včetně svého doprovodu (jezdci, mechanici, členové doprovodu a hosté) se účastní Mistrovství na

vlastní nebezpečí. Nesou samostatnou občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost za všechny škody způsobené jimi a jejich vozidly.

LICENCE

9. Všichni soutěžící, jezdci a činovníci, účastníci se Mistrovství, musí být držiteli platné odpovídající licence, zahraniční jezdci musí mít i povolení startu jejich ASN. Jezdci musí být držiteli platného Potvrzení zdravotní způsobilosti (viz Článek 1.8. Přílohy L MSŘ, Kapitola II).

PODNIK

10. Pořadatel může přizpůsobit jednotlivá ustanovení těchto Standardních propozic daným podmínkám podniku formou Zvláštních ustanovení nebo Prováděcích ustanovení jednotlivých podniků.
11. Účast mimo soutěž je zakázána.
12. Podnik/závod může být zrušen, je-li přihlášeno 6 a méně vozů.
13. Při každém podniku Mistrovství mohou být pro Divizi 2 a 3 vypsaný 1 až 2 samostatně bodované závody.
14. Při každém podniku Mistrovství mohou být pro Divizi 4 vypsaný 2 samostatně bodované sprinty a vytrvalostní závod. Sprint bude rozdělen na dva samostatné závody: třídy do 2000 cm³ a třídy nad 2000 cm³. V rámci jednoho podniku může startovat ve sprintu pouze jeden jezdec na jednom vozidle.

DÉLKA/PŘEDEPSANÝ ČAS JEDNOTLIVÝCH ZÁVODŮ

15. Sprint
- délka závodů Divize 2 a 3 a sprintu Divize 4 je 30 minut;
 - vedoucí jezdec bude odměvnut šachovnicovou vlajkou v okamžiku, kdy přejede cílovou čáru na konci kola, ve kterém uběhne předepsaný interval.
16. Vytrvalostní závod Divize 4
- předepsaný čas vytrvalostního závodu Divize 4 jsou minimálně 2 hodiny;
 - vedoucí jezdec bude odměvnut šachovnicovou vlajkou v okamžiku, kdy přejede cílovou čáru na konci kola, ve kterém uběhne předepsaný interval.
17. Cílová čára je jedna čára, protínající trať i boxovou uličku.

JMÉNO JEZDCE U CESTOVNÍCH VOZŮ

18. Jméno jezdce musí být umístěno na zadních bočních oknech bez podkladu, barva písma bílá, rozměr je minimálně 80x400 mm. V tomto prostoru nesmí být umístěna žádná reklama.

STARTOVNÍ ČÍSLA

19. Startovní čísla budou soutěžícím přidělena pořadatelem před prvním podnikem Mistrovství a po celou sezónu je nelze měnit. Pořadatel nezajišťuje startovní čísla. Startovní čísla budou přidělena na základě výsledků Mistrovství Zóny střední Evropy v loňském roce. Na obou stranách vozidla - mezi předním a zadním výsekem pro kola - a na přední kapotě (případně na střeše) musí být ponechána volná plocha o rozměru 50x50 cm u vozů Divize 4, na bocích o rozměru 36x36 cm vozů Divize 2 a 3, k umístění startovního čísla a reklamy pořadatele. Tato plocha nesmí být narušena či zmenšena jinou reklamou.

INSTRUKCE A KOMUNIKACE SE SOUTĚŽÍCÍMI

20. Ředitel závodu a/nebo sbor sportovních komisařů mohou v průběhu podniku vydávat soutěžícím pokyny formou Prováděcích ustanovení.
21. Všechny výsledky kvalifikačních tréninků a závodů, stejně jako rozhodnutí činovníků budou vyvěšeny na oficiální nástěnce.

POJIŠTĚNÍ

22. Dle NSŘ, kapitola A. Obecná část, článek 2.5.

INCIDENTY

23. „Incident“ mimo jiné znamená jednu nebo několik událostí, kterých se účastní jeden nebo více jezdců, nebo jakýkoliv čin jezdce, který:

- a) vyžádal přerušení tréninku nebo závodu;
- b) znamená porušení těchto Standardních propozic, MSŘ nebo NSŘ;
- c) zavinil předčasný start jednoho nebo více aut;
- d) způsobil kolizi;
- e) donutil jezdce opustit dráhu;
- f) neoprávněně bránil jinému jezdci v povoleném manévru předjetí;
- g) neoprávněně bránil jinému jezdci v průběhu předjíždění.

24. Pokud je jezdec účastníkem incidentu (viz čl. 23), ředitel závodu a/nebo sbor sportovních komisařů jej o tom musí informovat nejpozději 30 min. po ukončení tréninku či závodu; jezdec nesmí bez jejich souhlasu opustit okruh.

25. Sbor sportovních komisařů a/nebo ředitel závodu může udělit jezdci, který je účastníkem incidentu, jednu nebo více z následujících tří penalizací (i souběžně), náhradou nebo navíc k jiným možným penalizacím.

- a) DRIVE THROUGH - průjezd boxovou uličkou. Jezdec musí projet boxovou uličkou a připojit se k závodu bez zastavení ve svém boxu;
- b) STOP AND GO + časová penalizace 10 sekund - jezdec musí najet do boxové uličky, zastavit na k tomu určeném místě na 10 sekund a pak pokračovat v závodě;
- c) ztráta libovolného počtu míst na startovním roštu následujícího závodu, kterého se jezdec zúčastní v průběhu Mistrovství.

Bude-li penalizace podle čl. 25a) nebo b) uložena v průběhu posledních 5 minut v případě závodu Divize 2 a 3 nebo sprintu Divize 4, nebo posledních 10 minut v případě vytrvalostního závodu Divize 4, nebo po ukončení závodu, nebude použit níže uvedený čl. 25 a dotyčnému jezdci bude k jeho času v závodě přidáno 25 sekund při penalizaci podle čl. 25a) nebo 40 sekund při penalizaci podle čl. 25b).

26. Procedura při udělení penalizace:

- a) Ředitel závodu přikáže vystavit na linii startu příslušnou signalizaci. Od vystavení signalizace nesmí dotyčný jezdec ujet více než 3 úplná kola, aniž by najel do boxové uličky a v případě penalizace podle 25b) zastavil na určeném místě;
- b) Jezdec nesmí vykonat penalizaci během nasazení Safety Caru, vyjma případu kdy již byl v decelerační zóně v okamžiku, kdy byl Safety Car nasazen. Všechna kola ujetá za Safety Carem se nepřipočítají k výše uvedenému maximu 3 kol.
- c) Po uplynutí doby penalizace jezdec pokračuje v závodě;
- d) Po celou dobu penalizace nesmí jezdec opustit vozidlo a na vozidle se nesmí pracovat. Pokud dojde k zastavení motoru, může po uplynutí doby penalizace, jezdec nastartovat motor sám nebo s pomocí externího zdroje – připojení externího zdroje mechanikem je povoleno;
- e) Porušení nebo nedodržení čl. 25 a 26 může být potrestáno až vyloučením vozidla ze závodu.

SANKCE

27. Ředitel závodu a/nebo sportovní komisaři mohou uložit penalizace podle MSŘ, NSŘ nebo těchto Standardních propozic.

PROTESTY

28. Protesty musí být podány v souladu s ustanoveními čl. 5 kapitoly C. NSŘ.

JEZDCI, ZMĚNA JEZDCE

29. Po ukončení administrativní přejímky, v čase do zahájení prvního kvalifikačního tréninku, je možno změnit jezdce, pouze se souhlasem sboru sportovních komisařů.

JÍZDA

30. Jezdec musí řídit vozidlo sám a bez pomoci.

a) Vyrvalostní závod Divize 4

- jezdec může být v závodě členem posádky maximálně 2 vozidel;
- minimální počet jezdců na jedno závodní vozidlo jsou 2, maximální 3;
- maximální souvislá doba, po kterou smí jezdec řídit vozidlo bez vystřídaní, je 60% předepsané doby závodu, avšak maximální doba jízdy jednoho jezdce na jednom nebo dvou vozidlech nesmí překročit 70% předepsané doby závodu;
- časová penalizace bude uložena vozidlu, jehož jezdec překročí stanovený limit, penalizace je rovna době jízdy nad limit;
- jezdec musí řídit každé vozidlo v závodě, jehož je členem posádky, minimálně 30% celkové doby závodu, aby mohl být na tomto vozidle klasifikován.

b) Závod Epilog

- jezdec může být v závodě členem posádky maximálně 2 vozidel;
- minimální počet jezdců na jedno závodní vozidlo jsou 2, maximální jsou 4;
- maximální souvislá doba, po kterou smí jezdec řídit vozidlo bez vystřídaní, jsou 2 hodiny, po kterých musí následovat 1 hodina přestávka;
- jezdec nemůže jet více než 2 hodiny v bloku jakýchkoliv 3 hodin;
- časová penalizace bude uložena vozidlu, jehož jezdec překročí stanovený limit, penalizace je rovna době jízdy nad limit;
- jezdec musí řídit každé vozidlo v závodě, jehož je členem posádky, minimálně 20% celkové doby závodu, aby mohl být na tomto vozidle klasifikován.

