

B. Sportovní řád

Obsah:

1.0.	Závody	str.
1.1.	Mistrovské závody	str.
1.2.	Pohárový závod	str.
1.3.	Volný závod	str.
1.4.	Seriály hobby závodů	str.
1.5.	Přihláška	str.
1.6.	Zvláštní ustanovení	str.
1.7.	Formální přejímka	str.
1.8.	Technická přejímka	str.
1.9.	Signalizace	str.
1.10.	Instrukce a komunikace se soutěžícími	str.
1.11.	Volný trénink	str.
1.12.	Rozprava	str.
1.13.	Povinná přestávka	str.
1.14.	Měřený trénink	str.
1.15.	Zkouška karburace	str.
1.16.	Startovní rošt	str.
1.17.	Distribuce pneumatik	str.
1.18.	Bodovaná jízda	str.
1.19.	Startovní procedura	str.
1.20.	Starty	str.
1.21.	Konec jízdy –cíl	str.
1.22.	Zpomalení (neutralizace) bodované jízdy	str.
1.23.	Incidenty	str.
1.24.	Výsledky	str.
1.25.	Procedura vážení	str.
2.0.	Mistrovství ČR	str.
2.1.	Vypsání mistrovské třídy	str.
2.2.	Vypsání pohárové třídy	str.
2.3.	Vklady	str.
3.0.	Délka jízdy	str.
3.1.	Bodované jízdy	str.
3.2.	Oficiální volný trénink	str.
3.3.	Měřený trénink	str.
4.0.	Systém bodování	str.
4.1.	Bodované jízdy	str.
4.2.	Hodnocení seriálu	str.

1.0. Závody

1.1. Mistrovské závody – Mistrovství ČR

Mistrovské závody jsou tvořeny sérií závodů, jejichž jednotlivé výsledky se sčítají. Vypisuje AsK AČR.

Je povolena účast držitelů licencí jiných ASN v souladu s MSŘ FIA čl. 18. Do konečné klasifikace M ČR získávají body všichni účastníci.

1.2. Pohárový závod

Je nemistrovským podnikem, který ve svém názvu nese jméno firmy, sponzora apod. Může být mezinárodní nebo národní. Je pořádán jako samostatný závod, nebo seriál závodů. Může být součástí mistrovských seriálů. O připojení jednotlivých pohárů k seriálu M ČR rozhoduje VV AsK AČR při schvalování kalendáře závodů.

Veškeré podmínky pohárového závodu sdělí promotér nebo vypisovatel soutěžícím, jezdcům a činovníkům ve Zvláštním ustanovení, které podléhá schvalování, tak jako u mistrovských závodů, případně prováděcím ustanovení.

1.3. Volný závod

Je nemistrovským podnikem. Může být mezinárodní nebo národní. Je pořádán jako samostatný závod, nebo jako součást programu jiných závodů.

Veškeré podmínky volného závodu sdělí pořadatel soutěžícím, jezdcům a činovníkům ve Zvláštním ustanovení, které podléhá schvalování, tak jako u mistrovských závodů.

1.4. Seriály hobby závodů

1.4.1. Karting Cup

Seriál závodů pořádaný Střediskem motokárových nelicencovaných jezdců podle zvláštních předpisů zveřejněných v kapitole „Poháry“.

1.4.2. Moravský pohár

Seriál závodů pořádaný Moravským motokárovým klubem podle zvláštních předpisů zveřejněných v kapitole „Poháry“.

1.5. Přihláška

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

1.6. Zvláštní ustanovení

Zvláštní ustanovení je dokument upřesňující místo, datum, časový harmonogram závodů a delegované činovníky. Upozorňuje ostatní účastníky na místní zvláštnosti, či úpravy. Zvláštní ustanovení podléhá schválení AsK AČR. Zvláštní ustanovení je možné změnit, nebo upřesnit v průběhu závodů Prováděcím ustanovením podepsaným HSK a ŘZ.

1.7. Formální přejímka

Formální přejímka je administrativní část závodu, kam je soutěžící povinen se podle časového rozvrhu dostavit a předložit:

- licenci soutěžícího, v případě, že soutěžícím není jezdec nebo jeho právní zástupce, předloží písemné pověření k zastupování

- licenci jezdce, případně registraci
- k ověření a potvrzení vyplněnou technickou kartu (hůlkovým písmem nebo na stroji)

Zaplatí předepsaný vklad do závodu a odpovědnostní pojištění jezdce.

Při formální přejímce nebo příjezdu na závodistiště si soutěžící zakoupí u pořadatele další potřebné vstupy pro doprovod, případně další vozidla.

Pořadatel si ponechá licenci jezdce. Tato bude jezdcovi vrácena po závodě až po vyrovnání všech náležitostí.

1.8. Technická přejímka

Bude ukončena nejpozději 1 hodinu před zahájením měřených tréninků.

Součástí technické přejímky může být i orientační dechová zkouška jezdce na alkohol a zkouška na návykové a dopingové látky.

K technické přejímce budou jezdcem předloženy:

- řádně a úplně vyplněná Technická karta, kde budou uvedeny max. 2 podvozky a 2 motory, které bude jezdec během závodu používat, podepsaná jezdce, soutěžícím a ověřená pořadatelem při formální přejímce
- předepsaná výstroj jezdce (přilba, kombinéza, obuv, rukavice)
- k vizuální kontrole zapsané podvozky a motory

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

V případě, že jezdec použije jinou techniku než zapsal do technické karty, má toto za následek vyloučení z celého závodu.

Pořadatel může ve ZU technickou přejímku doplnit, případně pozměnit její systém.

1.9. Signalizace

1.9.1. Startovní světla

Startovací pokyn je dáván světly použitím 4 červených světel. Start je dán zhasnutím světel.

Světla musí být viditelná z kteréhokoliv místa na startovním roštu.

Startovací světla doplňuje oranžový maják. V případě potřeby blikající maják informuje jezdce o nutnosti opakovat formovací kolo před startem. Jeden maják je na startovací rampě, druhý na konci startovní rovinky.

1.9.2. Vlajková signalizace

1.9.2.1. Rozměry vlajek

červená vlajka a cílová vlajka: 80 x 100 cm

ostatní vlajky: 80 x 80 cm

1.9.2.2 Význam vlajek

Vlajky, které mohou být používány ředitelem závodu nebo jeho zástupcem na startovní čáře

(a) Vlajka klubu nebo města

Start do měřeného tréninku, pokud je tento startován.

