

5. HONDA ENDURANCE 2014 a HONDA SPRINT 2014

Organizační a sportovní řád 2014

1. Všeobecná ustanovení

1.1. **HONDA ENDURANCE 2014 a HONDA SPRINT 2014** vypisuje Honda 390 klub v AČR s Autoklubem Moravská Třebová v AČR v motokárovém seriálu Kartingcup 2014

Sportovní a technické předpisy podléhají schválení AsK AČR a jsou v souladu se všemi obecnými řády pro karting.

Promotérem je Honda 390 klub v AČR

2. Řády a předpisy

Jsou platné následující předpisy a řády platné v daném roce:

- a) Mezinárodní řády CIK - FIA
- b) Národní sportovní a technické řády (Ročenka kartingu 2014)
- c) Sportovní a technický řád vydaný promotérem a schválený AsK AČR
- d) Zvláštní ustanovení jednotlivých závodů a prováděcí ustanovení vydaná pořadateli jednotlivých závodů.

3. Účastníci

3.1. **HONDA ENDURANCE 2014** je vypsán pro týmy, které přihlašuje **soutěžící** vlastníci platnou kartingovou licenci soutěžícího pro rok 2014.

Každý tým se přihlašuje do seriálu pod názvem a obdrží startovní číslo. Název i číslo jsou platné a neměnné pro celý rok 2014.

Před každým závodem vyplní soutěžící přihlášku, dostaví se na administrativní přejímku a zaplatí vklad do závodu.

Každý tým je zastupován **manažerem**, který je uveden v přihlášce soutěžícím a je oprávněn jednat s pořadatelem a činovníky.

Tým je tvořen minimálně dvěma jezdci.

Manažerem týmu může být i jezdec.

Jezdec musí vlastnit platnou kartingovou licenci (registraci Kartingcupu) pro rok 2014.

V daném roce musí jezdec dovršit 15ti let a jeho hmotnost s výstrojí (přilba, kombinéza, boty a rukavice) musí být minimálně 60 kg.

3.2 **HONDA SPRINT 2014** je vypsán pro jezdce s platnou kartingovou licencí (registrací Kartingcupu) pro rok 2014.

V daném roce musí jezdec dovršit 15ti let a jeho hmotnost s výstrojí (přilba, kombinéza, boty a rukavice) musí být minimálně 60 kg.

3.3 Vklad do závodu.

Vklad je splatný při administrativní přejímce, zahrnuje parkování a služby v parkovišti závodních strojů, startovné a benzín pro vytrvalostní závod. Neobsahuje odpovědnostní pojištění jezdce.

3.4. **Odpovědnostní pojištění jezdců.** Zajistí Autoklub ČR prostřednictvím RENOMIA s ČPP uzavřením rámcové pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti jezdce za škodu způsobenou třetí osobě.

Pojistné bude vybíráno při administrativní přejímce společně s vkladem do závodu.

3.5. Povinná reklama , určená promotérem seriálu, musí být umístěna na všech startovních číslech a tým je povinen tuto reklamu mít v čitelném stavu při technické přejímce, před startem do měřeného tréninku a před startem do vlastního závodu. Reklamní nálepky budou připraveny k vyzvednutí u organizátora závodu v průběhu administrativní přejímky závodu.

4. Systém závodů.

4.1 Seriál **HONDA ENDURANCE 2014** se skládá ze sedmi vytrvalostních závodů vypsanych při Kartingcupu 2014.

Seriál **HONDA SPRINT 2014** se skládá ze sedmi závodů vypsanych při Kartingcupu 2014.

4.2 Bodování

Za umístění v závodě jsou týmům (ENDURANCE) a jezdcům (SPRINT) přidělovány body do celkového pořadí seriálu následujícím způsobem:

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

Body budou přiděleny týmům (ENDURANCE) absolvujícím minimálně 60% kol ze 100% kol ujetých vítězným týmem.

Body budou přiděleny jezdcům (SPRINT), kteří absolvovali min. 60% z předepsané délky bodované jízdy.

5. Sportovní řád vytrvalostního závodu

5.1. Přihláška

Soutěžící vlastnící platnou kartingovou licenci soutěžícího pro r.2014 je povinen vyplnit přihlášku na oficiálním formuláři.

5.2. Administrativní přejímka

Soutěžící je povinen předložit všechny předepsané doklady:

- vyplněnou přihlášku
- vyplněnou technickou kartu
- kartingovou licenci soutěžícího platnou pro rok 2014.
- kartingové licence (registrace Kartingcupu) jezdců platné pro rok 2014.

5.3. Technická přejímka

Technické přejímky se společně zúčastní všichni přihlášení jezdci s výstrojí (kombinéza, přilba, boty a rukavice), motokárou, technickou kartou a technickým průkazem motoru.

Technický komisař zkontroluje výstroj jezdců, technický stav motokáry ,shodnost čísel plomb v technické kartě a technickém průkazu motoru.

Veškeré nedostatky zaznamená do technické karty a před startem závodu zkontroluje jejich odstranění.

5.4. Rozprava

Čas rozpravy je určen ve Zvláštním ustanovení a povinnost se jí účastnit mají všichni jezdci, manažeři týmů, soutěžící, techničtí a sportovní komisaři, ředitel závodu a pilot safety kartu.