31. Každé vozidlo musí během podniku používat časoměrný transpondér dodaný pořadatelem nebo delegovanými časoměři. Soutěžící jsou odpovědní za to, že na své náklady obdrží před podnikem časoměrný transpondér a dále za jeho správnou instalaci a funkčnost během celého podniku. Transpondér musí být instalován přesně podle daných instrukcí.

PŘIHLÁŠKY

32. Přihlášky podávají soutěžící pro každý podnik samostatně do termínu uzávěrky přihlášek jednotlivých podniků. Podáním přihlášky soutěžící potvrzuje, že četl a rozumí MSŘ, NSŘ, těmto Standardním propozicím a zavazuje se jménem svým i jménem všech členů svého týmu, že se jimi bude bez výhrady řídit. Ve výjimečných případech může pořadatel akceptovat i přihlášku soutěžícího doručenou po termínu uzávěrky přihlášek.

33. Neomluvená neúčast bude postihována v souladu s příslušným ustanovením mezinárodních a národních sportovních řádů. Omluva neúčasti musí mít písemnou formu, doručenou pořadateli podniku nejpozději do konce oficiálního termínu administrativní přejímky, stanoveného Zvláštními ustanoveními jednotlivých podniků.

34. Do deseti dnů po uzávěrce přihlášek bude soutěžícímu zasláno potvrzení startu, Zvláštní ustanovení a časový plán podniku.

35. Pořadatel má právo odmítnout přijetí přihlášky k jednotlivým závodům s uvedením důvodů. Nesmí však odmítnout přihlášku jezdce, který je v průběžné klasifikaci na některém z prvních deseti míst příslušné divize, u prvního závodu na některém z prvních deseti míst celkové klasifikace loňského mistrovství.

ADMINISTRATIVNÍ PŘEJÍMKA

- 36.** Při administrativní přejímce jsou kontrolovány dokumenty podle ustanovení čl. 9 a 22 těchto Standardních propozic a případně další nezbytné dokumenty. Soutěžící musí mít všechny dokumenty k dispozici pro kontrolu kdykoliv během podniku.
- 37.** Všechny dokumenty musí být při administrativní přejímce předloženy v originále.

VKLADY

- 38.** Pro účast ve sportovním podniku budou vybírány vklady dle Zvláštních ustanovení jednotlivých podniků, v případě sportovních podniků konaných v ČR to bude:
- 12 500,- Kč vč. DPH za vozidlo Divize 2, 3 a Divize 4 sprint do 2000 cm³;
 - 15 000,- Kč vč. DPH za vozidlo Divize 4 sprint nad 2000 cm³;
 - 15 000,- Kč vč. DPH za vozidlo ve vytrvalostním závodě Divize 4 do 2000 cm³;
 - 17 500,- Kč vč. DPH za vozidlo ve vytrvalostním závodě Divize 4 nad 2000 cm³;
 - 6 250,- Kč vč. DPH za vozidlo Divize 2, 3 a Divize 4 sprint do 2000 cm³ v případě, že jeho jezdec je ve věku do 23 let včetně;
 - 7 500,- Kč vč. DPH za vozidlo Divize 4 sprint nad 2000 cm³ v případě, že jeho jezdec je ve věku do 23 let včetně;
 - 4 000,- Kč vč. DPH za vozidlo Divize 2, 3 a Divize 4 sprint v případě, že jeho jezdec je ve věku do 23 let včetně a je držitelem licence jezdce FAS AČR a/nebo SAMŠ.
- Ke vkladu bude v souladu s čl. 22 těchto Standardních propozic přiřazen poplatek za pojištění vozidel pro jízdu na uzavřených tratích (za každé převzaté vozidlo). Všechny vklady včetně pojištění musí být uhrazeny nejpozději do konce administrativní přejímky, jinak nesmí pořadatel převzít jezdce nebo vozidlo, není-li pořadatelem stanoveno jinak.
- V případě akceptování přihlášky doručené po termínu uzávěrky přihlášek dle čl. 32 se výše vkladu může zvýšit o 50%.

TECHNICKÁ PŘEJÍMKA

- 39.** Žádné vozidlo se nesmí účastnit podniku bez absolvování technické přejímky. Technická přejímka zahrnuje kromě kontroly vozu i kontrolu přileb a oblečení jezdců. Úspěšné absolvování technické přejímky neznamená potvrzení, že vozidlo odpovídá technickým předpisům.
- 40.** V průběhu technické přejímky mohou být váženi jezdci pro potřeby případného vážení vozů v průběhu tréninku.
- 41.** Před začátkem technické přejímky musí být na vozidle nalepena všechna startovní čísla.
- 42.** Nálepky technické přejímky budou umístěny na vozidlo po úspěšné technické přejímce. Vozidlo se nesmí účastnit podniku bez této nálepky. Nálepky musí zůstat viditelné po celou dobu podniku.
- 43.** Techničtí komisaři mohou na základě rozhodnutí sboru sportovních komisařů nebo ředitele závodu:
- a) kontrolovat shodnost vozu nebo jezdce kdykoliv během podniku;
 - b) požadovat rozebrání vozidla soutěžícím na jeho náklady, aby se ujistili, že podmínky shodnosti jsou dodrženy;
 - c) požadovat, aby soutěžící zaplatil všechny náklady, které naplnění výše uvedených práv může vyvolat;
 - d) požadovat, aby soutěžící dodal takové vzorky nebo součásti, které požadují za nezbytné;
 - e) jestliže je vozidlo po technické přejímce rozmontováno, nebo změněno způsobem, který může ovlivnit jeho bezpečnost, nebo vyvolat spory ohledně jeho shodnosti, nebo které se účastnilo nehody, musí být přistaveno soutěžícím na

technickou kontrolu tak, aby mohlo být znovu zkontrolováno technickými komisaři.

44. Ředitel závodu může požadovat, aby jakékoliv vozidlo, které se účastnilo incidentu, bylo zastaveno a zkontrolováno technickými komisaři.
45. Během podniku je zakázáno měnit blok motoru, podvozek a karoserii. Tyto díly mohou být při technické přejímce značeny.

VÁŽENÍ

46. Hmotnost vozu může být kontrolována při technické přejímce, během a po ukončení kvalifikačních tréninků a po závodě. Při vážení nesmí být přidávána ani odebírána z vozu nebo do vozu jakákoliv pevná, kapalná nebo plynná látka. Při vážení není povolen žádný zásah, vyjma pod kontrolou oficiálních činovníků. Jestliže bude při vážení zjištěna hmotnost vozidla nižší než daná v technických předpisech, pak vozidlo a jezdec mohou být vyloučeni z tréninku či ze závodu vyjma případů vyšší moci uznaných sborem sportovních komisařů.

PALIVO

47. Všechna vozidla musí používat bezolovnatý benzín, nebo naftu, odpovídající ustanovení článku 252.9 Přílohy J MSŘ. FAS AČR a/nebo pořadatel má právo předepsat dodavatele jednotného paliva. V žádném okamžiku po provedené technické přejímce nesmí být použito jiného paliva. Nesmějí být přidávány ani odstraňovány žádné substance či měněno složení paliva. Ke spalování paliva smí být v motoru používán pouze nezměněný vzduch daného prostředí. Případné vstřikování vody do motoru (je-li homologováno) není považováno za přídavnou substanci. Vozidlo musí mít po kvalifikačním tréninku a po závodě v nádrži ještě tolik paliva, aby mohly být odebrány alespoň tři litry ke kontrole.