(b) Červená vlajka

S touto vlajkou se mává, když je rozhodnuto o zastavení jízdy nebo závodu. V průběhu závodu - po vyvěšení červené ředitelem závodu jí používají i traťoví komisaři – zastavení závodu. Jezdci musí okamžitě přestat závodit a připravit se k zastavení.

Před startem zastavení jezdců na přípravné, nebo startovní čáře.

(c) Šachovnicová černo-bílá vlajka

Touto vlajkou musí být máváno.

- Znamená konec jízdy tréninku nebo závodu.

(d) Černá vlajka

Vyloučení jezdce z jízdy. Proti tomuto rozhodnutí není odvolání. Rozhodnutí o použití této vlajky je ve výlučné kompetenci sportovních komisařů či ředitele závodu v součinnosti s hlavním sportovním komisařem. Jezdec musí okamžitě zajet do UP a hlásit se u ředitele závodu.

Jestliže jezdec z jakéhokoliv důvodu tento pokyn nerespektuje, nebude tato vlajka ukazována ve více než čtyřech po sobě následujících kolech.

(e) Černá vlajka s oranžovým kotoučem (průměr 40 cm)

Tato vlajka se používá pro informaci jezdce, že jeho motokára má technické problémy, které mohou ohrozit jeho nebo ostatní a znamená, že jezdec musí zastavit v prostoru pro opravy v následujícím kole. Jakmile jsou technické problémy odstraněny, motokára se může připojit do jízdy.

(f) Černo-bílá diagonálně rozdělená vlajka

Ukazuje se pouze jednou, poslední upozornění jezdců před vyloučením z jízdy pro nesportovní chování.

Výše uvedené tři vlajky (d, e, f) musí být ukazovány nehybně a musí být doplněny černou tabulí s bílým číslem, která je ukázána jezdcům motokáry nesoucí zobrazené číslo.

Tyto vlajky je možné ukazovat také na jiných místech než na startovní čáře, pokud to ředitel závodu považuje za nutné. Normálně je ukázání vlajek e a f v pravomoci ředitele, ale může být ukázáno na žádost sportovních komisařů pro udělení sportovní sankce.

(g) Modrá vlajka s červeným diagonálně umístěným křížem s dodatkovou černou tabulí s bílým číslem jezdce

Ukazuje se jezdcům, který má být předjet, nebo již byl předjet o kolo. Jezdec musí přestat závodit, odjet ze závodní dráhy a vrátit se přímo do UP.

Tato vlajka se používá pouze tehdy, pokud je uvedena ve zvláštních ustanoveních závodu.

Vlajky, které se používají na stanovištích traťových komisařů**(h) Žlutá vlajka**

Signalizuje nebezpečí a je ukazována jezdcům dvěma způsoby s následujícími významy:

- mávání jednou vlajkou: zpomal, nepředjížděj a buď připraven měnit směr jízdy, v části trati nebo na jejím okraji je nebezpečí
- mávání dvěma vlajkami: snižte rychlost, nepředjíždějte a buď připraven měnit směr jízdy nebo zastavit, trať je částečně nebo úplně zablokována

Žluté vlajky jsou normálně používány na stanovišti traťových komisařů bezprostředně před místem nebezpečí. Předjíždění je zakázáno mezi první žlutou vlajkou a zelenou vlajkou oznamující konec nebezpečí.

(i) Žlutá vlajka se svislými červenými pruhy

Má být ukazována jezdcům nehybně pro upozornění na zhoršení přilnavosti tratě (např. olej, kaluže na trati) jako následek projíždění suchým a kluzkým povrchem dráhy. Pokud se jedná o počátek deště je nutno ke zvednutému praporku ještě zvednout ruku směrem k obloze. Tento praporek se ukazuje nejméně po 4 kola anebo do okamžiku, kdy povrch tratě se stane opět bezpečným. Za prostorem, kde je ukazována, není nutné ukazovat zelenou vlajku.

(j) Modrá vlajka

Mává se s ní obvykle na znamení jezdcí, který bude předjížděn

(k) Bílá vlajka

S touto vlajkou se mává na znamení jezdcí, že se na části trati, kontrolované tímto stanovištěm traťových komisařů, nachází mnohem pomalejší vozidlo. Je zakázáno předjíždět. Pokud jezdcí dojedou na trati sanitní vůz, zařadí se za něj, pokračují v pomalé jízdě a čekají na uvolnění závodní dráhy. Dráha se uvolňuje a předjíždění je povoleno po vyvěšení zelených vlajek.

(l) Zelená vlajka

Ukončení předchozího nebezpečí, trať je uvolněna. Mává s ní na svém stanovišti traťový komisař, který je bezprostředně za incidentem, který si vyžádal použití jedné nebo více žlutých vlajek.

Tuto vlajku můžeme v případě nutnosti použít také k odstartování do zahřívacího kola měřeného tréninku, nebo startu tréninkové části podle nařízení ředitele závodu.

(m) Zelená vlajka se žlutou kroví (V)

Chybný start

Používá se pouze v případě, že nefunguje světelná signalizace.

1.10. Instrukce a komunikace se soutěžícími

Všechny výsledky tréninků, kvalifikací, bodovaných jízd a stejně tak všechna rozhodnutí činovníků musí být vyvěšena na oficiální vývěskové tabuli.

1.11. Volný trénink

1.11.1. Oficiální volný trénink

Jsou to volné tréninkové jízdy, rozdělené podle kategorií a časového harmonogramu. Mohou být informativně měřeny. Počet a délka jízd je stanovena ve ZÚ. Tohoto tréninku se mohou zúčastnit pouze jezdci, kteří absolvovali formální přejímku.

1.12. Rozprava

Cílem rozpravy je seznámit jezdce a soutěžící se změnami zvláštních ustanovení týkající se organizace závodů, seznámit je s bezpečnostními opatřeními, které jsou specifické pro okruh, objasnit výklad předpisů a upozornit na změny, které nastaly ve znění předpisů.

Čas rozpravy musí být uveden ve zvláštních ustanoveních. Rozprava se musí konat před měřeným tréninkem. Mimořádná rozprava může být upořádána pokud bude nutná. Rozpravu řídí vždy ředitel závodu.

Jezdce dětských a juniorských tříd musí doprovázet i soutěžící.

Každý jezdec a soutěžící se povinně podepíše na prezenční listinu, kterou zabezpečí pořadatel. Pokud se jezdec, nebo soutěžící na rozpravu nedostaví, je potrestán dle Disciplinárního řádu.