5.5. Tankování před závodem HONDA ENDURANCE 2014

Týmy jsou povinny se dle časového harmonogramu stanoveného pořadatelem dostavit do prostoru určeného k tankování s prázdnou nádrží. Teprve v prostoru určeném pro tankování jim bude nádrž naplněna palivem dodaným pořadatelem.

Po natankování motokára podléhá režimu UP, tým ji musí přistavit do určeného prostoru.

5.6. Pořadí na startu.

Pořadí na startu bude určeno následujícím způsobem.

Pro první závod Honda Endurance (2 hodiny Cheb) bude pořadí určeno měřeným tréninkem, který se pojede společně i pro sprint. V případě, že se motokára zúčastní vytrvalostního závodu i sprintu, musí trénink absolvovat pilot, který je zapsán i do sprintu.

Tým, jehož motokára zajela nejrychlejší kolo v měřeném tréninku, stojí jako první na startu závodu atd.

V následujících závodech HONDA ENDURANCE 2014 určí postavení na startu průběžné pořadí tohoto seriálu.

První motokára v průběžném pořadí seriálu stojí jako první, druhá jako druhá atd.

5.7. Start závodu

Pro HONDA SPRINT 2014 je předepsán start v pohybu (dle platného sportovního řádu ASK AČR).

Start HONDA ENDURANCE 2014 bude proveden systémem **Le Mans**. Nastartované motokáry stojí na jedné straně dráhy šikmo ve směru jízdy a jezdci na druhé straně proti svým motokárám. Na povel daný startérem závodu jezdci vyběhnou ke svým motokárám, nasednou a vyjíždějí na trať.

Start za **Safety kartem** (v případě nepříznivého počasí nebo při restartování závodu). Jezdci jedou seřazeni dle startovního pořadí za Safety kartem, který má rozsvícený maják. Pokud dostane pilot Safety kartu pokyn, že v příštím kole dojde ke startu, maják zhasne. Tím dává jezdcům najevo, že v následujícím kole bude závod restartován. Na určeném místě vyjíždí Safety kart z dráhy a jezdci pokračují ve formaci ke startovní čáře. Pokud startér mává zelenou vlajkou, je odstartováno a po přejetí startovní čáry mohou jezdci akcelarovat. Do té doby platí zákaz předjíždění.

5.8. Střídání jezdců

Každý jezdec může nepřetržitě řídit motokáru maximálně 60 minut.

Maximální doba jízdy kteréhokoliv jezdce na trati je 55% celkové doby závodu.

Střídání musí probíhat v prostoru boxů mezi váhou a výjezdem na trať

Jezdec který byl vystřídán, případně manažer týmu, je povinen nahlásit jméno střídaného i střídajícího jezdce obsluze váhy, která zaznamená čas střídání. Jezdci, který nastupuje do motokáry je započítán čas, který stráví motokára v depu s případnou opravou a s tankováním.

5.9. Jízda a chování v boxové uličce

Boxová ulička je část depa mezi váhou a výjezdem na trať.

Při vjezdu do boxové uličky je jezdec povinen zastavit motokáru a vypnout motor před čarou, která je před váhou. Potom je natlačen pořadatelem na váhu a zvážen. Na rozpravě může být dle způsobu vážení domluveno jinak

Po oznámení ukončení vážení se může motokáry dotknout mechanik nebo střídající jezdec.

Motokára v boxové uličce nesmí mít nastartovaný motor a její pohyb zajistí další člen týmu tlačení. Tlačit motokáru smí pouze jedna osoba.

Motor je dovoleno nastartovat až v označeném prostoru mezi boxovou uličkou a tratí.

Při výjezdu na trať jezdec nesmí přejet čaru, která odděluje závodní trať od pruhu určeného k vjezdu na trať.

5.10. Komunikace mezi jezdce a boxy

Mezi mechanikem nebo manažerem a jezdce může probíhat komunikace dvěma způsoby.

a) Na určených místech v boxech mohou pomoci tabulek nebo smluvené signalizace dostávat jezdci informace o pořadí, střídání atd.

b) Je možné používat bezdrátovou komunikaci, výhradně však jiné frekvence než používají pořadatelé.

5.11. Opravy v boxech

Po odstartování vytrvalostního závodu jsou opravy v boxech povolené. Během zastávky v boxech není dovoleno vyměnit žádnou hlavní část motokáry převzatou při technické přejímce (podvozek nebo motor).

5.12. Tankování během závodu

Během vytrvalostního závodu je dovoleno tankovat pouze v tankovací zóně palivo dodané pořadatelem.

Jakékoliv doplnění paliva mimo tankovací zónu je zakázáno a bude potrestáno vyloučením ze závodu.

Tankovací zóna je ohraničený prostor pořadatelem, ve kterém probíhá pouze doplňování paliva.

Tankování jedné motokáry se mohou zúčastnit pouze dva členové týmu.

Motokára je natlačena do tankovací zóny s vypnutým motorem. Před samotným tankováním musí jezdec bezpodmínečně vystoupit z motokáry. Na tankování je předepsán minimální čas v délce **60-ti** sekund, který měří obsluha v tankovací zóně. Je-li palivo do motokáry doplněno v kratším čase, může jezdec do motokáry nasednout a musí čekat na uplynutí jedné minuty a pokyn obsluhy, která čas měří.

V případě vzniku komplikací či zjištění závady musí tým po uplynutí povinného času motokáru z tankovací zóny odtlačit, provést případnou opravu a poté pokračovat v závodě.