PNEUMATIKY A OSVĚTLENÍ VOZIDEL

48. Pro Divizi 2 a 4 není počet pneumatik omezen. Pro Divizi 3 je počet pneumatik omezen na 5 ks přední a 5 ks zadní na podnik (z toho 3 ks přední nové a 3 ks zadní nové, a 2 ks přední staré a 2 ks zadní staré, značené z předešlých podniků, mimo prvního podniku). Značení pneumatik pro Divizi 3 probíhá při technické přejímce. Značení provádí pracovník firmy, která zajišťuje dodávku a servis těchto pneumatik. Za značení je zodpovědný soutěžící. Chemické ošetření pneumatik je zakázáno.
49. Na vozidle Divize 4 mohou být použity maximálně 4 přídavné světlomety. Všechny světlomety s výkonem větším než 10 W musí být v páru. Barva světél svítících vpřed, jejichž výkon je větší než 10 W, musí být bílá nebo žlutá. Kromě brzdových, koncových světél, ukazatelů směru a nesmí být použita žádná světla červené nebo oranžové barvy. Rozpoznávací signalizační světla pro vytrvalostní závody mohou mít výkon pouze do 10 W a musí mít kontinuální (nepřerušovaný) světelný tok. Všechny vozy Divize 4 musí být vybaveny základní světelnou výbavou (přední světla, koncová, brzdová a směrová světla).

KATALYZÁTORY A HLUK

50. Všechna vozidla startující v Mistrovství musí být po celou dobu závodu vybavena účinným katalyzátorem výfukových plynů s účinností katalyzátoru dle NSŘ. Pro rok 2012 jsou stanoveny tyto maximální limity hladiny hluku:
- vozidla I. kategorie včetně E1: 108 dB(A) + 2 dB(A) na chybu měření
 - vozidla II. kategorie: 113 dB(A)

Vše měřeno dle metodiky uvedené v NSŘ 2012 při 3800 ot./min. Pohárové vozy mají stanoven limit hluku schváleným technickým předpisem. Tyto limity platí pouze v případech, kdy nejsou stanoveny v příloze J MSŘ pro některé skupiny limity hladiny hluku nižší.

TAŽNÉ OKO

51. Vozy Divize 4 musí být vybaveny tažným okem umožňujícím vytažení vozu ze záchytné zóny.

VOZY

52. Náhradní vozy nejsou povoleny.

VŠEOBECNÁ BEZPEČNOST

53. Oficiální instrukce jsou jezdcům dávány formou signálů popsaných v MSŘ. Soutěžící nesmí v žádném případě používat stejné nebo podobné vlajky.
54. Soutěžící a jezdci musí vždy uposlechnout pokynů komisařů a/nebo delegovaných činovníků.
55. Jízda v protisměru je přísně zakázána, vyjma případů, kdy je to absolutně nezbytné pro odstranění vozidla z nebezpečné pozice pod dohledem traťových komisařů.
56. Jezdci musí používat pouze závodní dráhu a musí po celou dobu podniku dodržovat ustanovení MSŘ týkající se pravidel jízdy na okruhu.
57. Jezdec, který opouští vozidlo, jej musí zanechat s vyřazeným rychlostním stupněm, uvolněnou spojkou a s volantem na místě. Jezdec musí okamžitě odejít na bezpečné místo, minimálně za první linii ochrany.
58. Jezdec nesmí tlačit vozidlo.
59. Na vozidle se může pracovat pouze uvnitř boxu nebo před boxy.
60. Jezdec, který má během tréninku a/nebo závodu vážné mechanické potíže musí opustit dráhu, jakmile je to bezpečné. Vozidlo, z něhož při tréninku nebo závodě uniká olej, musí okamžitě opustit trať. Je přísně zakázáno vracet se s takovým vozem do boxů.
61. Vyjma případů, kdy je to povoleno MSŘ nebo těmito Standardními propozicemi, se nikdo (mimo jezdce) nesmí dotknout vozidla. Neplatí po zastavení vozu před boxem, v boxu, v tankovací zóně a na startovním roštu.
62. Během doby začínající 15 minut před a končící 5 minut po každé tréninkové jízdě a během doby mezi začátkem formovacího kola, které předchází závodě a časem, kdy poslední vozidlo vjede do parc fermé nikdo nesmí vstoupit na závodní dráhu s výjimkou:
- a) traťových komisařů a dalších oprávněných osob ve výkonu jejich činnosti;
 - b) jezdců při jízdě nebo podle pokynů traťových komisařů;
 - c) mechaniků, pouze v případě startovní procedury.
63. Zvláštní pozornost je třeba věnovat situaci, kdy jsou na trati zásahová vozidla. Jezdci musí dát těmto vozidlům přednost.
64. Během celé doby tréninků a závodů musí jezdci používat bezpečnostní vybavení specifikované v Příloze L MSŘ.
65. Pouze při vytrvalostním závodě Divize 4, v oblasti boxů, jejíž začátek a konec je vyznačen bílou příčnou čarou, mohou maximálně 4 členové daného týmu tlačit vozidlo do boxu.
66. Ředitel závodu a/nebo hlavní lékař může jezdci nařídít lékařské vyšetření kdykoliv během podniku.
67. Během závodu může být motor nastartován pouze startérem ve voze, vyjma boxové uličky, kde je povoleno použití externího zdroje energie podle podmínek ustanovení článků 26d), 138 a 147.

68. V boxové uličce je během celého podniku rychlostní limit 60 km/h. Omezená rychlost v boxové uličce platí až na konec tankovací zóny. Soutěžící, jehož vozidlo překročí tento limit během tréninku a/nebo warm-upu, bude penalizován 400 Kč za každý km/h nad tento limit.
Během závodu může být uložena penalizace dle čl. 25a) nebo 25b).
69. Pro všechny tréninky platí, že při každé zastávce v boxu musí být motor vypnut.
70. Doplnění nebo odebírání paliva je zakázáno v průběhu všech tréninků a závodů.
71. U vozů Divize 2 a 3 musí být rozsvíceno zadní červené světlo vždy, pokud byla trať označena jako mokrá vystavením tabule „WET TRACK“.
U vozů Divize 4 musí být rozsvícena přední potkávací světla a zadní koncová světla vždy, pokud byla trať označena jako mokrá vystavením tabule „LIGHTS ON.“
Je v pravomoci ředitele závodu rozhodnout, bude-li vozidlo, jemuž výše uvedená světla nesvítí, zastaveno. Jestliže je vozidlo tímto způsobem zastaveno, může se vrátit na trať pouze poté, co byla závada odstraněna.
72. K boxové zdi mají v době tréninků a po startu závodu přístup pouze dva členové týmu se specifickým označením. Mládež do 16 let (s výjimkou jezdců) má zakázán přístup do boxové uličky a k boxové zdi.

DOPLŇOVÁNÍ PALIVA – VYTRVALOSTNÍ ZÁVOD DIVIZE 4

73. Doplnění paliva je možné pouze v boxech nebo v tankovací zóně. Doplnění paliva při vytrvalostním závodě Divize 4 je povoleno pouze na začátku nebo na konci zastávky v boxech.
74. Vozidla vybavena tankovacím zařízením podle článku 252.9.4 Přílohy J MSŘ FIA (viz obr. Přílohy J MSŘ FIA 2005 č.: 252-5, případně jeho verze A a B) mohou doplňovat palivo v boxech, přičemž:
- a) vnitřní průměr plnicích a odvětrávacích hrdel nesmí být větší než 50 mm, případně musí odpovídat obr. 252-5, verze A a B;
 - b) pro doplňování paliva mohou být používány pouze tankovací věže;
 - c) tyto musí odpovídat obrázku 252-7 Přílohy J MSŘ FIA, přičemž vnitřní průměr tankovacích hadic je max. 50 mm, případně odpovídá obr. 252-5, verze A a B;
 - d) pod doplňovací nádrží musí být použit samouzavírací ventil o maximálním průměru 2“;
 - e) v bezprostředním kontaktu s tímto ventilem musí být umístěn restriktor průtoku paliva s maximálním vnitřním průměrem 38 mm. Tento restriktor musí být upraven pro zaplombování;
 - f) odvětrávání může být prováděno odvětrávací hadicí do tankovací věže, nebo za použití odvětrávací nádoby, která musí odpovídat obr. 252-1 nebo 252-2 Přílohy J, MSŘ FIA;
 - g) každá věž musí být vybavena dvěma uzemněními leteckého typu. Celý systém tankování (věž, nádrž, potrubí, plnicí hrdla, ventily, případně odvětrávací nádrže) musí být připojeny na jedno z těchto uzemnění po celou dobu závodu. Před začátkem a během doplňování paliva musí být vozidlo vodivě spojeno s druhým uzemněním a koncovka výfuku musí být zakryta kovovým krytem nebo nehořlavou izolační plachtou;
 - h) podle časového plánu pořadatele provedou techničtí komisaři kontrolu tankovacích zařízení v boxech;
 - i) doplňování paliva do tankovacích věží je zakázáno při tankování.
75. Vozidla nevybavená podle čl. 74 musí tankovat z nádob v tankovací zóně na konci boxové uličky. Tankování se mohou zúčastnit 2 mechanici. Palivo může být doplňováno z nádob o max. objemu 30 litrů a jejich plnicí hrdlo může mít maximální vnitřní průměr 25 mm, (případně z nádoby vybavené plnicím hrdlem dle čl. 252.9.4.