1.13. Povinná přestávka

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

1.14. Měřený trénink

Měřená jízda, jejíž výsledek určí postavení jezdců na startu první a druhé bodované jízdy.

Měřeného tréninku se mohou zúčastnit pouze jezdci, kteří prošli formální a technickou přejímkou.

Jezdec, který řídí jinou než svoji převzatou motokáru, bude vyloučen ze závodu.

Měřený trénink bude probíhat formou volného tréninku, ve kterém budou jezdci měřena všechna kola. Délka tohoto tréninku je uvedena v časovém harmonogramu Ročenky kartingu 2012. Pokud jezdec zajede do depa, nebo do uzavřeného parkoviště, měřený trénink pro něj končí. Další vjezd do měřeného tréninku mu nebude umožněn.

Po ukončení měřeného tréninku zaveze jezdec okamžitě, pro případný protest, svou motokáru na dobu 30-ti minut do UP, kde zároveň odevzdá použitou sadu pneumatik a nechá si označit podvozky a motory, které bude používat.

V případě, že v průběhu měřeného tréninku nastane vlivem počasí nutnost v rámci zachování bezpečnosti jízdu zastavit, je tato zastavena za stejných podmínek jako bodovaná jízda.

V případě písemného protestu na motokáru nesmí daná motokára opustit prostor UP až do přijetí následných opatření, která jsou definována Disciplinárním řádem.

Ukončení měřeného tréninku je signalizováno šachovnicovou vlajkou.

V případě, že je do závodu převzato více jezdců, než je stanovená propustnost trati pro tréninkové jízdy, budou jezdci rozděleni dle nejlepšího dosaženého času v posledním oficiálním volném tréninku do dvou skupin (systém „zipu“), které absolvují měřený trénink samostatně.

1.15. Zkouška karburace - Warm Up

Pořadatel je povinen umožnit jezdci zkoušku karburace, aby si mohli v době maximálně 10ti minut pro třídu vyzkoušet seřízení motokáry. Tato zkouška se uspořádá před zahájením bodovaných jízd. Jezdec musí použít uvedenou techniku zapsanou v technické kartě.

1.16. Startovní rošt

Po ukončení měřeného tréninku bude zveřejněn startovní rošt pro první a druhou bodovanou jízdu. Jezdec, který nemůže z vážných důvodů nastoupit do bodované jízdy to oznámí činovníkovi v přípravném prostoru.

Pro zařazení na startovní rošt se jezdci započítává nejlepší čas, kterého dosáhl v průběhu tréninku. V případě shodnosti času dvou a více jezdců, rozhoduje druhý čas. Jezdec, který neabsolvoval měřený trénink je hodnocen až za jezdci, kteří absolvovali měřený trénink a může startovat z konce startovního pole (roštu). Je-li těchto jezdců více, rozhoduje o postavení na startovním roštu los.

V případě, že je do závodu převzato více jezdců, než je stanovená propustnost trati pro závod, postoupí na rošt bodované jízdy prvních 26 jezdců dle nejlepších dosažených časů v měřeném tréninku. V případě, že byl měřený trénink rozdělen na dvě skupiny, postoupí prvních 13 jezdců z každé této skupiny systémem „zipu“.

Zbývající jezdci nastoupí do Opravné jízdy, která určí osm jezdců, kteří dle pořadí v opravné jízdě doplní startovní rošt bodovaných jízdy.

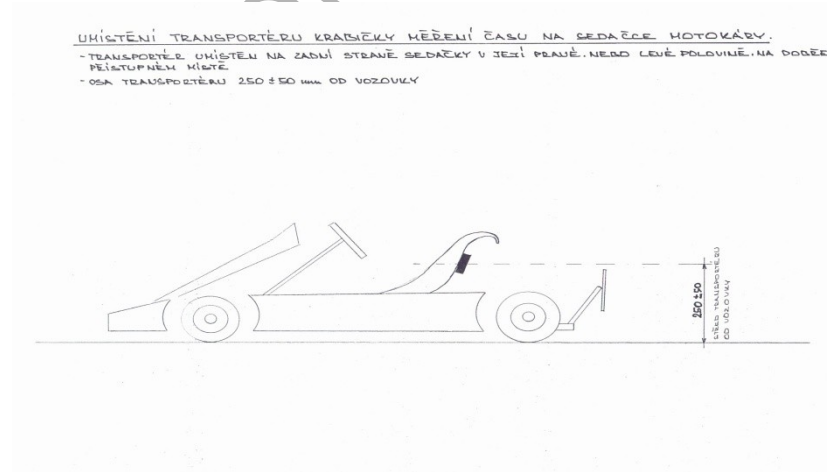
Čas uskutečnění opravné jízdy bude stanoven prováděcím ustanovením závodu.

Pro opravnou jízdu platí stejná pravidla jako pro Bodovanou jízdu.(1.17)

Podmínkou k zařazení na startovní rošt je absolvování nejméně jednoho kola z vypsaných oficiálních tréninků.

Měření času se provádí elektronickým zařízením za pomoci výpočetní techniky s přesností na tisícinu vteřiny. V průběhu všech měřených jízd je nutné použít záložní chronometrické zařízení za pomoci fotobuňky, která je umístěna v místě startovní čáry v max. výšce 25 cm nad zemí.

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

1.17. Distribuce pneumatik1.17.1. Distribuce pneumatik pro třídy NKF2, NKF3, NKZ2

1.17.1.1 Výdej pneumatik pro závod

Jezdec si zakoupí u dodavatele pneumatik určeného pro danou třídu poukaz na sadu předepsaných suchých pneumatik a případně na jednu náhradní. V průběhu volných tréninků mu bude po předložení tohoto poukazu pořadatelem v UP v předepsaném čase vydána sada označených suchých pneumatik, kterou po převzetí přímo v UP namontuje společně s mechanikem „A“ na své disky a odevzdá zpět pořadateli, který

pneu uloží v UP. Tato kola pak budou jezdcí pořadatelem vydána před startem měřeného tréninku dané třídy.

V případě použití mokrých pneumatik pro měřený trénink jezdec přijede na start měřeného tréninku s namontovanými mokřými pneumatikami určenými pro závod.

Suché pneu pak budou v UP vydávány až před jízdou, ve které budou v závodě poprvé použity.

1.17.1.2. Příjem pneumatik

Každý jezdec při dojezdu z měřeného tréninku a po každé jízdě musí ihned v UP odevzdat použitou a označenou sadu pneumatik, která zde bude uložena.