5.13. Safety kart

Safety kart je motokára světelně označená s nápisem „SAFETY“. Pokud se během závodu vyskytne taková situace (nehoda, záchranné vozidlo, asistenční vozidlo,...), že je bez zpomalení dráha nebezpečná, rozhodne ředitel závodu o jeho vyjetí.

Safety kart vyjíždí z prostoru boxů před prvního jezdce v pořadí a ostatní jezdci jsou povinni se za něj zařadit v pořadí v jakém jej dojeli. O přítomnosti Safety kartu jsou

informována všechna stanoviště traťových komisařů a jsou vyvěšeny žluté vlajky v prostoru startu a cíle s dodatkovou tabulí „SAFETY KART“ a s číslem vedoucího jezdce, který je povinen zařadit se bezprostředně za Safety kart. Ostatní jezdci mohou Safety kart předjet při dodržení pravidla o zákazu předjíždění jiných motokár během vyvěšení žlutých vlajek.

V případě, že během jízdy pole motokár ve zhuštěné formaci za Safety kartem vedoucí jezdec (či více jezdců) opustí trať (např. odbočením do boxů, zastavením na trati z důvodu závady), je následujícím jezdcům zakázáno Safety kart předjíždět.

Jakmile Safety kart v prostoru startu a cíle zhasne maják, informuje tým jezdce o tom, že v následujícím kole odbočí do boxů. Žádný jezdec nesmí akcelarovat ani předjíždět jiné jezdce dříve, než opět protne cílovou čáru. Za předčasnou akceleraci či nedovolené předjetí se udílí trest Stop&Go ve stejné výši jako za předčasný start.

5.14. Asistenční vozidlo

Asistenční vozidlo je vozidlo určené pro odvoz nepojízdných motokár ze závodní dráhy do prostoru k depa. O jeho výjezdu rozhoduje ředitel závodu nebo jeho zástupce, a to na základě žádosti manažera týmu. Je plně v kompetenci ředitele závodu se rozhodnout, kdy k vyslání asistenčního vozidla dojde. Výjezdu asistenčního vozidla musí předcházet výjezd Safety kartu.

Asistenční vozidlo není dovoleno během jeho jízdy po trati předjíždět.

5.15. Tresty

Ve vytrvalostním závodě jsou udělovány tresty v souladu s Ročenkou kartingu. Repertoár trestů je rozšířen o trest Stop&Go. Tímto trestem se řeší většina přestupků proti sportovním a technickým předpisům a sportovní etice chování jezdce na trati.

Tankování mimo tankovací zónu	vyloučení ze závodu
Nesportovní chování ze závodu	min. 1 min. až po vyloučení
Předčasný start	30 sekund
Předčasná akcelerace	30 sekund
Nedovolené předjetí	30 sekund
Nedodržení limitu v tankovací zóně	30 sekund
Rychlá jízda v boxech během závodu	30 sekund
Nedodržení předpisu pro vjezd a výjezd z boxů	30 sekund
Zkrácení trati	min. 1 min., max. 5 min.
Neuposlechnutí signalizace	min. 1 min., max. 10 min.
Střídání mimo boxy	vyloučení ze závodu
Oprava motokáry mimo boxy	5 minut
Cizí pomoc (startování, asistence) mimo boxy	30 sekund
Nepředpisová výstroj jezdce	vystřídání jezdce + 30 sekund
Nedodržení maximálního limitu střídání max. 5 min.	30 sekund za každou min.,
Nedodržení minimální doby odpočinku jezdce max. 5 min.	30 sekund za každou min.,
Překročení maximální celkové doby jízdy jezdce max. 5 min.	30 sekund za každou min.,
Nedodržení minimálního počtu jezdců týmu max. 5 min.	30 sekund za každou min.,
Nedodržení váhového limitu	30 sekund za každý kg
Přejetí bílé čáry vjezdu a výjezdu z boxů	30 sekund

Udělení trestu bude jezdcí signalizováno tabulkou „Stop&Go“ v prostoru startu a cíle. Nejpozději ve 3. kole od udělení trestu musí jezdec sankci uskutečnit, a to tak, že odstaví motokáru v označeném prostoru. Během plynutí trestu nesmí být na motokáře prováděny jakékoliv práce.

V případě udělování trestu za nedodržení váhového limitu bude týmu při prvním provinění v závodě penalizace prominuta, v případě, že odchylka nebude činit více než 2 kg od stanovené hmotnosti.

Tresty lze udělit i dodatečně po skončení závodu. V tom případě bude penalizace odečtena od výsledného počtu kol, která tým ujel v závodě, jedna trestná minuta penalizace se po ukončení závodu rovná jednomu kolu. Této ustanovení bude použito, bude-li trest udělen před koncem závodu a jezdec nestihne nastoupit vykonání uděleného trestu Stop&Go. Pokud časová penalizace bude menší než jedna minuta, přičte se k celkovému času.

Příklad: výsledný čas bude 3:00:26 a bude odjeto 160 kol, výsledný čas po přičtení 30 s bude 3:00:56 a zůstane stále odjeto 160 kol. Pokud budeme přičítat trest 1min. výsledný čas bude 3:00:26 a započítáno bude 159 kol.

Následně bude provedena úprava konečného pořadí v závodě.

5.16. Vítěz vytrvalostního závodu

Vítězem závodu (jízdy) se stává tým, jehož motokára protne cílovou čáru jako první po uplynutí předepsaného času a má největší počet ujetých kol.