Přílohy J MSŘ FIA, pak ale musí být vozidlo vybaveno odpovídajícím plnicím a odvzdušňovacím ventilem). Tyto nádoby musí doplňující personál držet v rukou (max. ve výši prsou). Další varianta je tankování ručním čerpadlem z nádoby o max. objemu 60 litrů položené na zemi. Vnitřní průměr koncovky tankovací hadice je maximálně 25 mm. Není povoleno skladovat palivo v tankovací zóně. Během tankování se mohou střídát jezdci.

76. Pod trestem vyloučení ze závodu je přísně zakázáno používat jiné než výše popsané způsoby tankování. Všechno vybavení na tankování paliva musí být předloženo na technické přejímce ve stejnou dobu, kdy se přejímá vozidlo.

PRÁCE V BOXECH A DOPLŇOVÁNÍ PALIVA

77. Během celé doby tréninků a závodu musí zůstat boxová vrata směrem do boxové uličky otevřená.

78. Na vozidle se může pracovat a jezdci se mohou střídát až poté, co vozidlo úplně zastaví v určené pracovní oblasti v boxové uličce a motor je vypnut. Pokud se hodlá vozidlo připojit k závodu, musí být motor nastartován jezdcem bez vnější pomoci ze své sedačky, když je vozidlo v kontaktu se zemí, a to na všech svých kolech.

79. Týmový personál a vybavení pro zastávku v boxu může být v boxové uličce maximálně 1 kolo před zastávkou. Týmový personál a vybavení (mimo vybavení permanentně umístěných před boxy) se musí vrátit do boxu, jakmile vozidlo opustilo svou pozici v pracovní oblasti.

80. Žádná činnost na vozidle se nesmí provádět více než čtyřmi mechaniky. Každý soutěžící musí zajistit, že jeho mechanici a týmový manažer používají při práci v boxové uličce nehořlavé kombinézy, rukavice, boty a kukly. Důrazně se doporučuje, aby toto oblečení bylo v souladu s ustanovením článku 2, kapitoly III, přílohy L MSŘ.

81. Žádné autonomní zařízení nemůže pracovat bez mechanika. Povolena jsou pouze autonomní zařízení sloužící k chlazení motoru či brzd. Týmový manažer (5. člen týmu) může stát u vozidla a bez zasahování dohlížet na práci mechaniků.

82. DOPLŇOVÁNÍ PALIVA je povoleno pouze na začátku nebo na konci zastávky v boxech, a to pouze v určené pracovní oblasti v boxové uličce.

83. Personál, který může být v pracovním pruhu v boxové uličce během doplňování paliva:

- 1 týmový manažer;
- maximálně 4 mechanici, z toho 1 nebo 2 mechanici na doplňování paliva, 1 mechanik s hasicím přístrojem;
- tzv. „mrtvý muž“, který kontroluje zavírací ventil na tankovací věži;
- střídající jezdec/jezdec opouštějící vozidlo.

84. Soutěžící musí při doplňování paliva zajistit:

- aby před a během doplňování paliva bylo vozidlo elektricky uzemněno;
- aby vozidlo stálo na vlastních kolech;
- aby byl vypnut motor;
- aby, pokud jezdec zůstává ve vozidle, měl odepnuty bezpečnostní pásy;
- aby se na vozidle nepracovalo;
- že jeden ze čtyř mechaniků stojí vedle vozidla během celé doby doplňování paliva s hasicím přístrojem o kapacitě minimálně 5 kg připraveným k okamžitému použití;
- že všichni personál doplňující palivo (maximálně 2 mechanici) používají při práci v boxové uličce nehořlavé kombinézy, dlouhé spodní prádlo, rukavice, ponožky, boty, kukly, v souladu s ustanovením článku 2, kapitoly III, přílohy L MSŘ, ochranu očí a helmy (odlišné od jezdeckých helem);

- že tzv. „mrtvý muž“, který se nepočítá do počtu čtyř mechaniků, kontroluje zavírací ventil na tankovací věži a také používá nehořlavé vybavení popsané výše.
- 85. Po doplňování paliva palivo, které zůstalo v přepadovém potrubí, musí být vylito do kontejneru o objemu minimálně 5 litrů dodaného soutěžícím.
- 86. Během doplňování paliva jezdec opouštějící vozidlo nebo jeden ze čtyř mechaniků může pomáhat střídajícímu jezdcovi a jeden ze čtyř mechaniků může čistit přední sklo.
- 87. Ostatní členové týmu stojící v pracovním pruhu budou považováni za pracující na vozidle, stejně tak jako střídající jezdec, jestliže bude pracovat na vozidle. Tzv. „mrtvý muž“ se nepočítá do počtu 4 mechaniků, pokud neprovádí žádné jiné práce mimo kontroly zavíracího ventilu.
- 88. VÝMĚNA PNEUMATIK se může uskutečnit v boxech nebo v pracovní oblasti před boxem, a to paralelně s boxovou uličkou.
- 89. Personál, který může být v pracovním pruhu v boxové uličce při výměně pneumatik:
 - 1 týmový manažer;
 - maximálně 4 mechanici;
 - střídající jezdec/jezdec opouštějící vozidlo.
- 90. Během výměny pneumatik jezdec opouštějící vozidlo nebo jeden ze čtyř mechaniků může pomáhat střídajícímu jezdcovi.
- 91. Ostatní členové týmu stojící v pracovním pruhu budou považováni za pracující na vozidle, stejně tak jako střídající jezdec, jestliže bude pracovat na vozidle.
- 92. DALŠÍ PRÁCE se mohou uskutečnit v boxech nebo v pracovní oblasti před boxem, a to na vozidle paralelně zaparkovaném s boxovou uličkou.
- 93. Personál, který může být v pracovním pruhu v boxové uličce před/po doplňování paliva nebo výměně pneumatik (aniž by byla dotčena předchozí ustanovení těchto propozic):
 - 1 týmový manažer;
 - maximálně 4 mechanici provádějící práce, doplňující kapaliny (jiné než palivo), opravující vozidlo nebo jakékoliv jiné práce (vyjma výměny pneumatik);
 - střídající jezdec/jezdec opouštějící vozidlo.
- 94. Během dalších prací jezdec opouštějící vozidlo nebo jeden ze čtyř mechaniků může pomáhat střídajícímu jezdcovi.
- 95. Ostatní členové týmu stojící v pracovním pruhu budou považováni za pracující na vozidle, stejně tak jako střídající jezdec, jestliže bude pracovat na vozidle.
- 96. Výměna provozních kapalin a maziv je povolena během závodu.
- 97. Není omezen počet mechaniků pracujících na vozidle uvnitř boxu. Pokud je vozidlo během tréninků či závodu po opravě probíhající v boxu připraveno vrátit se do tréninku či závodu, musí být vytlačeno před box, zaparkováno paralelně v boxové uličce a motor musí být nastartován jezdcem bez vnější pomoci ze své sedačky.
- 98. Pokud dojde k uzavření boxových vrat směrem do boxové uličky během závodu, bude to považováno za odstoupení vozidla ze závodu.
- 99. Porušení ustanovení článků 73–98 může mít, dle rozhodnutí ředitele závodu/sboru sportovních komisařů, za následek až vyloučení vozidla ze závodu. Jeden komisař pořadatele bude přítomen zastávce v boxu, aby kontroloval dodržování ustanovení týkajících se práce v boxech a doplňování paliva.

