Ročenka 2022

Automobilový sport Autoklubu ČR

SUPPORTS
ACTION FOR
ROAD SAFETY

czech
motorsport
TOTAL
CERTINA
SWISS WATCHES
PUMA

ROČENKA AUTOMOBILOVÉHO SPORTU 2022

OBSAH: str.

	Úvodní ustanovení	**3**
	Etický kodex AČR	**5**
A.	Obecná část	**7**
B.	Činovníci	**29**
C.	Disciplinární řád	**41**
D.	Systém mistrovství	**51**
E.	Technické předpisy	**53**
F.	Automobilové rally	**81**
G.	Závody automobilů do vrchu	**93**
H.	Závody automobilů na okruhu	**97**
I.	Autocross	**103**
J.	Rallycross	**107**
K.	Historické automobily	**109**
L.	Automobilový slalom	**123**
M.	Cross-country	**125**
N.	Drifting	**127**
O.	Karting	**129**
P.	Automobilový sprint	**133**
Q.	Esport	**135**

Přílohy:

1.	Poplatky	**137**
2.	Seznam středisek automobilového sportu	**145**
3.	Kalendář	**146**
4.	Série ASN a FIA	**149**
5.	Zlatá spona AČR	**151**
6.	Lékařský řád	**154**
7.	Závazný předpis pro lékařské zabezpečení automobilových sportovních podniků na území ČR	**159**
8.	Klub mistrů	**178**
9.	Fair play	**179**
10.	Media	**181**
11.	Pravidla Středisek automobilového sportu AS AČR	**184**
12.	Závazný předpis pro ZS ASR zabezpečení automobilových sportovních podniků pořádaných na území ČR	**186**

www.autoklub.cz

© AS AČR 2022

Vážení přátelé motorsportu,

stojíme na prahu sezóny 2022 a vy právě držíte v rukou novou Ročenku automobilového sportu. Pracovníci Autoklubu České republiky na ní v uplynulých týdnech usilovně pracovali a osobně jsem přesvědčený, že naše práce bude během nové sezóny vidět.

Máme totiž na co navazovat. V loňském roce se k nám po dlouhé době vrátil podnik nejvyšší mezinárodní série, světový pohár cestovních vozů, který byl první vlaštovkou posilující pozice České republiky na mezinárodním poli automobilového sportu. Úroveň závodů je u nás velmi vysoká, a právě pořadatelská kvalita k nám snad v budoucnu přivede nové podniky prestižních seriálů i v dalších automobilových disciplínách. Napomoci by tomu měla i silnější pozice Autoklubu ČR v Mezinárodní automobilové federaci FIA, ve volbách na Valném shromáždění v prosinci 2021 se nám podařilo získat v mé osobě členství ve Světové radě motorsportu, řídícím orgánu mezinárodního automobilového sportu.

Tímto bych chtěl poděkovat všem, kteří se na organizaci jednotlivých podniků a závodů podílejí. Přispívají tak k dobrému jménu českého motorsportu v zahraničí. I v letošním roce nás neminou významné sportovní podniky napříč disciplínami, od rally přes závody na okruzích, autocross a závody do vrchu. Právě tyto akce jsou výkladní skříní domácí motoristické scény a motivací pro mládež.

Jdeme zkrátka správným směrem a při této příležitosti mi dovolte připomenout, že FIA uznává v každé zemi pro všechny oblasti automobilového sportu pouze jednu národní sportovní autoritu, která bude za všech okolností odpovídat FIA; držitel této autority je přímým zástupcem motoristického sportu ve své zemi v rámci FIA a je pověřen, aby uplatňoval mezinárodní předpisy, které FIA stanoví podle Mezinárodního sportovního řádu v jeho zemi. Řádným členem FIA a jedinou uznanou národní sportovní autoritou za Českou republiku je Autoklub České republiky.

Přeji všem pořadatelům hodně štěstí, jezdcům řadu úspěchů a činovníkům správnou volbu při rozhodování. Mějte z letošní sezóny jen pěkné vzpomínky plné vítězství a úspěchů!

Srdečně vás zdravím

JUDr. Jan Šťovíček
Prezident Autoklubu ČR

ETICKÝ KODEX AUTOKLUBU ČESKÉ REPUBLIKY

PREAMBULE

(1) Autoklub České republiky (AČR) je právním nástupcem Československého autoklubu, který byl právním nástupcem Autoklubu republiky Československé. AČR je pokračovatel činnosti Českého autoklubu.

(2) AČR je na základě rozhodnutí mezinárodních organizací (zejména Mezinárodní automobilová federace FIA, Mezinárodní motocyklová federace FIM) jako jediný oprávněn řídit na území České republiky danou oblast motoristického a nemotorového sportu, a to v rozsahu jimi stanoveným. AČR zastupuje Českou republiku v těchto mezinárodních organizacích. V tomto ohledu nese odpovědnost za zajištění dodržování základních principů své činnosti, jak jsou vymezeny v národních a mezinárodních předpisech a v tomto Etickém kodexu.

(3) AČR je autonomní sportovní organizací. Při své činnosti dbá o řádné fungování svých orgánů a podporuje etické hodnoty sportu.

(4) AČR vytváří podmínky pro rozvoj zejména automobilového, motocyklového sportu a kartingu na území České republiky.

(5) AČR rozvíjí svoji činnost na základě rovnoprávného postavení svých členů a subjektů registrovaných v AČR, které plní poslání společenské a humánní na principech svobody, vlastenectví a demokracie. AČR plně respektuje postavení klubů registrovaných v AČR a při své činnosti nezasahuje do jejich kompetence a samostatnosti.