6. Celkový vítěz

Celkovým vítězem **ENDURANCE 2014** se stává tým, který získal v součtu bodů ze všech vypsaných a zrealizovaných závodů nejlepší výsledek. Započítávají se body ze všech závodů.

V případě shody v počtu bodů rozhodne o pořadí větší počet prvních míst, poté druhých, třetích atd. míst. Neodstraní-li shodu ani toto kritérium, bude na daném místě vyhlášeno více týmů.

Kritéria pro celkového vítěze HONDA SPRINT 2014 jsou shodné s kritérii tříd v Kartingcupu 2014.

7. Ceny

První tři týmy v HONDA ENDURANCE 2014 obdrží v každém závodě věcnou cenu.

První tři jezdci v HONDA SPRINT 2014 obdrží věnec a věcnou cenu.

9. Autorská práva

Všechna autorská práva televizní, reklamní, filmová a internetová v České republice vlastní promotér.

10. Platnost rozhodnutí

Při eventuálních sporech má rozhodující a konečné slovo HSK, HTK a ředitel závodu.

11. Právo změn

Promotér si vyhrazuje právo provést změny propozic z titulu vyšší moci či dalších okolností, včetně odvolání závodů z důvodů bezpečnostních nebo z příkazů úředních, aniž by přebíral odpovědnost za jakékoli škody z toho vzniklé. Tato změna nabývá platnosti po schválení AsK AČR.

10. Soudní příslušnost

Pokud by se některý z účastníků rozhodl své domnělé nároky vůči pořadateli těchto seriálů (a to i přes vyloučení jeho zodpovědnosti v závazných předpisech) uplatnit soudně, musí tak učinit u Okresního soudu Teplice

11. Práva a povinnosti účastníků

Soutěžící a jezdci se účastní závodů na vlastní nebezpečí. Nesou samostatnou občanskoprávní a trestněprávní odpovědnost za všechny škody způsobené jimi používanými vozidly. Soutěžící a jezdci se zříkají podáním přihlášky nároků úhrady jakékoliv škody, které vzniknou v souvislosti s uspořádáním závodů, a sice proti:

- CIK-FIA
- AUTOKLUBU ČESKÉ REPUBLIKY
- AsK AČR
- promotérovi
- pořadateli jednotlivých závodů, sportovním a technickým komisařům, traťovým komisařům a ostatním osobám spojeným s pořádáním závodů
- vlastníkům tratě
- stavební konstrukci tratě (včetně svodidel), jakož i škodám, které budou způsobeny povrchem tratě a veškerého příslušenství tratě
- veškerému pomocnému personálu a službě výše uvedených osob a míst
- jiným účastníkům závodů, jejich pomocníkům, vlastníkům, držitelům jiných vozidel
- vlastním soutěžícím, vlastním jezdci a vlastním pomocníkům.

S podáním přihlášky pořadatel a vyhlášovatel poháru odmítá ručení vůči všem účastníkům. Odmítnutí ručení platí pro nároky z jakékoliv právního důvodu, ať už pro nároky náhrady škody ze smluvního, jakož i mimosmluvního ručení a také pro nároky z nedovoleného jednání.

Organizátor HONDA ENDURANCE 2014 a HONDA SPRINT 2014:

Honda 390 klub v AČR
Straky 29, 417 71 Zabušany

HONDA ENDURANCE 2014 a HONDA SPRINT 2014

TECHNICKÉ PŘEDPISY

Všeobecná ustanovení

- vše, co není výslovně těmito předpisy povoleno, je zakázáno
- motor musí být upraven a odpovídat registračnímu listu **M02/11** (K1 SXQ4, starý typ) a **M01/13** (UT2 SHQ5, nový typ). Mohou na něm být dodatečně provedeny úpravy pouze dle doplňků schválených ASK AČR a zveřejněných na oficiálních stránkách promotéra nebo autoklubu
- povolené změny s sebou nesmí přinést žádné změny nepovolené
- všechny díly musí být pro všechny soutěžící volně k dostání na trhu
- použití titanu, keramiky (s výjimkou zapalovací svíčky), uhlíkových nebo kevlarových vrstvených materiálů (s výjimkou sedačky, podlahy, krytu řetězu a horního krytu motoru), je zakázáno
- Motory nového typu, tedy Honda GX390 UT2 SHQ5 pro pohár Endurance a Sprint při MČR distribuuje a uvádí do provozu výhradně Honda klub 390 v AČR, případně jím pověřené osoby.

1. Motor

Typ – Honda GX 390 K1 SXQ4 (starý model) nebo Honda GX 390 UT2 SHQ5 (nový model). Jednoválcový čtyřtaktní vzduchem chlazený motor bez převodovky registrovaný AsK AČR o zdvihovém objemu 390 ccm, se sériovým karburátorem KEIHIN BE, suchou odstředivou spojkou suco a výfukem shodným s registračním listem

Registrační list AsK AČR obsahuje technické údaje modelu sériového motoru, odstředivé spojky a výfuku. Všechny technické detaily, které nejsou uvedeny v registračním listu, nejsou jasné nebo nejsou uvedeny jejich přesné parametry, musí odpovídat, pokud předpisy nestanoví jinak, sériové produkci nebo údajům v dílenské příručce. Také tolerance a mezní rozměry uvedené v registračním listě, které nejsou prakticky dosaženy na motoru ze sériové produkce, nesmí být dosaženy prostřednictvím dodatečných úprav. Zaleštění kanálů je dodatečná nepovolená úprava. Díly, které neodpovídají sériovému výrobnímu procesu, nejsou sériové. Níže popsané úpravy motoru smí sloužit výhradně účelu zvýšení životnosti motoru a jeho dílů. Přípustné jsou pouze ty úpravy, které jsou výslovně dovoleny. V případě opravy poškozeného motoru smějí být použity pouze takové náhradní díly, které jsou určeny pro sériovou produkci tohoto motoru.