BOXY, PIT LANE

- 100. Pro bezpečnost v boxové uličce platí ustanovení čl. 2.2. Příloha H. MSŘ FIA.
- 101. Pro jednoznačný výklad a z popisných důvodů je pit lane rozdělena do dvou pruhů. Pruh blíže boxové zdi je "rychlý pruh", a pruh blíže boxům je "pracovní pruh". „Pracovní pruh“ je jediná oblast, kde se může pracovat na voze.

Je zodpovědností soutěžícího vypustit vozidlo po zastávce v boxu pouze je-li to bezpečné tak učinit. Vozy v rychlém pruhu mají přednost před vozy vyjíždějícími z pracovního pruhu.

102. Vozy, umístěné v boxech, budou do tréninků a závodů najíždět přímo z boxů, ostatní vozy dle pokynů činovníků.
103. Jezdci, kteří hodlají startovat do závodu z boxové uličky mohou vyjet ze své určené pracovní oblasti v pracovním pruhu pouze poté, co je dán signál 5 minut do startu závodu a musí zastavit v řadě za sebou v rychlém pruhu.
104. Vozy umístěné v boxech musí mít po dobu, kdy probíhají závody jiné kategorie, vrata směrem k boxové zdi zavřená.
105. Jestliže jezdec mine svůj box, může být zpátky pouze odtlačen členy svého týmu (maximálně 4 osoby). Couvání je přísně zakázáno pod trestem vyloučení.
106. Kouření, otevřené ohně, svařování a náradí produkující jiskry jsou zakázány v boxech, boxové uličce a 2 metry za boxy směrem do paddocku. Zároveň je také zakázáno topit v boxech plynem a elektrickými zářiči.
107. Každá část vodorovného zařízení nad boxovou komunikací (plnicí hadice, rozvod vzduchu) musí být umístěna nejméně ve výšce 2 m a musí být oboustranně označena startovními čísly (min. rozměr tabulky je 100 x 150 mm).
108. Boční a zadní stěny přístřešků u boxové zdi musí být provedeny z průhledného materiálu.

STŘÍDÁNÍ JEZDCŮ – VYTRVALOSTNÍ ZÁVOD DIVIZE 4

109. Střídání jezdců může probíhat pouze při zastávce v boxech.

KVALIFIKAČNÍ TRÉNINKY A WARM-UP

110. Během kvalifikačních tréninků musí být veškerá činnost a bezpečnostní opatření v boxech a na trati stejná jako při závodě, vyjma případů, kdy tyto Standardní propozice vyžadují jinak.
111. Kvalifikačního tréninku se mohou účastnit pouze vozy a jezdci, kteří úspěšně prošli administrativní a technickou přejímkou.
112. Žádný jezdec nesmí startovat v závodě bez toho, že by se zúčastnil kvalifikačního tréninku na každém vozidle, na kterém je přihlášen.
113. Během tréninku bude na výjezdu z boxů svítit zelené nebo červené světlo. Vozy mohou vyjet na trať pouze, svítí-li zelené světlo. Blikající modré světlo a/nebo modrá vlajka informuje jezdce vyjíždějící z boxové uličky, že se na trati blíží vozidla.
114. Všechna kola zasetá během kvalifikačního tréninku budou měřena pro určení pozice vozidla na startovním roštu.
115. Na konci každého tréninku může vozidlo přejet cílovou čáru pouze jednou.
116. V Divizi 2 a 3 jsou vypsány dva kvalifikační tréninky, každý s délkou trvání 30 minut.
117. Pro sprinty Divize 4 do 2000 cm³ je vypsán jeden samostatný kvalifikační trénink s délkou trvání 30 minut.
118. Pro sprint Divize 4 nad 2000 cm³ je vypsán jeden samostatný kvalifikační trénink s délkou trvání 30 minut.
119. Pro vytrvalostní závod Divize 4 je vypsán společný kvalifikační trénink s délkou trvání 40 minut.
120. Pro sprint Divize 4, pro vytrvalostní závod Divize 4, pro Divizi 2 a 3 může být vypsán jeden volný trénink v délce trvání 10 minut.
121. Jezdec, který během tréninku bezdůvodně zastaví nebo brání jinému jezdci v jízdě, může být penalizován dle čl. 25 těchto Standardních propozic.

PŘERUŠENÍ KVALIFIKAČNÍHO TRÉNINKU

122. Ředitel závodu může přerušit kvalifikační trénink tak často a na tak dlouho, jak považuje z bezpečnostních důvodů za nezbytné; ředitel závodu není povinen po přerušení prodloužit dobu tréninku na původní délku.

V případě přerušení tréninku nebude přijat žádný protest týkající se možných dopadů přerušení na kvalifikaci vozů.

Jestliže je nezbytné přerušit trénink, protože je okruh zablokován v důsledku nehody nebo protože povětrnostní nebo jiné podmínky činí nebezpečným pokračovat, pak bude na startovní čáře vystavena červená vlajka a rozsvícena červená světla, červené vlajky budou vystaveny na všech stanovištích traťových komisařů.

Když je dán signál k přerušení musí všechny vozy okamžitě zpomalit a pomalu se vrátit do boxové uličky.

STARTOVNÍ ROŠT A START ZÁVODŮ

123. Po posledním kvalifikačním tréninku budou vydány nejrychlejší časy každého jezdce/vozu.

124. Startovní rošt pro vytrvalostní závod Divize 4 bude sestaven podle nejrychlejších časů dosažených příslušným vozidlem v kvalifikačním tréninku do počtu propustnosti tratě. Jestliže dvě nebo více vozidel dosáhne stejného času, určí pořadí na startovním roštu další nejrychlejší čas na kolo.

125. Startovní rošt pro první závod sprintu Divize 4 bude sestaven podle nejrychlejšího času dosaženého příslušným vozidlem v prvním kvalifikačním tréninku do počtu propustnosti tratě. Jestliže dvě nebo více vozidel dosáhne stejného času, určí pořadí na startovním roštu další nejrychlejší čas na kolo.

Startovní rošt pro druhý závod sprintu Divize 4 bude sestaven podle nejrychlejšího času dosaženého příslušným vozidlem v druhém kvalifikačním tréninku do počtu propustnosti tratě. Jestliže dvě nebo více vozidel dosáhne stejného času, určí pořadí na startovním roštu další nejrychlejší čas na kolo.

126. Startovní rošt pro první závod sprintu Divize 2 a 3 bude sestaven podle nejrychlejšího času dosaženého příslušným vozidlem v prvním kvalifikačním tréninku do počtu propustnosti tratě. Jestliže dvě nebo více vozidel dosáhne stejného času, určí pořadí na startovním roštu další nejrychlejší čas na kolo. Startovní rošt pro druhý závod sprintu Divize 2 a 3 bude sestaven podle nejrychlejšího času dosaženého příslušným vozidlem v druhém kvalifikačním tréninku do počtu propustnosti tratě. Jestliže dvě nebo více vozidel dosáhne stejného času, určí pořadí na startovním roštu další nejrychlejší čas na kolo.

127. Vozidlo, jehož nejlepší kvalifikační čas přesahuje 145% nejlepšího času nejrychlejšího vozidla, se nemůže účastnit ani warm-upu ani závodu, vyjma případů vyšší moci uznaných sborem sportovních komisařů.

128. Start závodů Divize 2 a 3 je zpravidla pevný, start závodů Divize 4 je zpravidla letmý.

129. Na startovním roštu je doplňování a odebírání paliva zakázáno.

ROZPRAVA

130. Rozprava ředitele závodu s jezdci se uskuteční zpravidla den nebo dva dny před závodem. Jestliže ředitel závodu považuje za nezbytné uskutečnit další rozpravu, uskuteční se tato dle jeho uvážení. Rozprava je pro všechny jezdce povinná.