Je možné provést výměnu pouze jedné pneumatiky „suché sady“ (přední nebo zadní). Jedna výměna platí na celý závod od prvního měřeného tréninku až po 2. bodovanou jízdu pod podmínkou, že nahrazená pneumatika bude vydána a uložena v UP. Porušení tohoto předpisu znamená vyloučení jezdce z jízdy či závodu.

Pro měřené tréninky a všechny následující bodované jízdy je povolena:

- jedna sada "suchých" (slick) pneumatik
- dvě sady "mokrých" pneumatik se vzorkem

1.17.1.3. Značení pneumatik

Provede se barvou či jiným vhodným výrazným značením, které musí být identifikovatelné po celou dobu soutěže. Označená sada pneumatik bude uložena na speciálních stojácích a uschována v krytém, uzamykatelném a střeženém prostoru. Zde budou provádět kontroloři UP veškerou distribuci a kontrolu značení pneumatik.

1.17.1.4. Výdej pneumatik

Před příslušnou jízdou se jezdec a mechanik „A“ dostaví do UP (dle časového rozvrhu), kde obdrží svou sadu pneumatik, kterou namontují v UP na svůj podvozek motokáry a tu připraví k jízdě.

Časově musí být jezdec do bodované jízdy připraven nejpozději 5 minut před stanoveným startovacím časem.

Montáž, či demontáž pneumatik mimo vyhrazený prostor v UP je důvodem k vyloučení ze závodu.

Pro zkoušky karburace nebudou označené pneumatiky vydávány.

1.17.2 Distribuce pneumatik ostatních tříd M ČR

1.17.2.1 Výdej pneumatik pro závod

Jezdec si zakoupí u dodavatele pneumatik určeného pro danou třídu poukaz na sadu předepsaných suchých pneumatik. V průběhu volných tréninků mu bude po předložení tohoto poukazu pořadatelem v UP v předepsaném čase vydána sada označených suchých pneumatik, pokud je tak pro danou třídu určeno.

Řídí se propozicemi a předpisy pro danou třídu.

1.17.2.2 Značení pneumatik

Provede se barvou či jiným vhodným výrazným značením, které musí být identifikovatelné po celou dobu soutěže.

1.18. Bodovaná jízda

Jedou se samostatně bodované jízdy. Výsledek každé jízdy je rozhodující pro přidělení bodů, které se započítávají do konečných výsledků. Vítězem bodované jízdy je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první. Předepsaný počet kol k absolvování bodované jízdy je ve Zvláštním ustanovení.

Cizí pomoc je během celé bodované jízdy zakázána s výjimkou dětských tříd, kde je povolena pomoc traťovými komisáři.

V případě mokrého závodu je volba pneumatik ponechána na úsudku jezdce. Ředitel závodu, nebo HSK si vyhrazují právo použít černou vlajku, pokud se domnívají, že jízda jezdce je nebezpečná. Vyjma dětských tříd, kde použití mokrých pneumatik nařizuje ředitel závodu, nebo HSK.

Po ukončení každé měřené jízdy zajistí pořadatel prostor uzavřeného parkoviště, kam jezdci zavezou okamžitě po zvážení svojí motokáru na dobu 30ti minut pro případ protestů. Povolení k uvolnění motokár z UP po této době vydá ředitel závodu.

V této době, mimo protestů, provedou techničtí komisáři závodu technickou kontrolu motokár. Motokáry, které HTK určí pro technickou kontrolu, budou mechanikem „A“ dopraveny do prostoru určeného pro technickou kontrolu. Případné rozebrání motoru, nebo jiné části, provede mechanik „A“ jezdce vlastním nářadím.

V případě písemného protestu na motokáru nesmí daná motokára opustit prostor UP až do přijetí následných opatření, která jsou definována Disciplinárním řádem.

Je dané právo na kontrolu všech motorů a podvozků zapsaných v technické kartě.

Po dobu kontroly může být přítomen, mimo příslušné činovníky, pouze mechanik „A“ předmětné motokáry.

Mezi jednotlivými bodovanými jízdami jedné třídy musí být zachována minimální přestávka 60 min.

1.19. Startovní procedura

Od chvíle, kdy ředitel závodu signalizuje zelenou vlajkou vypuštění motokár na trať začíná startovní procedura a jezdci jsou pod řízením ředitele závodu. Od tohoto okamžiku nesmí již přijmout žádnou cizí pomoc při úpravě nebo opravě stroje, či výstroje.

1.20. Starty

Starty rozlišujeme:

- pevné
- v pohybu
- letmé

Start do bodovaných jízd je pevný pro třídu NKZ2 a EASYKART 50, v pohybu pro ostatní třídy. Letmý start se používá v měřeném tréninku.

Starty budou pro kontrolu snímány kamerou.

1.20.1. Pevný start

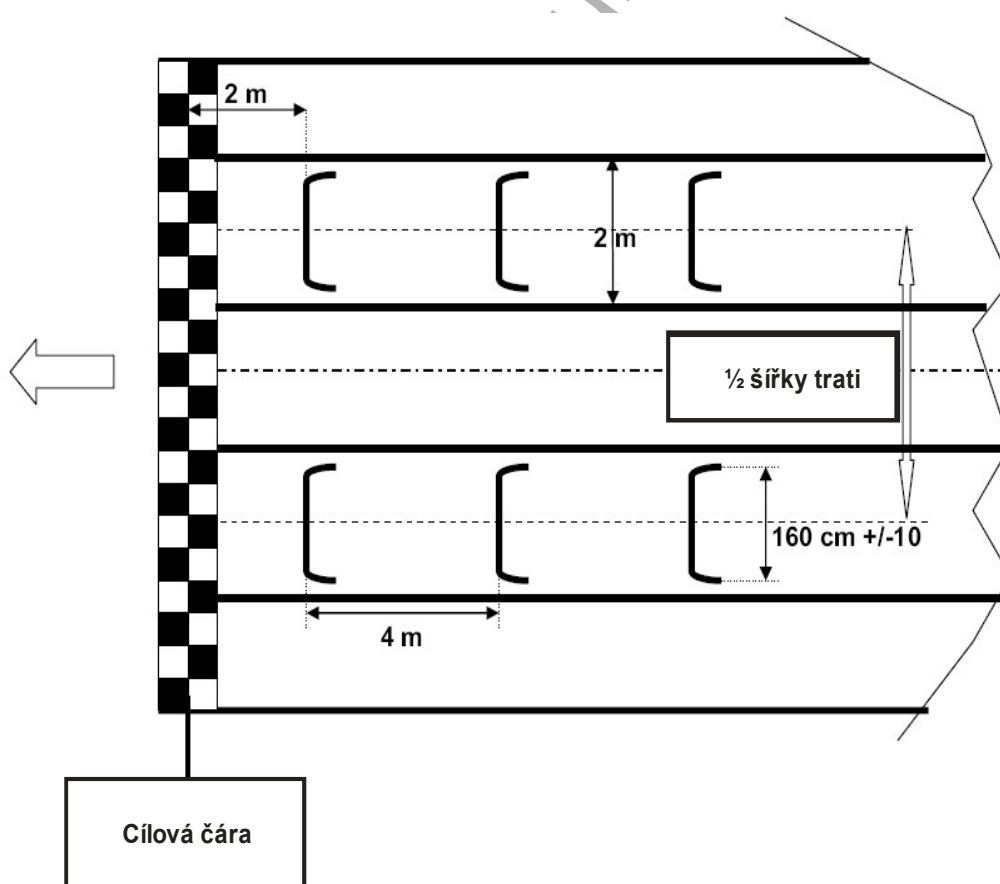
1. Jezdci jsou povinni se seřadit před každou jízdou v přípravném prostoru parkoviště závodních strojů na předstartovní rošt.