1.1. Plombování motoru

Motor bude zaplombován dvěma nezávislými plombami, umístěnými na ocelovém lanku. Lanko bude vedeno i hlavami šroubů bočního víka a hlavy motoru. Číslo jednotlivých plomb jsou přísně evidována. Používat se budou výhradně plomby ROTO SEAL – barvy červené. Právo plombovat motory má servisní středisko, které určí promotér Honda 390 klub v AČR. (seznam a kontakt servisního střediska je součástí těchto technických předpisů).

Při porušení pouze jedné plomby, nemusí být motor podroben kontrole a bude zaplombován bez poplatku. Při porušení obou plomb, musí být motor zkontrolován dle příslušného registračního listu. Tato kontrola bude provedena za poplatek 1200,-Kč + DPH. Protože kontrola je náročná, nemůže být prováděna v průběhu závodů. Pokud dojde k porušení obou plomb v průběhu závodů, motor bude zaplombován pouze dočasně na tento konkrétní závod a

do dalšího závodu musí být provedena výše uvedená kontrola a zaplombování motoru. Motor bude technickým komisařem jezdcí odebrán v uzavřeném parkovišti a předán do servisního střediska. Pokud bude při kontrole zjištěno, že motor neodpovídá předpisům, bude jezdec z předchozího závodu vyloučen. Pokud jezdec nebo soutěžící nepředá motor ke kontrole a zaplombování, nebude tento motor připuštěn s plombami technických komisařů k dalšímu závodu a jezdec bude z příslušného závodu vyloučen.

1.2. Válec a kliková skříň

Válec spolu s klikovou skříní tvoří jeden opracovaný odlitek se zalitou vložkou válce. Vrtání válce je přípustné pouze na maximální hodnotu danou maximálním rozměrem sériového pístu odpovídajícímu poslednímu výbrusu (uvedeno v registračním listě). Kliková skříň smí mít uvnitř pouze takové úpravy, které zlepšují mazání motoru. Mohou v ní být pevně umístěny (přišroubovány nebo přinýtovány) přípravky k zamezení odtoku oleje vlivem odstředivých sil.

1.3. Hlava válce

Hlava válce musí být sériová, bez známek jakýchkoliv úprav a minimální objem spalovacího prostoru dle registračního listu musí být vždy dodržen. Je povoleno přerovnění dosedací plochy hlavy za účelem odstraňování nerovnosti nebo za účelem dosažení minimálního povoleného obsahu spalovacího prostoru. Oprava sedel ventilů může být prováděna pouze v souladu s dílenskou příručkou honda motorové stroje a dle registračního listu. Jakékoliv dodatečné úpravy sacího a výfukového kanálu jsou zakázány. V případě, že se při kontrole nového motoru nebo nové hlavy zjistí zásah obráběcím nástrojem do kanálů, bude toto konzultováno s promotérem a zapsáno v protokolu o kontrole. V žádném případě nesmí být stopy po obrábění na vstupu nebo výstupu sacího a výfukového kanálu. V případě, že tento motor bude mít vyšší výkon než běžně používané motory, má promotér právo nařídit výměnu hlavy.

1.4. Klikový mechanismus (klikový hřídel, ojnice, píst, pístní čep)

Klikový mechanismus smí být upravován pouze za účelem zlepšení mazání ojnicího a pístního čepu a to způsobem uvedeným v registračním listě pomocí odstředivky namontované na klikové hřídeli a kanálku vyvrtaném do čepu ojnicího ložiska. Z důvodu montáže na klikovou hřídel smí být upraven také vyvažovací hřídel dle výkresu uvedeného v registračním listě. Vyvažovací hřídel nesmí být vyřazen z činnosti. Ojnice může mít upraveno horní oko pro pístní čep, jak zvětšením mazacího otvoru, tak úpravou tvaru horního oka ojnice. Nejmenší šířka horního ojnicího oka nesmí být po úpravě menší než 20mm. V žádném případě nesmí dojít k porušení minimální váhy ojnice. Jakákoliv úprava pístu a pístního čepu je zakázána. Za účelem upevnění spojky musí být upraven konec klikové hřídele, ležící vně vnější strany skříně motoru.

1.5. Ventilový rozvod

Na vačkovém hřídeli nesmí být provedeny žádné změny. Časování rozvodu musí odpovídat registračnímu listu. Ventily musí být použity dle registračního listu. Ventilový talíř a dřík ventilu musí odpovídat registračnímu listu a žádné hrany a plochy ventilového talíře nesmí být dodatečně zaobleny a zaleštěny. Pružinový talíř a spojení ventil-pružinový talíř musí být sériové a odpovídat registračnímu listu. Vratné pružiny ventilu musí odpovídat registračnímu listu. Smí být použity maximálně dvě šroubové pružiny na jeden ventil. Podkládání pružin není dovoleno

1.6. Sací potrubí, restriktor a karburátor

Sací potrubí musí být dle registračního listu, jeho délka se měří svinovacím metrem o šířce 5 mm po vnitřním kratším oblouku.