STARTOVNÍ PROCEDURA - LETMÝ START

131. 15 minut před startem závodu: zvukový signál, otevření výjezdu z boxů, vozy objedou seznamovací kolo. Na konci tohoto kola zastaví na své pozici na roštu,

- motor vypnut. Přejí-li si objet více než jedno seznamovací kolo, nesmí přejíždět přes rošt, velmi sníženou rychlostí je možno projet boxovou uličkou. Vozidlo, které nedokončí formovací kolo vlastní silou, nemůže startovat v závodě.
- 132. 12 minut před startem závodu:** zvukový signál oznamující, že výjezd z boxů bude za 2 minuty uzavřen.
- 133. 10 minut před startem závodu:** zvukový signál, oznamující, že výjezd z boxů je uzavřen. Jakékoliv vozidlo, které je v boxech, může startovat z boxů pouze podle pokynů komisařů. Vozy se připojí k závodu, jakmile celé pole minulo výjezd z boxů po startu závodu. Všichni kromě jezdců, činovníků a týmového technického personálu opustí rošt.
- 134.** Použití externí baterie je povoleno na startovním roštu, v pracovní oblasti před boxem a v čekací oblasti na výjezdu z boxu v případě startu odtud. Výměna kol na startovním roštu je povolena pouze do signálu 5 minut. Na startovním roštu je doplňování paliva zakázáno.
- 135.** Blížící se start je oznamován signály 5 minut, 3 minuty, 1 minuta a 30 sekund před startem formovacího kola (vždy se zvukovým signálem).
- 136. Signál 5 minut:** Začátek odpočítávání. Použití externí baterie je povoleno na startovním roštu, v pracovní oblasti před boxem a v čekací oblasti na výjezdu z boxu v případě startu odtud. Všechny vozy musí mít namontována kola. Penalizace podle článku 25b) bude uložena jezdcí, jehož vozidlo nemá namontována kola při signálu 5 minut. Výměna kol po tomto signálu je povolena pouze po rozhodnutí ředitele závodu. Ohřívače pneumatik mohou být použity pouze do signálu 3 minuty.
- 137. Signál 3 minuty:** Pokyn k vyklizení prostoru startu. Vozidla musí stát na vlastních kolech.
- 138. Signál 1 minuta:** Start motorů s jezdcí ve voze. U vozu může být jen jeden mechanik obsluhující externí startovací zařízení, který musí opustit rošt do signálu 30 sekund.
- 139. Signál 30 sekund:** 30 sekund po tomto signálu je na startovním roštu vystavena zelená vlajka v pohybu nebo rozsvíceno zelené světlo, oznamující start do formovacího kola za zaváděcím vozem. Během formovacího kola je zkoušení startů a předjíždění zakázáno, a vozy musí zůstat v co nejsevernější formaci. Při tomto kole lze předjíždět pouze pro zachování formace. Jezdec, který není schopen odstartovat do formovacího kola, musí tuto skutečnost signalizovat (otevřením dveří/zvednutím ruky). Po startu ostatních vozidel do formovacího kola jej komisaři musí odtlačit nejkratší cestou do boxů. Jezdec, jehož vozidlo je takto odtlačováno z roštu, se nesmí pokoušet nastartovat vozidlo. Jezdec, který se opozdil na roštu, nesmí předjíždět jiné jedoucí vozidlo, pokud byl v klidu poté, co zbytek pole přešel startovní čáru, a musí startovat z poslední řady. Jestliže je takovýchto jezdců více, seřadí se v pořadí, v jakém odjeli do formovacího kola. Zaváděcí vozidlo na konci formovacího kola zajede do boxů. Všechna vozidla musí pokračovat rychlostí mezi 70 až 90 km/h a vozy zachovávají uzavřenou formaci. Jakákoliv odchylka vozidla od předepsané rychlosti nebo nedodržování uzavřené formace před pokynem ke startu budou mít za následek penalizaci.
- 140. Letmý start:** Během formovacího kola bude rozsvíceno červené světlo. Vozy musí zachovávat své místo ve formaci dokud není dán signál ke startu – rozsvícením zeleného světla. Během startu závodu nesmí být u boxové zdi nikdo s výjimkou oficiálních činovníků.

141. Jestliže se objeví problém, když se vozy přibližují ke startovní čáře na konci formovacího kola, červené světlo zůstane rozsvíceno, žluté vlajky zůstanou na všech postech. Vozy objedou další formovací kolo, pak se k nim připojí a povede je zaváděcí vozidlo další formovací kolo. Jestliže bude vloženo takovéto dodatečné formovací kolo, bude se za start závodu považovat konec prvního formovacího kola.
142. Pouze v následujících případech jsou povoleny odchylky od startovní procedury:
- a) jestliže začne pršet po signálu 5 minut, a jestliže, podle mínění ředitele závodu, by týmy měly mít příležitost vyměnit pneumatiky, bude na startovní čáře rozsvíceno žluté světlo a startovní procedura začne znovu od signálu 10 minut;
 - b) jestliže je těsně před startem závodu, a jestliže podle mínění ředitele závodu, je objem vody na trati takový, že není bezpečné odstartovat ani na mokřích pneumatikách, může ředitel závodu odložit start a na startovní čáře bude rozsvíceno žluté světlo. Startovní procedura pak začne od signálu 10 minut;
 - c) v případě startu za SAFETY CAREM se použije ustanovení čl. 2.9. kapitola II, Příloha H MSŘ.

STARTOVNÍ PROCEDURA – PEVNÝ START

143. Po otevření výjezdu z boxů vozy objedou seznamovací kolo. Na konci tohoto kola zastaví na své pozici na roštu, motor vypnut. Přejí-li si objet více než jedno seznamovací kolo, nesmí přejíždět přes rošt, velmi sníženou rychlostí je možno projet boxovou uličkou. Vozidlo, které nedokončí formovací kolo vlastní silou, nemůže startovat v závodě.
144. Blížící se start je oznamován signály deset minut (může být vypuštěn), pět minut, tři minuty, minuta a třicet sekund do startu. Tyto panely jsou doprovázeny zvukovým signálem a mají následující význam:
145. **Signál 5 minut:** Začátek odpočítávání. Použití externí baterie je povoleno na startovním roštu, v pracovní oblasti před boxem a v čekací oblasti na výjezdu z boxu v případě startu odtud. Všechny vozy musí mít namontována kola. Penalizace podle článku 25 b) bude uložena jezdcům, jehož vozidlo nemá namontována kola při signálu 5 minut. Výměna kol po tomto signálu je povolena pouze po rozhodnutí ředitele závodu. Ohřívače pneumatik mohou být použity pouze do signálu 3 minuty.
146. **Signál 3 minuty:** Pokyn k vyklizení prostoru startu. Vozidla musí stát na vlastních kolech.
147. **Signál 1 minuta:** Start motorů s jezdci ve voze. U vozu může být jen jeden mechanik obsluhující externí startovací zařízení, který musí opustit rošt do signálu 30 sekund.
148. **Signál 30 sekund:** za 30 sekund po tomto signálu je před prostorem startu vyvěšena zelená vlajka nebo rozsvíceno zelené světlo, oznamující, že vozy mohou objet formovací kolo v pořadí pro start, pod vedením jezdce na „Pole Position“. Během tohoto kola je zakázáno zkoušet start a vozy musí zůstat v co nejsevernější formaci. Při tomto kole lze předjíždět pouze pro zachování formace.
149. Každý jezdec, který není schopen odstartovat do formovacího kola, musí tento fakt signalizovat (otevřením dveří/zvednutím ruky). Po startu ostatních vozidel do formovacího kola jej komisaři musí odtlačit nejkratší cestou do boxů. Jezdec, jehož vozidlo je takto odtlačováno z roštu, se nesmí pokoušet nastartovat vozidlo. Jezdec, který se opozdil na roštu, nesmí předjíždět jiné jedoucí vozidlo, pokud byl v klidu poté, co zbytek vozidel přejel čáru a musí startovat z poslední řady.

Jestliže je takovýchto jezdců více, seřadí se v pořadí, v jakém odjeli do formovacího kola.

Penalizace podle čl. 25 bude uložena jezdcí, který podle mínění sboru sportovních komisařů bezdůvodně předjel jiné vozidlo během formovacího kola.

Vozidlo, které není schopno udržet startovní pořadí během formovacího kola nebo které není zcela v klidu při rozsvícení červeného světla, musí vjet do boxové uličky a startovat z boxové uličky.

- 150.** Po formovacím kole se vozy vrací do prostoru startu a zastaví se na své startovní pozici s motorem v chodu. Činovník s tabulí, na které je napsáno startovní číslo vozidla nebo číslo řady, stojí u každé řady startovního pole. Jakmile je vůz v jeho řadě v klidu, tabuli spustí.

- 151.** Jakmile jsou všechny vozy v klidu a žádná tabule není zdvižena, ukáže startér tabuli 5 sekund a o 5 sekund později rozsvítí červené světlo. Po rozsvícení červeného světla je dán, v kterýkoliv okamžik, zhasnutím červeného světla, pokyn ke startu.