(6) AČR, jeho zaměstnanci, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci jsou povinni dodržovat ustanovení tohoto Etického kodexu.

Čl. 1 - DŮSTOJNOST

(1) Respektování důstojnosti jednotlivců je základním požadavkem AČR.

(2) AČR nepřipustí jakoukoli diskriminaci založenou na rasových, etnických, náboženských, politických, sexuálních případně jiných důvodech.

(3) Jakékoliv formy dopingového jednání jsou zakázány. Jednání všech držitelů licencí vydaných AČR musí být v souladu se Světovým antidopingovým kodexem a Směrnicí pro kontrolu a postih dopingu ve sportu.

(4) AČR se hlásí k hodnotám sportu, soutěžení a jednání v duchu fair play.

(5) Členové orgánů AČR a jeho zaměstnanci nesmí vyžadovat, přijímat či nabízet jakoukoliv formu odměn, honorářů, služeb nebo jakéhokoliv jiného prospěchu v souvislosti s činností AČR s výjimkou těch, které jsou stanoveny v příslušných mezinárodních a národních sportovních řádech.

Čl. 2 - JEDNÁNÍ

(1) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci jsou povinni jednat poctivě. Musí se zdržet jakéhokoliv jednání, které by mohlo poškodit oprávněné zájmy, postavení či dobrou pověst AČR, například zahajováním a vedením soudních či jiných řízení proti AČR.

(2) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci musí dodržovat veškeré předpisy a řády vydávané AČR a také předpisy a řády vydávané ze strany mezinárodních organizací, zejména FIA a FIM.

(3) Vyvstane-li sporná otázka, je potřebné jí řešit nejprve na úrovni komunikace s příslušnými orgány AČR.

Čl. 3 - AUTONOMIE

(1) AČR udržuje harmonické vztahy se státními orgány, avšak při respektování zásady politické neutrality.

(2) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR se snaží jednat tak, aby byl vyloučen možný střet zájmů. Členové AČR, zaměstnanci AČR, členové orgánů AČR nesmí zneužít svojí pozici vyplývající z členství v AČR, pracovního poměru v AČR nebo členství v orgánech AČR k prosazování svých osobních zájmů. Nesmějí se účastnit jakékoliv činnosti, která by byla v rozporu s ustanoveními národních a mezinárodních sportovních řádů či s dalšími požadavky ze strany mezinárodních organizací, jejichž je AČR členem.

(3) AČR a jeho členové se při své činnosti snaží minimalizovat zásahy do životního prostředí.

Čl. 4 - ETICKÁ KOMISE

(1) Zřizuje se Etická komise Autoklubu České republiky.

(2) Etická komise AČR je odbornou komisí Prezídia Autoklubu České republiky ve smyslu Stanov AČR.

(3) Etická komise AČR je složena z předsedy a dalších členů jmenovaných Prezídiem AČR.

(4) Každý může Etické komisi AČR předkládat podněty v případě podezření z porušení tohoto Etického kodexu.

(5) Etická komise AČR předložený podnět posoudí a rozhodne tak, že podnět:

(a) odmítne, není-li opodstatněný;

(b) postoupí k projednání příslušné disciplinární komisi;

(c) předá Prezídiu AČR s doporučením dalšího postupu.

(6) Zaměstnanci AČR, členové jeho orgánů, členové AČR, držitelé příslušných licencí vydaných AČR a delegovaní činovníci jsou povinni spolupracovat s Etickou komisí AČR.

(7) Etická komise AČR může předvolat jakéhokoliv zaměstnance AČR, člena orgánu AČR, člena AČR, držitele příslušné licence vydané AČR a delegovaného činovníka, případně jakoukoliv třetí osobu, a to za účelem podání vysvětlení k projednávané věci.

(8) Etická komise AČR předkládá každoročně Prezídiu AČR zprávu o své činnosti, která obsahuje přehled věcí projednávaných Etickou komisí AČR, včetně rozhodnutí.

Schváleno Prezídiem AČR dne 12. 6. 2013.

NÁRODNÍ SPORTOVNÍ ŘÁDY

A. OBECNÁ ČÁST

1. SPORTOVNÍ PRAVOMOC, ŘÍZENÍ AUTOMOBILOVÉHO SPORTU

Autoklub České republiky (dále i jen „AČR“ nebo „ASN“) je spolkem v souladu se zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění.
AČR, jako člen mezinárodní organizace „Fédération Internationale de l´Automobile“ (FIA) se sportovní pravomocí, je oprávněn řídit oblast automobilového sportu v České republice, a to v rozsahu FIA stanoveným (dále jen „výkon sportovní autority“). AČR provádí určité činnosti, zejména sportovně technické, související s výkonem sportovní autority prostřednictvím Automobilového sportu AČR (dále i jen „AS AČR“), a dále tyto činnosti v jednotlivých disciplínách automobilového sportu prostřednictvím oddělení AS AČR a jeho Sportovních komisí, vše v rozsahu AČR stanoveným.