2. Vstup z UP na předstartovní rošt bude pro všechny jezdce uzavřen vždy 5 minut před stanoveným časem startu.
3. Jezdci usednou do svých motokár a jsou připraveni k jízdě
4. Na pokyn zelenou vlajkou vyjíždějí jezdci z předstartovního prostoru. Od tohoto okamžiku jezdci nesmí přijmout žádnou cizí pomoc. Jezdec, který nebyl schopen dát svou motokáru do chodu, smí opustit předstartovní rošt pouze na pokyn ředitele závodu nebo činovníka odpovědného za předstartovní rošt.
5. Jezdci vjedou na závodní trať, kde absolvují přibližně jedno formovací kolo. Pod trestem penalizace ze strany sportovních komisařů je zakázáno předjíždět jiného jezdce (penalizace 10 sekund nebo vyloučení z jízdy). Pokud jezdec zastaví z jakéhokoli důvodu během formovacího kola, nesmí se pokusit znovu nastartovat a získat zpět své postavení do doby, než je objet zbytkem jezdeckého pole. Povinně se rozjede na konci formace. V případě, že by se pokusil rozjet před polem (počkat na něj) v očekávání, že jej jezdci z čela závodu předjedou, bude mu ukázána černá vlajka a bude ze tohoto závodu vyloučen.
6. Opožděný jezdec má možnost zařadit se na své místo na roštu do okamžiku než se rozsvítí červená světla. Pro získání svého místa na roštu je zakázáno použít jinou trasu, než trať, použitou pro závod. Jezdec, který neabsolvoval formovací kolo startuje z poslední pozice na startovním roštu.
7. Pokud ředitel závodu rozhodne o tom, že některý jezdec ztratil svou pozici vinou, či chybou jiného jezdce, může zastavit formovací kolo a znovu zahájit startovní proceduru, nebo povolit postiženému jezdci znovu zaujmout svou pozici.
8. Po příjezdu na startovní rošt zastaví jezdci své stroje na předepsaných místech. Musí stát nejpřednější částí stroje na vyznačených značkách. Ředitel závodu nebo jeho pomocník stojí před jezdci na startovní čáře a má zvednutou červenou vlajku. Když jsou všechny motokáry na roštu nehybné, ukáže pomocník stojící na konci startovního roštu zelenou vlajku.
Na tento pokyn ředitel závodu nebo jeho pomocník urychleně opustí startovní prostor.
9. Startuje se světelným semaforem.
Ředitel závodu spustí automatickou sekvenci 4 červených světel (sekvence trvající čtyři až šest sekund. Jízdu odstartuje ředitel závodu zhasnutím světel během následujících dvou sekund. Zhasnutí znamená start jízdy.
Pokud nebude s procedurou spokojen, rozsvítí oranžové světlo, které znamená, že bude další projeto formovací kolo. Pokud jezdec není schopen startovat, musí zůstat v motokáře a informovat o této situaci zvednutím ruky.
V průběhu formovacího kola (kol) je zakázáno provádět simulaci startu.
10. Za předčasný start jezdce se považuje zřetelný pohyb jeho motokáry před okamžikem startu, nebo pokud není jezdec na určeném místě, nebo pokud přední bezpečnostní plastový nárazník jeho motokáry zasahuje mimo určené místo na startovním roštu. Předčasný start je potrestán podle disciplinárního řádu.
Protest proti udělení penalizace za předčasný start se nepřipouští. Předčasný start není důvodem opakování startovní procedury.
11. Při závadě vozidla na startu je jezdec povinen zdvihnout ruku (zůstává v motokáře). Po odstartování jezdeckého pole může následně jezdec uvést svůj stroj do chodu a pokračovat v jízdě. Pokud jezdec neuvede stroj do chodu tak, aby s ním mohl startovat v jízdě, je povinen ho odstranit z trati a vyčkat u svého stroje do ukončení dané jízdy.

12. V případě dodržení všech předpisů může jezdec startovat z depa.

1.20.2. Start v pohybu

1. Jezdci jsou povinni se před každou jízdou seřadit na předstartovní roštu. Vstup z UP na předstartovní rošt bude 5 minut před stanoveným časem startu uzavřen.
2. Na trati musí být namalována žlutá čára 25m před startovní čarou. Čára bude doplněna řadou měkkých kuželů (1 kužel na každé straně dráhy).
3. V prostoru celého startovního roštu jsou vymezeny dva koridory, ze kterých je do okamžiku startu zakázáno vyjíždět. Porušení tohoto zákazu bude penalizováno 3 sekundami při částečném vyjetí a 10 sekundami při vyjetí celou motokárou.
4. Na pokyn zelenou vlajkou vyjíždějí jezdcí z předstartovního prostoru. Od tohoto



okamžiku jezdcí nesmí přijmout žádnou cizí pomoc. Jezdec, který nebyl schopen dát svou motokáru do chodu, smí opustit předstartovní rošt pouze na pokyn ředitele závodu nebo činovníka odpovědného za předstartovní rošt.

5. Před startem do závodu jsou jezdcí vypuštěni do 1 formovacího kola. Je zakázáno předjíždět jiného jezdce. Porušení tohoto ustanovení bude potrestáno sportovním komisařem.
6. Pokud jezdec zastaví z jakéhokoliv důvodu během formovacího kola, nesmí se pokusit znovu nastartovat a získat zpět své postavení na roštu do doby, než je předjet celým polem jezdců. Povinně se rozjede na konci formace. V případě, že by se pokusil rozjet

před polem (počkat na něj) v očekávání, že jej jezdci z čela závodu předjedou, bude mu ukázána černá vlajka a bude z tohoto závodu vyloučen.