- 152.** Pokud se po návratu z formovacího kola do prostoru startu objeví problém, postupuje se následovně:

- a) jestliže má vozidlo problém, který by mohl ohrozit start, musí jezdec tuto skutečnost okamžitě signalizovat (zvednutím ruky/otevřením dveří) a příslušný komisař z jeho řady musí okamžitě oznámit tuto situaci máváním žlutou vlajkou. Jestliže se ředitel závodu rozhodne odložit start, budou rozsvícena žlutá světla. Následně bude rozsvíceno zelené světlo a vystavena tabule „EXTRA FORMATION LAP“ a všechny vozy objedou další formovací kolo. Vozidlo, které způsobilo odložení startu, bude odtlačeno do boxové uličky, kde mohou mechanici uvést vozidlo do chodu, a vozidlo může startovat do závodu z boxů.

Délka závodu je zkrácena o jedno kolo.

- b) jestliže nastane jiný problém a jestliže se ředitel závodu rozhodne odložit start, použije se následující procedura:

Pokud závod nebyl odstartován, rozsvítí se na startu blikající žlutá světla a bude vystavena tabule „START DELAYED“. Všechny motory jsou vypnuty a startovní procedura začíná znovu od signálu pět minut, délka závodu je zkrácena o jedno kolo.

Jestliže byl závod odstartován, budou komisaři podél roštu mávat žlutou vlajkou, aby informovali jezdce, že na roštu je nepohyblivé vozidlo.

Pokud po startu závodu zůstane na startu nepohyblivé vozidlo, činovníci mají za povinnost nejrychlejší možnou cestou odtlačit vozidlo do boxové uličky. Pokud se podaří jezdcí nastartovat během tohoto tlačení, může odstartovat do závodu ze startovního roštu.

Pokud vůz nenastartuje, mechanici se mohou pokoušet uvést vozidlo do chodu v boxech. Jestliže vozidlo nastartuje, může se připojit k závodu z boxové uličky. Jezdec a mechanici se během této procedury musí řídit pokyny činovníků.

- 153.** V případě, že je třeba aplikovat ustanovení článku 152, je závod i přesto započítáván do mistrovství, bez ohledu na to, kolikrát byl tento postup opakován a fakt, že délka závodu byla zkrácena opakovaně o další jedno kolo. Pokud je třeba více než jedné startovní procedury za použití článku 152, není povoleno žádné tankování.

Za každý špatný start způsobený jezdcem mu bude udělena penalizace dle článku 27.

- 154.** Změny ve startovní proceduře musí být povinně uvedeny ve Zvláštních ustanoveních jednotlivých podniků.
- 155.** Pouze v následujících případech jsou povoleny odchylky od startovní procedury:
- a) jestliže začne pršet po signálu 5 minut a jestliže, podle mínění ředitele závodu, by týmy měly mít příležitost vyměnit pneumatiky, budou na startovní čáře rozsvícena žlutá světla a startovní procedura začne znovu od signálu 10 minut;
 - b) Jestliže je těsně před startem závodu, a jestliže podle mínění ředitele závodu, je objem vody na trati takový, že není bezpečné odstartovat ani na mokřích pneumatikách, může ředitel závodu odložit start a na startovní čáře budou rozsvícena žlutá světla. Startovní procedura pak začne minimálně od signálu 10 minut.
 - c) v případě startu za SAFETY CAREM se použije ustanovení čl. 2.9. kapitola II, Příloha H MSŘ.
- 156.** Jakékoliv porušení ustanovení MSŘ nebo těchto předpisů, týkajících se startovní procedury, může znamenat vyloučení vozidla a příslušného jezdce ze závodu.

ZÁVOD

- 157.** Závod nebude přerušen v případě deště, vyjma případu že je okruh zablokován nebo je nebezpečné pokračovat.
- 158.** Jestliže vozidlo zastaví během závodu, musí být odstraněno z dráhy co možná nejrychleji tak, aby jeho přítomnost nevytvářela nebezpečí nebo překážku jiným soutěžícím. Jestliže jezdec nemůže odjet z nebezpečného místa, je povinností traťových komisařů mu pomoci. Jestliže jsou pro odstranění vozu použity mechanické prostředky, nemůže být tato pomoc využita pro navrácení příslušného vozu do závodu, s výjimkou vytrvalostního závodu Divize 4.
- 159.** Během závodu mohou jezdci vyjet na dráhu pouze, svítí-li na výjezdu z boxů zelené světlo, a činí tak na vlastní odpovědnost. Blikající modré světlo a/nebo modrá vlajka informuje jezdce, blíží-li se po trati vozidla.
- 160.** Každý odstupující jezdec je povinen včas signalizovat svůj úmysl a je zodpovědný za to, že jím prováděný manévr proběhne bezpečně a co možná nejbližší výjezdu z trati.
- 161.** Vozidlo Divize 4 skupiny E vycházející ze specifikace DTM a vozidla DTM musí během závodu vykonat dvakrát handicapový průjezd boxovou uličkou.
- 162.** Pokud jezdec za jakéhokoliv důvodu nevykonal oba handicapové průjezdy boxovou uličkou, obdrží za každý nevykonaný handicapový průjezd boxovou uličkou penalizaci dle rozhodnutí sboru sportovních komisařů.

SAFETY CAR

- 163.** Pravidla pro použití SAFETY CARU během podniku podléhají ustanovením čl. 2.9, Kapitoly II Přílohy H MSŘ.

PŘERUŠENÍ ZÁVODU

- 164.** Jestliže je nezbytné přerušit závod, protože je okruh zablokován v důsledku nehody nebo protože počasí či jiné důvody činí nebezpečným pokračovat, pak nařídí ředitel závodu na startu a cíli a na stanovištích traťových komisařů vyvěsit červenou vlajku, na startu bude rozsvíceno červené světlo, výjezd z boxů bude uzavřen. Když je dán tento signál, je zakázáno předjíždění, výjezd z boxů bude uzavřen a všechny vozy musí pokračovat na čáru červené vlajky, kde se zastaví za prvním vozidlem ve formaci 2 x 2. Penalizace bude uložena jezdci, který vjede do boxové uličky nebo jehož vozidlo je odtlačeno do boxové uličky z trati poté co byl závod přerušen. Vozidlu, které bylo v boxové uličce v době, kdy byl dán pokyn

k přerušení závodu, nebude penalizace udělena. Podle polohy cílové čáry vzhledem k čáře červené vlajky mohou tyto vozy z boxové uličky vyjet na trať před znovuzahájením závodu nebo až poté, co všechny vozy přejely výjezd z boxů poté, co byl závod znovu zahájen.

Když je závod přerušen:

- závod ani časoměrný systém se nezastavuje;
- na vozech, jakmile se zastavili na čáře červené vlajky, nebo vjely do boxů, se může pracovat, ale tato činnost nesmí bránit ani zdržovat znovuzahájení závodu;
- doplňování paliva je zakázáno, vyjma vozů, které již byly v boxové uličce v době, kdy byl dán signál k přerušení závodu;
- pouze mechanici a činovníci mají přístup na rošt;
- před vozy přijede SAFETY CAR.