Prezídium AČR schvaluje obsah základních dokumentů pro výkon sportovní autority a rozhoduje o jeho organizaci.
Organizační a jednací řád AS AČR a Sportovních komisí AS AČR (dále jen „OJŘ AS AČR“) vychází ze Stanov AČR, podrobně upravuje postavení AS AČR, jeho organizační strukturu, obsahuje další ustanovení o činnosti AS AČR a upravuje postavení Sportovních komisí AS AČR.
OJŘ AS AČR je zveřejněn na webových stránkách AČR „www.autoklub.cz“.
Národní sportovní řády AS AČR, včetně všech dokumentů a předpisů v nich obsažených, jsou v tomto znění platné ke dni jejich vydání.
Veškeré změny a doplnění Národních sportovních řádů AS AČR jsou publikovány na webových stránkách AČR „www.autoklub.cz“, které jsou oficiálním informačním zdrojem AČR.
Tyto změny a doplnění nabývají platnosti a účinnosti dnem jejich zveřejnění na webových stránkách AČR, nebude-li stanoveno jinak. Povinnost držitelů příslušných licencí AS AČR je sledovat tyto změny.

1.1 Prezidium AČR

Jan Šťovíček	prezident AČR
Stanislav Minářík	1. viceprezident AČR
Jiří Valenta	viceprezident AČR pro automobilový sport
Petr Moravec	viceprezident AČR pro motocyklový sport
František Čečil	viceprezident AČR pro mimosportovní činnosti
Jiří Čáp	člen Prezidia AČR
Pavel Jiran	člen Prezidia AČR
Petr Pospíšil	člen Prezidia AČR
Jan Regner	člen Prezidia AČR
Matěj Smrž	člen Prezidia AČR
Jiří Šitina	člen Prezidia AČR
Ladislav Tejchman	člen Prezidia AČR

1.2 Řídící výbor AS AČR

Jiří Valenta
Tomáš Kunc
Josef Stránský

1.3 Výkonný výbor AS AČR

Jiří Valenta	viceprezident AČR pro automobilový sport a předseda Komise rally
Tomáš Kunc	generální sekretář AČR
Josef Křenek	předseda Komise závodů na okruhu
Jan Koudelka	předseda Komise závodů do vrchu
Milan Tejchman	předseda Komise offroad
Karel Nevečeřal	předseda Komise kartingu
Jiří Nejdl	předseda Komise závodů historických automobilů
Miloslav Regner	předseda Komise slalomu
Aleš Síla	předseda Komise drifting
Josef Kakrda	předseda Komise cross country
Michal Hnátek	předseda Komise minikár
Zdeněk Klenák	předseda Komise automobilových orientačních závodů
Tomáš Vavřinec	předseda Komise sprintu
Josef Stránský	předseda Technické komise
Milan Procházka	předseda Lékařské komise
Zbyšek Zuber	předseda Komise ASR
Jaroslav Vrtělka	předseda Komise činovníků
Oto Berka	zástupce Komise časoměřičů AČR

1.4 Sportovní komise AS AČR

1.4.1 Komise rally

předseda:	Jiří Valenta	*valenta@pamk.cz*
místopředseda:	Tomáš Kunc	
členové:	Petr Černohorský	
	Roman Kresta	
	Karel Louda	
	Jan Regner	
	Miloslav Regner	
	Miroslav Smolík	
	Pavel Štípek	

1.4.2 Komise závodů do vrchu

předseda:	Jan Koudelka	*zav@autoklub.cz*
místopředseda:	Miroslav Smolík	
členové:	Aleš Gänsdorfer	
	Zdeněk Kmínek	
	Jiří Venuš	
	Petr Vítek	

1.4.3 Komise off-road (autocross + rallycross)

předseda:	Milan Tejchman	*tejchman@autoklub.cz*
místopředseda:	Miroslav Pleticha	
členové:	Radek Franc	
	Ladislav Hanák	
	Ondřej Indrák	
	Jiří Kadlec	
	Daniel Kříž	
	Jan Ratajský	
	Pavel Vávra	

1.4.4 Komise závodů na okruzích

předseda:	Josef Křenek	*zao@autoklub.cz*
místopředseda:	Richard Král	
členové:	Jaroslav Janiš	
	Tomáš Kusý	
	Michal Marek	

1.4.5 Komise závodů historických automobilů

předseda:	Jiří Nejdl	*nejdl@autoklub.cz*
místopředseda:	Vladimír Konicar	
členové:	Zdeněk Bělák	
	Stanislav Budil	
	Petr Klaus	
	Luboš Šalát	
	Michal Velebný	

1.4.6 Komise kartingu

předseda:	Karel Nevečeřal	*karting@autoklub.cz*
místopředseda:	Jan Bártů	
členové:	Jan Dušek	
	Vítězslav Javůrek	
	Michal Jílek	

1.4.7 Komise slalomu

předseda:	Miloslav Regner	*regner@rallyzlin.cz*
členové:	Antonín Červenka	
	Vladimír Machoň	
	Ludvík Prášil	
	Jan Regner	
	Dušan Šurýn	

1.4.8 Komise driftingu

Předseda	Aleš Síla	*ales.sila@volny.cz*
členové	Lukáš Bruna	
	Václav Puchmeltr	
	Josef Strnad	
	Jan Vávra	

1.4.9 Komise cross country

předseda:	Josef Kakrda	*pepa@tuareg.cz*
členové:	Marek Chytka	
	Vlastimil Forejt	

1.4.10 Komise sprintu

předseda:	Tomáš Vavřinec	*tomas@vavrinec.eu*
členové:	Lubor Čerych	
	Kamil Roth	

1.4.11 Komise automobilových orientačních soutěží

předseda:	Zdeněk Klenák	*amk@amk.cz*
členové:	Vladimír Dužík	
	Zdeněk Jíše	
	Stanislav Kočí	
	Jiří Kubíček	
	Jaromír Paulů	
	Josef Pivoňka	