7. V průběhu formovacího kola má opožděný jezdec možnost zaujmout opět své místo na roštu výhradně pokud tento manévr neohrožuje ostatní jezdce a v každém případě pouze před dosažením červené čáry. K získání místa na roštu je zakázáno použít jakoukoliv jinou dráhu, než závodní trať.
 8. Startér není povinen povolovat doplňkové formovací kolo, aby umožnil jezdcí, který ztratil svou pozici, se na ní vrátit. Pokud startér rozhodne o tom, že některý jezdec ztratil svou pozici vinou, či chybou jiného jezdce, může zastavit formovací kolo, znovu zahájit startovní proceduru, nebo povolit postiženému jezdcí znovu zaujmout svou pozici.
 9. Na konci formovacího kola budou jezdci sníženou rychlostí pokračovat ke startovní čáře, seřazení ve dvou jízdních pruzích. V průběhu formovacího kola jsou na semaforu rozsvícena červená světla. Žádná motokára nesmí zrychlovat před zhasnutím červených světél. Startér dá pokyn ke startu jízdy zhasnutím červených světél, jakmile je spokojený se seřazením jezdců. Pokud nebude spokojen s procedurou, rozsvítí oranžové světlo, které znamená další formovací kolo.
 10. Od chvíle, kdy je dán povel ke startu, nabývají platnost podmínky závodu v plném rozsahu. Když je motokára na dráze, je zakázáno přijmout jakoukoliv cizí pomoc, kromě té, která je potřebná k odstranění motokáry na bezpečné místo mimo trať. Jezdec pak musí setrvat u stroje až do konce jízdy.
 11. V případě startu v pohybu je považováno za předčasný start opuštění určeného místa na startovním roštu, nebo předčasná akcelerace a získání výhody. Předčasný start je potrestán podle disciplinárního řádu. Protest proti udělení penalizace za předčasný start se nepřipouští.
 12. Tato penalizace je po skončení jízdy připočítána k jeho dosaženému času a je upraveno pořadí v jízdě.
 12. V případě dodržení všech předpisů může jezdec startovat z depa.
- 1.21. Konec jízdy – cíl
Jakmile vedoucí jezdec ujede předepsanou vzdálenost, nebo jakmile uplyne časový limit pro jízdu bude jízda ukončena šachovnicovým praporem na cílové čáře.
Po ukončení jízdy musí jezdci bez zastavení, nebo bez cizí pomoci dopravit motokáry přímo do UP. Každá klasifikovaná motokára neschopná pohybu vlastní silou bude dopravena do UP pod dohledem pořadatelů.
Po ukončení jízdy od cílové čáry až do ohraničeného UP platí režim uzavřeného parkoviště. V celém tomto prostoru se nesmí provádět jakékoliv změny či úpravy na motokáře, vybavení a jiném materiálu. Na vozík smí být motokára naložena až po převážení.
- 1.21.1. Zastavení jízdy
Pokud je nezbytné jízdu zastavit kvůli nehodě, z bezpečnostních důvodů (déšť) nebo z jakéhokoli jiného důvodu, použije ředitel závodu na startovní (cílové) čáře červenou vlajku. Na všech signalizačních stanovištích je současně vyvěšena červená vlajka na znamení, že jízda byla zastavena. Všichni jezdci přestanou okamžitě závodit, sníží rychlost a pomalu jedou do prostoru UP, připraveni kdykoliv zastavit.

1.21.1.1. Postup při zastavení jízdy:

- a) Je-li ujetu 75 % jízdy, je považovaná za odjetou a výsledek se stanoví podle pořadí z posledního kola, které předcházelo zastavení. Je přidělen plný počet bodů.
- b) Je-li ujetu více jak dvě kola a méně než 75% jízdy, opakuje se start. Po opakovaném startu se dojede zbývajícím počet kol. Pokud není možné start opakovat, přidělí se polovina bodů.
 - v bodovaných jízdách platí, že opakovaného startu se mohou zúčastnit pouze jezdci, kteří projeli cílem v posledním kole před zastavením a ti, kteří byli v době ukázání červené vlajky v prostoru pro opravy
 - startovní rošt bude určen podle průjezdu posledním kompletním kolem před zastavením jízdy
 - výsledek jízdy je dán součtem časů přerušené a znovu odstartované jízdy
 - start opakované jízdy se uskuteční během 30 minut po zastavení a přístup do předstartovního prostoru je uzavřen 5 minut před touto lhůtou.

Pouze v případě potřeby může HSK povolit prodloužení této lhůty, která předchází novému startu. Lhůta pro uzavření startovního prostoru nebude prodloužena v žádném případě.

- c) Je-li ujetu méně než dvě kola, jede se celá jízda znovu. Původní start je anulován. (tj. startovní rošt je shodný s prvním startem)
- d) Pokud není možné jízdu opakovat, nepřidělují se žádné body.

1.22. Zpomalení (neutralizace) bodované jízdy – použití cedule „SLOW“

- a) Ředitel závodu může rozhodnout o zpomalení bodované jízdy. Tento postup bude používán pouze v případě ucpání trati, nebo pokud jsou jezdci nebo činovníci v bezprostředním fyzickém nebezpečí, za okolností, které však nevyžadují zastavení jízdy.
- b) V případě, že bude vydán příkaz ke zpomalení bodované jízdy, všechna stanoviště traťových komisařů budou mávat žlutou vlajkou a vystaví tabuli „SLOW (pomalu)“ (tabule má žlutou barvu s černým nápisem SLOW), což bude trvat až do konce zpomalovací fáze. Na úrovni startovní čáry budou rozsvícena oranžová blikající světla.
- c) Všechny motokáry v jízdě se seřadí za vedoucí motokárou a bude absolutně zakázáno předjíždění. Předjíždění je povoleno pouze v případě, že motokára zpomalí z důvodu závažného problému.
- d) Vedoucí motokára bude určovat rychlost zpomalovaných kol, mírným tempem a všechny ostatní motokáry musí zůstat v co nejvíce sevřené formaci.
- e) Když ředitel závodu rozhodne o ukončení zpomalovací fáze, nechá zhasnout blikající oranžová světla, což bude signál pro jezdce, že závod bude znovu restartován při příštím průjezdu cílovou čarou. V posledním kole zpomalovací fáze budou tabule „SLOW“ ponechány a žluté vlajky se nebudou pohybovat.
- f) V tomto okamžiku bude vedoucí motokára nadále udržovat rychlost mírným tempem. Restart bude proveden v místě startu a cíle máváním zelenou vlajkou. Dokud motokáry na konci zpomalení nepřekročí startovní čáru, je stále zakázáno předjíždět. Jezdci mohou zrychlovat až na úrovni žluté čáry. Žluté vlajky a tabule „SLOW“ budou odstraněny a budou nahrazeny mávajícími zelenými vlajkami. Tyto vlajky budou rozvinuty maximálně na jedno kolo.
- g) Každé dokončené kolo v době zpomalení bude počítáno jako kolo závodu.