ZNOVUZAHÁJENÍ ZÁVODU

- 165.** Přerušení bude co nejkratší. Před znovuzahájením závodu budou dány signály 10 minut, 5 minut, 3 minuty, 1 minuta a 30 sekund, vždy se zvukovým znamením. Při signálu 5 minut musí mít všechny vozy namontována kola, po tomto signálu mohou být kola odmontována pouze v boxové uličce. Penalizace podle čl. 25b) bude uložena jezdcovi, jehož vozidlo nemá namontována kola při signálu 5 minut. Při signálu 1 minuta se nastartují motory a všichni týmový personál s veškerým vybavením musí opustit rošt do signálu 30 sekund. Jestliže má jezdec po signálu 30 sekund problémy, musí otevřít dveře nebo zvednout ruku. Poté, co ostatní vozy odjeli z roštu, odtlačí komisaři takovéto vozidlo do boxové uličky. Jezdec, jehož vozidlo je takto odtlačováno z roštu, se nesmí pokoušet nastartovat vozidlo. V takovémto případě budou komisaři signalizovat žlutými vlajkami, aby varovali ostatní jezdce. Závod bude znovu zahájen za SAFETY CAREM rozsvícením zeleného světla. Když je rozsvíceno zelené světlo, SAFETY CAR opustí rošt a ostatní vozy jej budou následovat v pořadí, ve kterém zastavily na čáře červené vlajky, ne více než 5 délek vozu za SAFETY CAREM. Jakmile poslední vozidlo projede kolem výjezdu z boxů, bude na výjezdu z boxů rozsvíceno zelené světlo a vozy v boxové uličce mohou vjet na trať a připojit se k vozům za SAFETY CAREM. Předjíždění během tohoto kola je povoleno pouze, jestliže má některé vozidlo problémy na roštu a ostatní vozy se nemohou vyhnout předjetí bez zdržování zbytku pole. Pouze v tomto případě mohou jezdci předjíždět, pro získání své původní startovní pozice, před přerušením závodu. Jezdec, který měl problémy na roštu, nemůže předjet jiné jedoucí vozidlo, jestliže byl v klidu poté, co zbytek pole přejel čáru červené vlajky, a musí zůstat na poslední pozici v řadě vozů za SAFETY CAREM. Jestliže se to týká více jezdců, musí se seřadit na konci pole v pořadí, v kterém odjeli z roštu. SAFETY CAR vjede do boxové uličky po jednom kole, s výjimkou případu, kdy týmový personál nestačil opustit rošt nebo když se stane další incident, vyžadující další zásah.
- 166.** Penalizace podle čl. 25 těchto Standardních propozic bude uložena jezdcovi, který podle názoru sboru sportovních komisařů bezdůvodně předjel jiné vozidlo během tohoto kola.
- 167.** Jestliže závod nemůže být znovu zahájen, budou výsledky určeny podle pořadí na konci předposledního kola před kolem, ve kterém byl dán signál k přerušení závodu.
- 168.** Jestliže je závod ukončen při nasazení SAFETY CARU, pak SAFETY CAR a všechny vozy za ním projedou pod šachovnicovou vlajkou a pojedou do parc fermé.

ZKRÁCENÍ DÉLKY ZÁVODU

- 169.** Jestliže z jakéhokoliv důvodu není dokončena plánovaná délka závodu, budou přiděleny následující body:
Dokončeno minimálně 75% délky závodu = 100 % bodů
Dokončeno minimálně 50% délky závodu = 50 % bodů
Dokončeno méně než 50% délky závodu = žádné body

CÍL

- 170.** Signál konce závodu je dáván na cílové čáře, jakmile vedoucí vozidlo dokončilo celou délku závodu v souladu s čl. 15 a 16 těchto Standardních propozic.
Jestliže z jakéhokoliv důvodu je dán signál konce závodu před tím, než vedoucí vozidlo dokončilo plánovaný počet kol nebo uplynul předepsaný čas, pak bude závod považován za skončený, když vedoucí vozidlo překročilo cílovou čáru naposledy před tím, než byl dán signál. Jestliže je dán signál konce závodu pozdě, platí plánovaný počet kol nebo uplynul předepsaný čas.
V okamžiku, kdy první jezdec projede cílem, se rozsvítí na konci boxové komunikace červené světlo. Místo červeného světla je možné použít červenou vlajku.

PARC FERMÉ

- 171.** Pouze oficiální činovníci mohou vstupovat do Parc Fermé. Bez povolení oficiálních činovníků zde není povolen žádný zásah.
- 172.** Po ukončení kvalifikačního tréninku a závodu se pro všechna zúčastněná vozidla uplatňují podmínky Parc Fermé od cílové čáry až do prostoru Parc Fermé.
- 173.** Po ukončení kvalifikačního tréninku a závodu musí všechna vozidla pokračovat přímo do Parc Fermé a to bez zastavování, bez předjíždění (vyjma případů, kdy je to nezbytné) a bez jakékoliv pomoci (vyjma pomoci komisařů, je-li to nezbytné).

KLASIFIKACE

- 174.** Nejlépe klasifikované vozidlo v závodě Divize 2 a 3 a ve sprintu Divize 4 bude to, které jako první překročí cílovou čáru na konci závodu. Další pořadí vozidel bude sestaveno podle počtu dokončených kol a podle pořadí, v jakém vozidla přejedou cílovou čáru. Budou klasifikovány pouze vozy, které dokončily nejméně 90% vzdálenosti ujeté vítězem příslušné třídy (počet kol zaokrouhlen na celé číslo směrem dolů).
- 175.** Vozidlo klasifikované jako první ve vytrvalostním závodě Divize 4 bude to, které jako první překročí cílovou čáru na konci závodu. Další pořadí vozidel bude sestaveno podle počtu dokončených kol a podle pořadí, v jakém vozidla přejedou cílovou čáru. Jestliže nějaký vůz zajede v posledním kole čas více než dvakrát delší než čas vítěze v posledním kole, nebude toto kolo bráno v úvahu při výpočtu celkové ujeté vzdálenosti. Vítěz nesmí zajet čas v posledním kole závodu pomaleji než trojnásobek jeho nejrychlejšího času dosaženého v závodě. V případě porušení tohoto ustanovení bude k jeho výslednému dosaženému času přičten rozdíl mezi trojnásobkem jeho nejrychlejšího dosaženého času v závodě a dosaženého času v posledním kole závodu. Klasifikovány budou pouze vozy, které dokončily nejméně 70% vzdálenosti ujeté vítězem příslušné třídy (počet kol zaokrouhlen na celé číslo směrem dolů).

CENY

- 176.** Ceny budou upřesněny ve Zvláštních ustanoveních jednotlivých podniků. Vyhlášení vítězů proběhne po skončení každého závodu. Jezdci na 1. - 3. místě jsou povinni se tohoto vyhlášení zúčastnit pod pokutou 5.000,- Kč splatnou pořadateli podniku nejpozději do administrativní přejímky následujícího podniku.

REKLAMA, PROPAGACE A TV PŘENOSY

- 177.** Veškerá práva na reklamu a propagaci v prostoru celého závodiště jsou během konání podniků Mistrovství majetkem pořadatele, který jejich využitím může smluvně pověřit jiné subjekty. Jakákoliv forma reklamy, propagace a prezentace mimo prostor vyhrazený závodnímu týmu v boxech a parkovišti závodních strojů je bez souhlasu pořadatele zakázána.
- 178.** V souladu s MSR, kapitola XVII, je pro reklamu pořadatele Mistrovství vyhrazena plocha v těsné blízkosti startovních čísel, v rozměrech uvedených v článku 207 a 209 této kapitoly, kterou nelze odmítnout a dále následující plochy pro reklamu volitelnou:
- u cestovních automobilů – pruh o šířce 10 cm v horní části předního nebo zadního okna a plocha o rozměrech běžné poznávací značky používané v České republice, v místech jejího obvyklého umístění na přední a zadní části vozidla;
 - u formulových vozů – plocha odpovídající velikosti poznávací značky u cestovních automobilů.
- Individuální dohoda mezi soutěžícím a pořadatelem je možná.
- 179.** V případě odmítnutí reklamy pořadatele zaplatí soutěžící zvýšený vklad rovnající se dvojnásobku vkladu. Volitelnou reklamu týkající se značky automobilu, pneumatik, pohonných hmot nebo maziv může soutěžící odmítnout, aniž by musel zaplatit zvýšený vklad.
- 180.** Plocha parkoviště závodních strojů, vyhrazená k parkování závodních a doprovodných vozidel je určena pouze ke stání, údržbě a opravám závodních a doprovodných vozidel, nikoliv k libovolné formě obchodní, reklamní nebo prezentační činnosti, pokud nebylo s pořadatelem dohodnuto jinak. Pořadatel umožní reklamní, propagační a prezentační aktivity po vzájemné dohodě s příslušnými subjekty a za úplatu, s výjimkou těch případů, kdy by mohlo dojít ke střetu zájmů s již uzavřenými smlouvami.
- 181.** Veškerá práva na pořizování a vysílání televizního záznamu z Mistrovství, kromě samostatně pořádaných pohárových závodů, má pořadatel podniku, který jejich využitím může smluvně pověřit jiné subjekty. Subjekt, jenž nemá uzavřenou smlouvu a bude pořizovat obrazový záznam z Mistrovství (kromě oficiálních samostatných jízd pohárových závodů) a následně jej komerčně využívat, bude stíhán dle příslušných zákonných předpisů.

Tyto Standardní propozice byly schváleny FAS AČR pod čj. **ZAO00612**.