1.4.12 Komise minikár

předseda:	Michal Hnátek	*michal.hnatek@gmail.com*
místopředseda	Jan Tejkl	
členové:	Vlastimil Bohačík	
	Jan Hrábek	
	Karel Charvát	
	Petr Kolář	
	Dominik Kubín	
	Petr Kubín	
	Jiří Myšák	
	Vladimír Opolský	
	Miroslav Savka	
	Zbyněk Švajda	

1.5 Odborné komise AS AČR

1.5.1 Technická komise

předseda:	Josef Stránský	*stransky@autoklub.cz*
členové:	Jan Bártů	
	Richard Král	
	Lukáš Kusý	
	Jiří Máša	
	Václav Šedivý	
	Jiří Urban	

1.5.2 Lékařská komise

předseda:	Milan Procházka	*mildapro@seznam.cz*
členové:	Jiří Bek	
	Tomáš Brož	
	Jaroslav Jiřík	
Tajemník:	Veronika Havelková	

1.5.3 Komise ASR

předseda:	Zbyšek Zuber	*zbysek.hasic@gmail.com*
členové:	Jan Bukač	
	Zdeněk Cirman	
	Jiří Čadek	
	Karel Liška	
	Patrik Petro	
	Jaroslav Vrtělka	

1.5.4 Komise činovníků

předseda:	Jaroslav Vrtělka	*vrtelkaj@seznam.cz*
členové:	Petra Mynářová	
	Petr Linhart	
	Michal Marek	
	Karel Nevečeřal	
	Milan Procházka	
	Miroslav Smolík	
	Václav Štípek	
	Zbyšek Zuber	

1.6 Komise časoměřičů AČR

předseda:	Oto Berka	*berka@porszlin.cz*
místopředseda:	Miroslav Mík	
členové:	František Boček	
	Miroslav Dvořáček	
	Aleš Jakoubi	
	Ladislav Just	
	Radomír Navrátil	
	Miroslav Pleticha	
	Stanislav Jelínek	

1.7 Ostatní orgány AS AČR

1.7.1 Střediska automobilového sportu

SAS Klatovy	Pavel Štípek
SAS Jičín	Jan Mochan
SAS Zlín	Miloslav Regner
Klub mládeže v AČR	Jakub Vymazal

1.7.2 Klub mistrů

Předseda:	Karel Jirátko

1.8 Disciplinární komise AČR

Předseda:	Jan Staněk
Členové	2 až 4 členové jmenovaní předsedou dle povahy přestupku
Sekretář:	Jitka Frydrychová

1.9 Národní odvolací soud AČR

Předseda:	Martin Maisner
Členové	2 až 4 členové jmenovaní předsedou dle povahy přestupku
Sekretář:	Jitka Frydrychová

1.10 Zastoupení v mezinárodních organizacích

Jan Šťovíček	Světová rada
Tomáš Kunc	Komise rally
Jan Regner	Komise pro pravidla na uzavřených tratích
Luděk Kopecký	Komise závodů do vrchu
Luděk Kopecký	Komise off-road
Jakub Vymazal	Komise off-road
Jiří Nejdl	Historická sportovní komise
Jakub Vymazal	Komise kartingu
Michal Marek	Komise kamionů
Martin Meisner	Mezinárodní odvolací soud

1.11 Sekretariát

Autoklub České republiky
Automobilový sport AČR
Opletalova 1337/29, 110 00 Praha 1 – Nové Město

E-mail:	automobily@autoklub.cz
IČO:	00550264
DIČ:	CZ00550264

Telefon:	222 898 + **linka**		
Personální obsazení:	Tomáš Kunc	kunc@autoklub.cz	**176**
	Luděk Kopecký	kopecky@autoklub.cz	**177**
	Josef Stránský	stransky@autoklub.cz	**240**
	Jitka Frydrychová	frydrychova@autoklub.cz	**175**

1.12 Bankovní spojení

Komerční banka	Praha 1 Havlíčkova 13
číslo účtu:	107-8770960207/0100
variabilní symbol:	370
poznámka:	jméno a důvod platby

2. ORGANIZAČNÍ PODMÍNKY

2.1 Automobilové sportovní podniky na území České republiky, pořádané organizacemi respektujícími sportovní autoritu AČR, musí být organizovány v souladu s Mezinárodními sportovními řády FIA (dále jen „MSŘ“) a Národními sportovními řády (dále jen „NSŘ“) vč. jejich příloh, standardních propozic a dalších předpisů vydaných Národní sportovní autoritou (dále jen „ASN“).

2.2 Právo požádat o pořádání sportovního podniku má každý, kdo se k uspořádání tohoto podniku v předepsaném termínu přihlásí a touto přihláškou se zavazuje dodržovat MSŘ, NSŘ a další předpisy. Výběr pořadatelů je v plné pravomoci Výkonného výboru AS AČR (dále jen „VVA“) na základě doporučení příslušné Sportovní komise. Každý pořadatel má právo pověřit vlastním pořádáním podniku právnickou nebo fyzickou osobu (agenturu, obchodní společnost apod.) s tím, že odpovědnost přihlášeného pořadatele vůči soutěžícím, jezdcům *a* sportovní autoritě zůstává nedotčena.

Za organizační strukturu, přípravu a realizaci podniku (včetně pořadatelských školení) zodpovídá organizační výbor jmenovaný pořadatelem a schválený AS AČR. Mezi základní povinnosti organizačního výboru patří také zajištění všech služeb, servisů, odborných činností apod. nezbytných k přípravě a realizaci sportovního podniku, a to včetně následné úhrady všech závazků.