- h) Jestliže závod skončí v průběhu zpomalení, bude motokárám ukázána šachovnicová vlajka podle normálního postupu.

1.23. Incidenty

Za incident se pokládá jednání jednoho nebo více jezdců (nebo čím jezdců, který byl oznámen sportovním komisařům) kteří:

- zavinili zastavení jízdy s použitím článku 142 Mez. sportovních řádů
- porušili Národní a Mezinárodní sportovní řády
- provinili se předčasným startem
- neuposlechli vlajkové signalizace
- zapříčinili předčasný start jednoho nebo více jezdců
- zavinili kolizi
- vyrazili jiného jezdce z trati
- zkrátili si trať
- nepovoleným způsobem bránil předjetí jiným jezdce
- nepovoleným způsobem zdržoval jiného jezdce během předjíždění

Sportovní komisař je povinen rozhodnout na základě hlášení nebo žádosti ředitele závodu o jezdcích, kteří byli označeni jako účastníci incidentu. Tito jezdci nesmí opustit okruh bez povolení sportovního komisaře.

Sportovní komisaři rozhodnou podle disciplinárního řádu s ohledem na závažnost incidentu či přestupku.

1.24. Výsledky

1.24.1. Neoficiální výsledky

Neoficiální výsledky měřeného tréninku a všech bodovaných jízd musí být zveřejněny v parkovišti závodních strojů na oficiální vývěskové tabuli nejpozději do 20 minut po jejich skončení. Ve výsledcích musí být uvedeno pořadí všech zúčastněných jezdců.

Pokud byl podán protest, HSK či ŘZ řeší porušení řádů, musí být vyvěšeny opět neoficiální výsledky. Společně s těmito rozhodnutími.

Neoficiální výsledky podepisuje pouze hlavní časoměřič.

1.24.2. Oficiální výsledky

Oficiální výsledky měřeného tréninku budou vyvěšeny po uplynutí doby stanovené na podání protestů.

Oficiální výsledky všech bodovaných jízd budou vydány po posledním zasedání jury, případně po oficiálním zakončení závodů.

Při podaném protestu, kdy je třeba odebrání vzorků paliva nebo rozebrání motorů, budou oficiální výsledky oznámeny po vyřešení těchto případů.

Oficiální výsledky podepisuje ředitel závodu a hlavní sportovní komisař závodu.

Oficiální výsledky nemohou být dodatečně měněny.

1.24.3. Výsledek závodu

Součet bodů všech bodovaných jízd určuje celkové pořadí jezdce v závodu. Vítězem závodu se stává jezdec, který ve všech bodovaných jízdách získal největší počet bodů.

Při rovnosti bodů jednoho či více jezdců se postupuje podle klíče:

- a) součet počtu kol dosažený ve všech bodovaných jízdách
- b) součet dosažených časů ve všech bodovaných jízdách

Jezdci na dalších místech se hodnotí obdobně.

Toto pořadí je rozhodující pro udělení věcných cen a finančních premií za závod.

1.24.4. Postup při řešení porušení či protestu proti technickému řádu.

Není-li možné na místě rozhodnout porušení či protestu proti technickému řádu, bude předmětná část zaplombována nebo jinak zajištěna, HSK a HTK určí místo a čas, kde bude protest řešen. Toto musí být oznámeno písemnou formou i soutěžícím zainteresovaným v protestu, kteří mají právo být při řešení přítomni. HTK zajistí potřebná měření (řešený má právo být přítomen měření). Po provedeném měření HTK předá protokol o měření na předepsaném formuláři HSK, který vše společně s rozhodnutím HTK předá ŘZ, který zajistí ve spolupráci s HČ vyvěšení výsledků.

1.25. Procedura vážení

Platí procedura uvedená v Mezinárodní ročence CIK-FIA kromě formulace bodu g) ohledně přemísťování motokáry na váhu a z váhy. V případě nutnosti přemísťují při národních závodech motokáru na váhu a z váhy mechanik „A“ a jezdec. V dětských třídách mechanik „A“ a pořadatel event. další osoba s přístupem do servisní zóny cíl.

2.0. Mistrovství ČR

Je pořádáno jako seriál dvoudenních závodů.

2.1. Vypsání mistrovské třídy

- Kadet
- Bambini
- EASYKART 60
- ROK JUNIOR
- ROTAX JUNIOR MAX
- Národní KF3 (N KF3)
- ROK
- ROTAX MAX
- HONDA GX390 SPRINT
- HONDA GX390 ENDURANCE
- Národní KZ2 (N KZ2)
- Národní KF2 (N KF2)

2.2. Vypsání pohárová třída

- EASYKART 50

2.3. Vklady

Je předepsán jednotný vklad pro jezdce, který obsahuje poplatky za parkování a služby v parkovišti závodních strojů od pátku **17.00 hod.** do neděle a startovné.

V Případě, že jezdec startuje ve více třídách, platí se jedno pojištění.

do 17 let	2.000,- + odpovědnostní pojištění
přes 17 let	2.000,- + odpovědnostní pojištění
Easykart 50	1.000,- + odpovědnostní pojištění

2.3.1 Endurance

Je předepsán jednotný vklad pro posádku, který obsahuje poplatky za parkování a služby v parkovišti závodních strojů od pátku **17.00** do neděle, startovné a palivo do závodu.