Restriktor musí odpovídat registračnímu listu a je namontován mezi plastový člen a sací potrubí (platí pouze pro typ SXQ4).

Karburátor musí být sériový KEIHIN BE dle registračního listu. Jedinou povolenou úpravou karburátoru je demontáž sytičové klapky včetně osičky nebo její vymontování a zaslepení otvoru. Sériové kryty karburátoru a čističe sání musí být odstraněny. Je zakázána jakákoliv úprava šroubků upevnění akcelerační klapky.

Je povolena úprava (oprava) plastového ovládání akcelerační klapky, ale způsob ovládání musí zůstat zachovaný.

1.7. Výfuk

Všechny díly výfukového potrubí musí dle registračního listu, tzn. koleno výfuku (svod od hlavy válce), výfukové potrubí včetně pružného členu a tlumič výfuku. Na tlumiči výfuku je povolena pouze změna polohy montážní příruby, kterou lze pootočit podél podélné osy tlumiče tak, aby bylo dosaženo optimálního směru vyústění vývodu z tlumiče, vzhledem k namontování plastové ochrany zadních kol. Celková délka tlumiče musí být zachována.

1.8. Regulátor otáček

Sériový regulátor otáček je povoleno buď vyřadit z provozu, nebo ho úplně demontovat.

1.9. Setrvačnick

Setrvačnick musí vycházet ze sériového dílu a smí být upravován, a to pouze ubíráním materiálu. Jeho hmotnost musí odpovídat hodnotám uvedených v registračním listě.

U modelu UT2 SHQ5 může být upraven pouze dle registračního listu.

1.10. Chlazení

Motor musí mít zachováno sériové nucené chlazení. Na oběžném kole ventilátoru, jeho lopatkách, sacích otvorech a výtlačném kanálu k válci motoru nesmí být prováděny žádné úpravy a nesmí být zakrývány žádné otvory sání nebo výtlačku chladícího vzduchu.

1.11. Zapalování, zapalovací svíčka

Zapalování musí být sériové a odpovídat registračnímu listu. Nesmí na něm být prováděny jakékoliv úpravy, včetně změny předstihu zážehu. Nelze zaměnit setrvačnick ani cívku ze starého modelu na nový a naopak.

Výrobce a provedení zapalovací svíčky jsou volné. Smí však být použito pouze jedno těsnění bez použití dalších kroužků nebo podložek. Zapalovací svíčka nesmí být dodatečně upravována.

1.12. Spojka

Motor musí být vybaven suchou odstředivou spojkou dle registračního listu, která je namontována na hnacím hřídeli. Povolena je pouze výměna pružin odstředivých třecích segmentů. Tuhost těchto pružin je libovolná. Maximálně však smějí být použity čtyři pružiny, a to dvě a dvě na každé straně třecích segmentů. Je povolena úprava vnitřní plochy koše spojky soustružením za účelem odstranění nerovností vzniklých otěrem. Není povoleno nanášení jakéhokoliv materiálu na třecí plochu.

1.13. Automatický vypínač motoru

Automatický vypínač chodu motoru při poklesu hladiny oleje je demontován.

1.14. Náplně

Všechny náplně a druhy olejů jsou volné. Doporučuje se však dbát pokynů výrobce.

1.15. Nádrž a kryt motoru

Sériová nádrž paliva musí být demontována a nahrazena běžnou motokárovou nádrží umístěnou dle platných předpisů CIK-FIA. Původní držáky sériové nádrže musí být odstraněny dle registračního listu. Motor musí být zakrytován krytem z netřísťového materiálu a nesmí mít ostré hrany.

1.16. Palivové čerpadlo

Palivové čerpadlo smí být mechanické nebo pneumatické. Pro pohon pneumatického palivového čerpadla smí být na sacím potrubí vyvedeno hrdlo s maximálním vnitřním Ø 5 mm.

2. Palivo

Je předepsán jednotný benzín dle technického řádu Ročenky kartingu 2014.

3. Pohon

Pohon na zadní osu je proveden prostřednictvím řetězového převodu. Řetězová kolečka a rozety jsou volné. Tento převodový poměr je během jízdy motokáry stálý a je určen používáním řetězovým kolečkem na hnacím hřídeli motoru a používanou rozetou na zadní ose.

4. Hluk

Hraniční hodnota hluku je max. 90 + 2 dB (A).

5. Podvozek

Nemusí být homologován, ale musí vycházet z produkce výrobce uznaným CIK-FIA (homologoval alespoň 1 podvozek). Brzda musí působit pouze na dvě zadní kola a musí být hydraulická.

5.1. Karoserie

Homologovaná CIK-FIA včetně prošlých homologací, s výjimkou povolení výřezu bočního plastu na straně motoru, který slouží pro uvolnění místa pro část motoru zasahující do tohoto plastu. Je povinná plastová ochrana zadních kol v souladu s předpisem CIK.

6. Pneumatiky

Suché pneumatiky jsou předepsány:	DUNLOP SL 1	vpředu 10 x 4.50-5 vzadu 11 x 7,10-5
Mokrě pneumatiky jsou předepsány:	DUNLOP KT 11	vpředu 10 x 4.50-5 vzadu 11 x 6,50-5
	DUNLOP KT 13	vpředu 10 x 4.50-5 vzadu 11 x 6,50-5

Je povoleno použití suchých pneumatik dodaných pouze promotérem určeným dodavatelem, který je musí při prodeji označit. Dodavatelem je oficiální prodejce motokárových pneu Dunlop v ČR, firma Jiří Kočka OK KART Servis.