V této souvislosti AČR ani AS AČR v žádném případě neodpovídají a nenesou zodpovědnost za záležitosti, vztahy, pohledávky a závazky mezi pořadatelem, resp. organizačním výborem a třetími subjekty.

2.3 Žádost o zapsání podniku do mezinárodního či národního kalendáře musí každý pořadatel provést online na stránkách AČR (sekce „Ostatní“) v těchto termínech:

- mezinárodní podnik se statutem šampionátu FIA **do 15. července**
- volné mezinárodní, zónové a národní podniky **do 30. září** předchozího roku

Termín zapsání volného podniku platí v případě zájmu zveřejnění v Ročence AS AČR. V opačném případě platí 4 měsíce před konáním podniku.

Příslušný poplatek je pořadatel povinen uhradit ve výši dle přílohy č. 1 na základě faktury vystavené AS AČR.

VVA je oprávněn rozhodnout o vyškrtnutí podniku nebo více podniků z kalendáře podniků, a to zejména z bezpečnostních důvodů. V případech, které nesnesou odkladu, může o vyškrtnutí podniku či více podniků z kalendáře rozhodnout příslušná Sportovní komise AS AČR.

V případě vyškrtnutí podniku z kalendáře nemá pořadatel takového podniku nárok na náhradu vynaložených nákladů ani na náhradu škody, která může v důsledku vyškrtnutí podniku z kalendáře vzniknout.

2.4 Série ASN

Série ASN vypsané na území ČR podléhají schválení AS AČR vč. příslušných poplatků uvedených v příloze č. 1. Série se přihlašují v termínu do 10. října předchozího roku (mezinárodní seriály dle požadavku FIA).

Posouzení propozic provádí příslušná Sportovní komise a Komise technická, schválení pak je v plné pravomoci VVA.

Schválené propozice jsou distribuovány jezdcům prostřednictvím vyhlašovatele série, který je zodpovědný vůči soutěžícím, jezdcům i sportovní autoritě za dodržování sportovních a technických předpisů série. Vyhlášení výsledků je prováděno vyhlašovatelem v součinnosti s AS AČR.

Série vypisované dle MSŘ jako mezinárodní seriály podléhají schválení FIA.

2.5 Pojištění

2.5.1 Všechny licence jezdce (kromě jednorázové) budou vystavovány se základním úrazovým pojištěním podle typu licence. Úrazové pojištění k jednorázové licenci předloží žadatel při administrativní přejímce pořadateli.

2.5.2 AČR uzavřel prostřednictvím společnosti PLATINUM Consulting s.r.o. s Allianz pojišťovna, a.s., rámcovou pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti pořadatele za škodu (dále jen „Rámcová pojistná smlouva“) způsobenou jinému v souvislosti se sportovními akcemi zapsanými v kalendáři AS AČR, který zplnomocnil AČR uzavřením této smlouvy na akci, kterou pořádají, a to prostřednictvím Přihlášky do pojištění.

Součástí rámcové pojistné smlouvy je i pojištění odpovědnosti účastníků akce, které se sjednává pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou jinému, a to účastníkem akce nebo provozem jeho vozidla při sportovní akci zapsané do kalendáře AS AČR.

Soutěžící a jezdci nemohou být navzájem považováni za třetí osobu.

Pojištění se sjednává pro místa pořádání akcí na území České republiky.

2.5.3 Na subjekty, které nezplnomocní AČR k uzavření pojištění, se sjednané pojištění nevztahuje.

2.5.4 Pojistné za pojištění účastníků akce dle rámcové pojistné smlouvy je stanoveno v příloze č. 1 NSŘ – Poplatky.

Pro závody rally se pořadatel zavazuje uzavřít pojištění jezdců pro všechny účastníky s výjimkou těch, kteří u administrativní přejímky prokážou, že mají uzavřené dlouhodobé pojištění pokrývající škody způsobené na uzavřené trati.

Po ukončení administrativní přejímky zašle pořadatel na adresu PLATINUM Consulting s.r.o. (Andrea Nováková, e-mail: novakova@platinum.cz, tel. +420 727 878 416) dle čl. „Postup při sjednávání pojištění odpovědnosti za škodu pořadatelů a účastníků na základě rámcové pojistné smlouvy“ oficiální startovní listinu s vyznačením těch účastníků, kteří nejsou pojištěni prostřednictvím společnosti PLATINUM Consulting s.r.o. Kopii hlášení zašle na sekretariát AS AČR (frydrychova@autoklub.cz).

2.5.5 Pořadatelé, na které se nevztahuje rámcová pojistná smlouva, doloží při zaslání zvláštních ustanovení ke schválení, kopii pojistné smlouvy v rozsahu čl. 2.5.2.

2.5.6 Pořadatel má možnost sjednat si na vlastní náklady připojištění k rámcové pojistné smlouvě, a to ve výši, jež považuje za potřebnou pro daný podnik nebo ve výši, která je vyžadována příslušnými mezinárodními řády. Doporučujeme těmto pořadatelům využít služeb Allianz pojišťovna, a.s., prostřednictvím PLATINUM Consulting s.r.o. (kontakt Andrea Nováková, e-mail: novakova@platinum.cz, tel. +420 727 878 416)

2.5.7 Podstatné části rámcové pojistné smlouvy jsou publikovány na internetové adrese AČR – www.autoklub.cz - Pojištění

2.5.8 Vznik škodné události nahlásí pořadatel či jezdec PLATINUM Consulting s.r.o. bez zbytečného odkladu na příslušném tiskopisu:

Lenka Bíbová, likvidátor pojist. událostí		PLATINUM Consulting s.r.o.
Tel.:	+420 233 540 111	Čimická 818/86,
Mobil:	+420 702 012 872	182 00 Praha 8 - Bohnice
E-mail:	bibova@platinum.cz	www.platinum.cz

2.6 Standardní propozice

Pokud AS AČR vydá pro některou disciplínu Standardní propozice, jsou tyto pro pořadatele soutěžící, jezdce a činovníky závazné.