2.500,- + odpovědnostní pojištění za každého člena posádky

2.3.2. Odpovědnostní pojištění

- limit plnění 3 mil. Kč na každého jednoho účastníka libovolné akce
- rozsah: škody na majetku a zdraví, vyjma škod způsobených ostatním účastníkům

Druh trati		Závody vedené po pozemních komunikacích			Traťový okruh s oddělenými místy pro diváky (tribuny)		
Počet dnů trvání akce		1	2	3	1	2	3
Druh pojistného	Druh závodů	Výše pojistného v Kč na osobu					
základní pojistné	regionální závody *	120	174	204	30	44	51
	mistrovství republiky	170	247	289	40	58	68
	mistrovství Evropy/světa	200	290	340	50	73	85
snížené pojistné 1 – setkání bez pořádání závodů nebo exhibicí	regionální závody	12	17	20	3	4	5
	mistrovství republiky	17	25	29	4	6	7
	mistrovství Evropy/světa	20	29	34	5	7	9
snížené pojistné 2 – závody osob se zdravotním postižením	regionální závody	18	26	31	5	7	8
	mistrovství republiky	26	37	43	6	9	10
	mistrovství Evropy/světa	30	44	51	8	11	13
snížené pojistné 3 – závody juniorů do 17 let	regionální závody	36	52	61	9	13	15
	mistrovství republiky	51	74	87	12	17	20
	mistrovství Evropy/světa	60	87	102	15	22	26

závod (2 dny) závod + trénink pátek (3 dny)

* regionální závody – Karting Cup, Moravský pohár

2.4. Ceny

Pořadatel závodu je povinen zajistit na vlastní náklady prvním třem jezdcům (týmům) každé vypsane třídy věnec a pohár. Pro třídu EASYKART 50 platí výjimka, kde každý (zúčastněný) jezdec obdrží pouze pohár.

3.0. Délka jízdy

3.1. Bodované jízdy

Pro všechny bodované jízdy jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

- | | | | | |
|---|-----------------------|-------|--------------------|-------|
| - | N KZ2 | 20 km | EASYKART 50 | 5 km |
| - | N KF2 | 15 km | EASYKART 60 | 9 km |
| - | N KF3 | 15 km | HONDA GX390 sprint | 15 km |
| - | Kadet | 9 km | ROK JUNIOR | 15 km |
| - | Bambini | 9 km | ROK | 15 km |
| - | ROTAX MAX | 15 km | ROTAX JUNIOR MAX | 15 km |
| - | HONDA GX390 ENDURANCE | | dle ZU závodu | |

3.2 Oficiální volný trénink

Časový úsek pro každou třídu je daný v časovém harmonogramu závodu.

3.3. Měřený trénink

Při větším množství jezdců je možnost jednotlivé třídy rozlosovat do skupin.

5.0. Systém bodování mistrovství a pohárových závodů5.1. Bodované jízdy

Výsledek bodované jízdy se do konečného pořadí mistrovství hodnotí podle následující tabulky.

1.místo	25 bodů		7.místo	9 bodů		13. místo	3 body
2.	20		8.	8		14.	2
3.	16		9.	7		15.	1
4.	13		10.	6			
5.	11		11.	5			
6.	10		12.	4			

Body se přidělují pouze tehdy, odstartuje-li v bodované jízdě alespoň 5 jezdců dané třídy.

Klasifikovaný je ten jezdec, který odjel alespoň 60% předepsaných kol.

V případě nutnosti je možné dvě třídy sloučit. Hodnotí se každá třída zvlášť.

5.2. Hodnocení seriálu M ČR

Do konečného hodnocení seriálu se nezapočítávají výsledky dvou bodovaných jízd.

Bude vyhlášen vítěz dané třídy a tři první jezdcí budou odměněni.

Vítězem se stane jezdec, který získá největší počet bodů.

Při rovnosti bodů dvou nebo více jezdců budou postupně použita následující kritéria k sestavení celkového pořadí. Úspěšnější je jezdec:

a) s větším počtem prvních míst v bodovaných jízdách

b) s větším počtem druhých míst v bodovaných jízdách

c) s větším počtem třetích míst v bodovaných jízdách a tak dál dokud se nerozhodne

d) neodstraní-li se i tato rovnostní kritéria, bude na stejném místě vyhlášeno více jezdců

V případě, že body nebudou přiděleny alespoň v 8 bodovaných jízdách, nebudou výsledky M ČR vyhlášeny.

5.2.1. Účast na GRAND FINÁLE ROTAX MAX CHALLENGE

Vítězové seriálu M ČR Rotax MAX a M ČR Rotax Junior MAX mají právo se ucházet o start na GRAND FINÁLE ROTAX MAX CHALLENGE. O tuto účast se může ucházet pouze jezdec s trvalým bydlištěm v ČR a vlastníci Českou licenci. Pokud seriál vyhraje jezdec, který nesplňuje tato kritéria, na GRAND FINÁLE postupuje

další jezdec v celkovém pořadí, který daná kritéria, pro účast v GRAND FINÁLE splňuje.

Pokud by se na prvním místě umístilo více jezdců, bude o jejich případné účasti na GRAND FINÁLE RMC rozhodnuto losem.

5.2.2. Účast v MEZINÁRODNÍM FINÁLE VORTEX ROKCUP 2012

- První tři jezdci v celkovém hodnocení M ČR ROKCUP 2012 kategorie JUNIOR získají právo účasti v mezinárodním finále VORTEX ROKCUP 2012 v kategorii JUNIOR ROK. V případě odmítnutí účasti některým z nominovaných jezdců, přejde toto právo na jezdce na dalším místě pořadí celkového hodnocení.
- První tři jezdci v celkovém hodnocení M ROKCUP 2012 kategorie SENIOR získají právo účasti v mezinárodním finále VORTEX ROKCUP 2012 v kategorii ROK. V případě odmítnutí účasti některým z nominovaných jezdců, přejde toto právo na jezdce na dalším místě pořadí celkového hodnocení.
- Práva startu v mezinárodním finále VORTEX ROKCUP 2012 mohou využít pouze jezdci splňující věková omezení pro mezinárodní finále, startující v ROKCUP 2012 výhradně s českou národní nebo českou mezinárodní licenci, mající českou státní příslušnost.

5.3 Hodnocení pohárové třídy

Třída E50 bude rozdělena při větším počtu účastníků než 15 z bezpečnostních důvodů do skupin A a B dle časů dosažených v posledním volném tréninku ($\frac{1}{2}$ a $\frac{1}{2}$ startovního pole, při lichém počtu více jezdců ve skupině A). Po absolvování měřeného tréninku obou skupin se určí pořadí na startu bodovaných jízd A a B absolutním pořadím časů dosažených v měřeném tréninku. Body v jízdách budou přiděleny v pořadí skupiny A a zbývající pro skupinu B.

Na konci seriálu nebude vyhlášen vítěz a další pořadí. Vyhodnocení budou všichni účastníci bez ohledu na získané body.