Na šestihodinové závody jsou povinné nové pneumatiky, jejichž cena je obsažena ve startovním.

7. Hmotnost

Minimální hmotnost kompletní motokáry s jezdceem ustrojeným dle platných předpisů a vybaveným předepsanou ochrannou přilbou je 185kg.

8. Barva startovních čísel a tabulek

Startovní čísla černá, barva tabulky žlutá.

9. Bezpečnost

Jezdci jsou povinni používat pouze kombinézy s platnou nebo prošlou homologací CIK-FIA nebo registrované AsK AČR.

Stav kombinézy posoudí při technické přejímce nebo na předstartovním roštu technický komisař, který má právo nepustit jezdce do závodu s poškozenou kombinézou.

Ochranná přilba musí odpovídat ustanovení technického řádu AsK AČR. V žádném případě není možné použití otevřených nebo motokrosových přileb.

Možnost použití přilby posoudí při technické přejímce nebo na předstartovním roštu technický komisař, který má právo nepustit jezdce do závodu s přilbou, která nezajistí dostatečnou ochranu jezdce.

Servisní středisko s možností plombovat motory:

Petr Pospíšil
Seifertova 627
25230 Řevnice
Tel:777336868
Email: res@post.cz

Promotér: Honda 390 klub v AČR

Straky 29
417 71 Zabuřany
tel: 603 875 831
straky29@centrum.cz
info@honda390.cz
www.honda390.cz

HONDA OPEN 2014

TECHNICKÉ PŘEDPISY

1. Všeobecná ustanovení

- motor musí vycházet z typů K1 SXQ4 a UT2 SHQ5. Mohou na něm být dodatečně provedeny úpravy podle registračních listů a doplňků schválených ASK AČR a další úpravy povolené těmito předpisy
- povolené změny s sebou nesmí přinést žádné změny nepovolené
- použití titanu, keramiky (s výjimkou zapalovací svíčky), uhlíkových nebo kevlarových vrstvených materiálů (s výjimkou sedačky, podlahy, krytu řetězu a horního krytu motoru), je zakázáno

2. Motor

Typ – Honda GX 390 K1 SXQ4 (starý model) nebo Honda GX 390 UT2 SHQ5 (nový model). Jednoválcový čtyřtákní vzduchem chlazený motor bez převodovky se sériovým karburátorem KEIHIN BE, suchou odstředivou spojkou suco a výfukem shodným s registračním listem

Registrační list AsK AČR obsahuje technické údaje modelu sériového motoru, odstředivé spojky a výfuku. Všechny technické detaily, které nejsou uvedeny v registračním listu, nejsou jasné nebo nejsou uvedeny jejich přesné parametry, musí odpovídat, pokud tento předpis nestanoví jinak, sériové produkci nebo údajům v dílenské příručce. Jsou povoleny čínské kopie originálního motoru při zachování daných parametrů <http://www.youtube.com/watch?v=oRLEx2hdqB4>

2.1. Válec a kliková skříň

Válec spolu s klikovou skříní tvoří jeden opracovaný odlitek se zalitou vložkou válce. Vrtání válce je přípustné pouze na maximální hodnotu 90mm. Kliková skříň smí být upravována pouze ubíráním materiálu a mohou v ní být pevně umístěny (přišroubovány nebo přinýtovány) přípravky k zamezení odtoku oleje vlivem odstředivých sil.

2.2. Hlava válce

Hlava válce musí vycházet z originálního dílu, může být upravována ubíráním materiálu. Sedla ventilů jsou libovolná, stejně tak ventily. Max. průměr talířku ventilu: Sání 38mm., Výfuk 32mm. Vahadla, ventilové pružiny a tyčky jsou libovolné.

2.3. Klikový mechanismus (klikový hřídel, ojnice, píst, pístní čep)

Klikový hřídel musí vycházet z originálního dílu, může být libovolně upravován. Ojnice musí být buď sériová, nebo frézovaná z AL materiálu (při dodržení stejné osové vzdálenosti obou čepů) a může být osazena kluzným ložiskem na spodním čepu.

Píst je volný, pro maximální vrtání válce 90mm.

Pístní čep je volný.

2.4. Váčkový a vyvažovací hřídel

Na vačkovém hřídeli mohou být provedeny libovolné úpravy, musí ale vycházet ze sériového dílu.

Vyvažovací hřídel může být libovolně upravován a není povinnost jej do motoru montovat.

2.5. Sací potrubí a karburátor

Sací potrubí musí vycházet z potrubí dle registračního listu M01/13 a může být libovolně upravováno ubíráním materiálu.

Karburátor musí být sériový KEIHIN BE. Je povolena demontáž sytičové klapky včetně osičky nebo její vymontování a zaslepení otvoru. Může být osazen libovolnou tryskou a vzdušníkem. Je možné převrtat difuzor na max. průměr 24mm. Sériové kryty karburátoru a čističe sání musí být odstraněny.

Je povolena úprava (oprava) plastového ovládání akcelerační klapky, ale způsob ovládání musí zůstat zachovaný.