2.7 Propozice, zvláštní ustanovení

Pořadatel je povinen zaslat zpracované propozice, resp. zvláštní ustanovení ke schválení ve formátu A4 v elektronické podobě nejpozději šest týdnů před konáním závodu (u rally tři měsíce) včetně návrhu bezpečnostního plánu a eventuálně kopii pojistné smlouvy. Dokumentace bude zaslána prostřednictvím sekretariátu AS AČR předsedovi Sportovní komise ke schválení.

Zvláštní ustanovení a prováděcí ustanovení uveřejněná na webových stránkách lze považovat za závazná, pokud budou mít příslušné schvalovací číslo AS AČR a budou podepsány ředitelem sportovního podniku a schváleny razítkem AS AČR (mimo mistrovství FIA) nebo uvedením schvalovacího čísla FIA.

Bez úhrady faktury za zápis do kalendáře nebude pořadateli vydáno Povolení pořádání sportovního podniku.

2.8 Přenosová, vysílací, reklamní a marketingová práva

Autoklub ČR je vlastníkem všech přenosových, vysílacích, reklamních a marketingových práv pro všechny sportovní podniky zapsané v kalendáři Autoklubu ČR a pořádané na území České republiky v oblasti automobilového sportu, s výjimkou podniků, kde si toto právo vyhradila mezinárodní organizace FIA nebo jí jmenovaný promotér. Přenosová, vysílací, reklamní a marketingová práva jsou specifikována ve zvláštním předpisu schváleným Prezídiem Autoklubu ČR. V působnosti Prezídia Autoklubu ČR je vydávat závazná pravidla pro nakládání s přenosovými, vysílacími, reklamními a marketingovými právy, a změny těchto pravidel. Ustanovení týkající se přenosových, vysílacích, reklamních a marketingových práv dle předchozích vět se použije i na promotérství v jednotlivých sportovních disciplínách v oblasti automobilového sportu.

2.9 Klubové podniky

2.9.1 <u>Názvosloví</u>

a. **KLUB** je pobočným spolkem Autoklubu České republiky. Klub může podat přihlášku k registraci pro pořádání Klubových podniků u oddělení Automobilového sportu AČR (AS AČR) a stát se tzv. registrovaným klubem.
b. **REGISTROVANÝ KLUB** je klub, který může pořádat sportovní podniky klubové úrovně. Registrovaný klub musí podat přihlášku k registraci u oddělení Automobilového sportu (AS AČR).
   Registrovaný klub musí mít minimálně 25 členů, musí mít řádně zaplaceny členské příspěvky za své členy a registrační poplatek klubu. Registrace klubu podléhá schválení Výkonného výboru Sportovní komise dané disciplíny.
c. **KLUBOVÝ PODNIK (KP)** je sportovní podnik organizovaný registrovaným klubem v disciplínách AS AČR.

2.9.2 <u>Obecné předpisy</u>

a) Klubový podnik se nesmí konat bez registrace u AS AČR. Žádost o registraci Klubového podniku musí být předložena spolu se Zvláštním ustanovením (nebo propozicemi seriálu) nejméně 4 týdny před konáním Klubového podniku.

b) Zvláštní ustanovení se řídí minimálně osnovou ZÚ pro danou disciplínu. V případě konání klubového podniku společně s jiným podnikem musí být dokumentace klubového podniku vedena samostatně.
c) Je možné organizovat klubový podnik pouze v následujících disciplínách:
   - Karting
   - Automobilový slalom
   - Drifting
   - Autocross
   - Rallycross
   - Závody automobilů na okruzích
d) Klubového podniku se mohou zúčastnit pouze držitelé členské legitimace (karty) Autoklubu České republiky a jsou členy pořádajícího klubu. Startující musí mít platné úrazové pojištění, uzavřené skrze pořadatele podniku a mohou být držitelé licencí AS AČR. Podnik není určen pro účast jezdců se zahraniční licencí.
e) Věkové hranice definované v článku 3.5 musí být dodrženy.
f) Pořadatel (registrovaný klub) je povinen uzavřít na Klubový podnik pojištění. Pojištění účastníků se řídí NSŘ a sazebníkem dle disciplíny. Registrovaný klub nesmí pořadatelství podstoupit žádné další právnické ani fyzické osobě.

2.9.3 Trať

Trať, okruh nebo prostor, kde se koná Klubový podnik, musí svým zabezpečením (zdravotní, technické, personální) odpovídat minimálnímu zabezpečení podniku dle pravidel jednotlivých disciplín.

2.9.4 Činovníci

a) Ředitel je povinný a musí být držitelem licence AS AČR
b) Sportovní komisař musí být minimálně 1 a musí být držitelem licence AS AČR
c) Technický komisař musí být minimálně 1 a musí být držitelem licence AS AČR

2.9.5 Prohlášení účastníků klubového podniku

Každý přihlášený jezdec a spolujezdec musí podepsat spolu s přihláškou prohlášení o seznámení se se specifickými předpisy klubových podniků.

2.9.6 Kalendář

Kalendář klubových podniků bude průběžně publikován na stránkách AČR.

2.10 Nezapsané sportovní podniky v příslušných kalendářích AČR

Rozhodnutí Prezídia AČR ze dne 22. 1. 2014 (celý materiál je zveřejněn na webových stránkách AČR)

2.10.1 AČR nebude zasahovat či omezovat sportovní podniky, které nejsou zapsány v příslušných kalendářích AČR (dále jen „nezapsané podniky“), konané v uzavřených areálech provozovaných nebo vlastněných kluby AČR, nebo nezapsané podniky pořádané pořadateli, které současně pořádají zapsané podniky, pokud nebudou tyto podniky zaměnitelné se seriály nebo podniky vypisovanými AČR (nesou název např. Mistrovství ČR, Mezinárodní mistrovství ČR, apod.).

2.10.2 AČR nedoporučuje svým klubům pořádání nezapsaných podniků na dočasně uzavřených veřejných komunikacích z důvodů zajištění bezpečnosti všech zúčastněných osob.

2.10.3 Nedodržení tohoto rozhodnutí Prezídia může znamenat přijetí sankcí ze strany orgánů AČR, včetně možnosti vyloučení klubu z AČR.

2.10.4 Toto rozhodnutí Prezídia nemá vliv na platnost dalších ustanovení mezinárodních či národních sportovních řádů.

2.11 Internet

2.11.1 Oficiální informace o průběžných výsledcích jednotlivých seriálů mistrovství, změnách mezinárodních a národních sportovních řádů a ostatní aktuality

automobilového sportu budou zveřejňovány na internetové adrese AČR **www.autoklub.cz**. Aby tyto výsledky byly aktuální, jsou pořadatelé povinni zaslat oficiální výsledky jednotlivých závodů neprodleně po jejich skončení na e-mailovou adresu **kopecky@autoklub.cz** na sekretariát AS AČR.

2.12 Reklama

Reklama na soutěžním vozidle může být pořadatelem nabídnuta zásadně jen jako volitelná. Její odmítnutí nemůže v žádném případě znamenat zvýšení vkladu více než na dvojnásobek. Volitelnou reklamu týkající se značky automobilu, pneumatik, pohonných hmot nebo maziv může soutěžící odmítnout, aniž by musel zaplatit zvýšený vklad.

Autoklub ČR si vyhrazuje právo určit další prostor na vozidle, který bude určen k jednotné reklamě po dohodě s promotérem konkrétního seriálu mistrovství. Konkrétní prostor bude popsán ve standardních propozicích dané disciplíny. Tato skutečnost bude předhlášena v dostatečném časovém předstihu mezi soutěžící.

Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na startovní čísla a na tabulky rally.

2.13 Zdravotní zabezpečení

Viz přílohy č. 6 a 7 a Standardní propozice jednotlivých disciplín.

2.14 Záchranný systém

2.14.1 Při všech sportovních podnicích na území ČR, kde je požadována účast speciálního záchranného systému (Příloha H MSŘ nebo standardní propozice, Příloha 12 NSŘ), musí být záchranný systém vybaven licencemi AS AČR platnými pro daný kalendářní rok. Při podnicích Rally, ZAV, ZAO, drifting, AX a RX, zapsaných v kalendáři AS AČR, bude použit záchranný systém Autoklub Sport Rescue (dále jen ZS ASR). Je důrazně doporučeno použít ZS ASR při všech podnicích zapsaných v kalendáři AS AČR a FIA.

Zabezpečení sportovního podniku ZS ASR je věcí pořadatele.

Pořadatel si objedná ZS ASR pomocí objednávkového formuláře nejdéle 1 měsíc před konáním sportovního podniku. Objednávkový formulář odešle na mailovou adresu rescue@autoklub.cz.

ZS ASR zajišťuje specializované zásahy, zejména likvidace požárů a vyproštění posádky z havarovaného vozidla. V ojedinělých případech pomáhá zajišťovat vyproštění a odstranění nepojízdných vozidel mimo trať (mají-li čtyři volně se otáčející kola a funkční brzdy). Posádka ASR na místě nehody rozhodne, zda lze odtah/vyproštění závodního vozidla provézt, nebo je nutné přivolat speciální techniku. Dále provádí odstraňování následků úniku provozních kapalin v nezbytně nutném rozsahu ve spolupráci s pořadateli na trati a asistuje při nakládání nepojízdných vozidel v průběhu závodu.

2.14.2 Počet a typ zásahových vozidel musí být stanoven v bezpečnostním plánu i s uvedením případné velikosti zásahových vozidel (s ohledem na profil, tj. šířku, průjezdnost, výšku soutěžní trasy). Vozidla musí být vybavena dle Přílohy H MSŘ FIA.

2.14.3 Finanční náklady spojené s účastí zásahových vozidel při sportovním podniku jsou součástí nákladů akce pořadatele.

2.15 Životní prostředí

Pořadatelé, činovníci, soutěžící i doprovody jsou povinni dodržovat všechny obecně závazné právní předpisy v oblasti životního prostředí, zejména:

2.15.1 Nakládat s odpady ropných produktů ve znění platných předpisů.

2.15.2 Pořadatel je povinen zajistit vlastními prostředky (potom je pořadatel vlastníkem odpadu) nebo prostřednictvím jiné oprávněné organizace (tato organizace se pak

stává vlastníkem odpadu), sběr a následnou likvidaci odpadu, zejména ropných produktů a jejich obalů a jiných produktů, které mají vliv na životní prostředí.