2.6. Výfuk

Všechny díly výfukového potrubí musí dle registračního listu, tzn. koleno výfuku (svod od hlavy válce), výfukové potrubí včetně pružného členu a tlumič výfuku. Na tlumiči výfuku je povolena pouze změna polohy montážní příruby, kterou lze pootočit podél podélné osy tlumiče tak, aby bylo dosaženo optimálního směru vyústění vývodu z tlumiče, vzhledem k namontování plastové ochrany zadních kol. Celková délka tlumiče musí být zachována.

2.7. Regulátor otáček

Sériový regulátor otáček je povoleno buď vyřadit z provozu, nebo ho úplně demontovat.

2.8. Setrvačnick

Setrvačnick musí vycházet ze sériového dílu a smí být upravován, a to pouze ubíráním materiálu.

2.9. Chlazení

Motor musí mít zachováno sériové nucené chlazení. Na oběžném kole ventilátoru a jeho lopatkách mohou být provedeny úpravy ubíráním materiálu.

2.10. Zapalování, zapalovací svíčka

Zapalování musí být sériové a odpovídat registračnímu listu. Nesmí na něm být prováděny jakékoliv úpravy, Předstih je libovolný.

Výrobce a provedení zapalovací svíčky jsou volné. Smí však být použito pouze jedno těsnění bez použití dalších kroužků nebo podložek. Zapalovací svíčka nesmí být dodatečně upravována.

2.11. Spojka

Motor musí být vybaven suchou odstředivou spojkou dle registračního listu, která je namontována na hnacím hřídeli. Může být upravována ubíráním materiálu. Povolena je výměna pružin odstředivých třecích segmentů. Tuhost těchto pružin je libovolná. Maximálně však smějí být použity čtyři pružiny, a to dvě a dvě na každé straně třecích segmentů. Je povolena úprava vnitřní plochy koše spojky soustružením za účelem odstranění nerovností vzniklých otěrem.

2.12. Automatický vypínač motoru

Automatický vypínač chodu motoru při poklesu hladiny oleje je demontován.

2.13. Náplně

Všechny náplně a druhy olejů jsou volné. Doporučuje se však dbát pokynů výrobce.

2.14. Nádrž a kryt motoru

Sériová nádrž paliva musí být demontována a nahrazena běžnou motokárovou nádrží umístěnou dle platných předpisů CIK-FIA. Původní držáky sériové nádrže musí být odstraněny dle registračního listu. Motor musí být zakrytován krytem z netřísťového materiálu a nesmí mít ostré hrany.

2.15. Palivové čerpadlo

Palivové čerpadlo smí být mechanické nebo pneumatické. Pro pohon pneumatického palivového čerpadla smí být na sacím potrubí vyvedeno hrdlo s maximálním vnitřním Ø 5 mm.

3. Palivo

Je předepsán jednotný benzín dle technického řádu Ročenky kartingu 2014.

4. Pohon

Pohon na zadní osu je proveden prostřednictvím řetězového převodu. Řetězová kolečka a rozety jsou volné. Tento převodový poměr je během jízdy motokáry stálý a je určován používaným řetězovým kolečkem na hnacím hřídeli motoru a používanou rozetou na zadní ose.

5. Hluk

Hraniční hodnota hluku je max. 90 + 2 dB (A).

6. Podvozek

Nemusí být homologován, ale musí vycházet z produkce výrobce uznaným CIK-FIA (homologoval alespoň 1 podvozek). Brzda musí působit pouze na dvě zadní kola a musí být hydraulická.

6.1. Karoserie

Homologovaná CIK-FIA včetně prošlých homologací, s výjimkou povolení výřezu bočního plastu na straně motoru, který slouží pro uvolnění místa pro část motoru zasahující do tohoto plastu. Je povinná plastová ochrana zadních kol v souladu s předpisem CIK.

7. Pneumatiky

Suché pneumatiky jsou předepsány: DUNLOP SL 1 vpředu 10 x 4.50-5
vzadu 11 x 7,10-5

Mokrě pneumatiky jsou předepsány: DUNLOP KT 11 vpředu 10 x 4.50-5
vzadu 11 x 6,50-5
DUNLOP KT 13 vpředu 10 x 4.50-5
vzadu 11 x 6,50-5

Je povoleno použití suchých pneumatik dodaných pouze promotérem určeným dodavatelem, který je musí při prodeji označit. Dodavatelem je oficiální prodejce motokárových pneu Dunlop v ČR, firma Jiří Kočka OK KART Servis.

8. Hmotnost

Minimální hmotnost kompletní motokáry s jezdceem ustrojeným dle platných předpisů a vybaveným předepsanou ochrannou přilbou je 185kg.

9. Barva startovních čísel a tabulek

Startovní čísla černá, barva tabulky žlutá.

10. Bezpečnost

Jezdci jsou povinni používat pouze kombinézy s platnou nebo prošlou homologací CIK-FIA nebo registrované AsK AČR.

Stav kombinézy posoudí při technické přejímce nebo na předstartovním roštu technický komisař, který má právo nepustit jezdce do závodu s poškozenou kombinézou.

Ochranná přilba musí odpovídat ustanovení technického řádu AsK AČR. V žádném případě není možné použití otevřených nebo motokrosových přileb.

Možnost použití přilby posoudí při technické přejímce nebo na předstartovním roštu technický komisař, který má právo nepustit jezdce do závodu s přilbou, která nezajistí dostatečnou ochranu jezdce.

Promotér: Honda 390 klub v AČR

Straky 29

417 71 Zabuřany

tel: 603 875 831

straky29@centrum.cz

info@honda390.cz

www.honda390.cz