2.15.3 Pořadatelé jsou povinni řádně označit sběrové nádoby a o jejich umístění informovat soutěžící. Sběrové nádoby na odpad znečištěný ropnými produkty budou při mezinárodních podnicích označeny nápisy v českém, anglickém a německém jazyce.

2.15.4 Při administrativní přejímce pořadatel předá soutěžícímu schéma rozmístění sběrových nádob na nebezpečný odpad v parkovišti závodních strojů a v servisních zónách. Soutěžící dále obdrží písemné informace o ochraně ŽP a sáček na odpad.

2.15.5 Soutěžící a záchranné složky jsou povinni mít ve výbavě svého technického doprovodu vhodné prostředky v přiměřeném množství pro eliminaci úniků ropných látek. Za vhodné prostředky v přiměřeném množství se považují např. 1 ks sorpční plachetky (např. SP-1) a 4 kg sypkého sorpčního materiálu (např. Spilkleen Plus - SK 2) pro jedno závodní vozidlo. Soutěžící je povinen opustit své stanoviště čisté, uklizené a bez odpadu.

2.15.6 Pořadatel je povinen vyznačený „Prostor pro diváky“ a „Parkoviště pro diváky“, ve kterém je očekávána vysoká návštěvnost, vybavit sběrovými nádobami na odpad. Pořadatel zajistí úklid těchto „Prostorů pro diváky“ a „Parkovišť“ v nejkratší možné době po ukončení sportovní akce.

2.16 Doping

2.16.1 Antidopingový program vychází z dokumentů přijatých Mezinárodním olympijským výborem, Světovou antidopingovou agenturou a mezinárodními sportovními federacemi. Česká republika přijala tyto dokumenty závazkem vlády, která podepsala Evropskou antidopingovou úmluvu.

2.16.2 Prostřednictvím České charty proti dopingu se svým podpisem zavázal i Autoklub České republiky a jeho Sportovní komise, dodržovat všechny závazky, které z mezinárodních dokumentů vyplývají.

2.16.3 <u>Zakázané skupiny látek a metody dopingu k 1. lednu 2022</u>

Základním vodítkem pro sportovce jsou následující internetové adresy:

- seznam zakázaných prostředků www.antidoping.cz/metody.htm
- seznam zakázaných léků www.antidoping.cz/leky.htm
- směrnice pro kontrolu a postih www.antidoping.cz/smernice.htm

Informativní seznam zakázaných prostředků a případné změny jsou publikovány na stránkách www.autoklub.cz.

2.16.4 Podle Směrnice pro kontrolu a postih dopingu, vydávané každoročně Antidopingovým výborem ČR jsou registrovaní sportovci povinni se touto směrnicí řídit a při užívání léků dodržovat určitá omezení.

Rovněž tak jsou sportovci povinni se řídit Mezinárodními řády FIA, příloha L, odd. II, kap. 4 – Antidoping, eventuálně v průběhu roku vydanými dodatky. Znění Antidopingového předpisu FIA je publikováno na stránkách www.autoklub.cz

2.16.5 V souladu se směrnicemi Mezinárodního olympijského výboru a FIA mohou být na jednotlivých podnicích prováděny Antidopingovým výborem ČR dopingové kontroly. Pokud se týká kontrol na alkohol, mohou být prováděny na základě NSŘ ředitelem závodu nebo hlavním sportovním komisařem. Všechny tyto kontroly mohou být zaměřeny jak na jezdce, tak i na delegované činovníky.

2.16.6 V případě terapeutického používání zakázaných látek nebo metod, tak jak jsou definovány v Seznamu zakázaných látek publikovaných WADA, musí být postupováno následovně:

- jezdci zúčastňující se Mistrovství FIA postupují dle čl. B5 Přílohy č. 12 Antidopingového předpisu FIA a zasílají svou žádost přímo na FIA a kopii Antidopingovému výboru ČR,
- jezdci zúčastňující se ostatních druhů podniků postupují dle směrnic Antidopingového výboru (www.antidoping.cz/formulare.htm).

Tuto Terapeutickou výjimku musí mít jezdec u sebe a musí být schopen jej předložit v případě antidopingové kontroly.

2.17 Upozornění

Všechny dlouhodobě platné mezinárodní dokumenty musí být přeraženy razítkem AČR.

3. LICENCE

Všechny žádosti o licence musí být vyřizovány výhradně online přes informační systém AČR (dále ISAČR) na stránce is.autoklub.cz

Platnost všech vydaných licencí končí dnem 31. 12. 2022 (neplatí pro denní licence).

3.1 Licence soutěžícího

Držitelem licence soutěžícího se stává každá fyzická nebo právnická osoba, kdy fyzická osoba musí být starší 18 let a která je podepsána na licenci nebo má plnou moc od osoby podepsané na licenci. Existují čtyři základní typy licence:

3.1.1 Licence na jméno

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licencí dotyčného jezdce, která platí i jako licence soutěžícího. Na tento typ licence nemůže startovat žádný jiný účastník podniku.

Tento druh licence bude vystaven formou licence soutěžícího i zákonnému zástupci jezdce mladšího 18 let.

3.1.2 Licence fyzické osoby

Licence vydávána pouze na jméno a příjmení fyzické osoby.

3.1.3 Klubová licence

Je vydávána všem spolkům registrovaným ve spolkovém rejstříku a pobočným spolkům AČR a ÚAMK.

3.1.4 Firemní licence

Názvy licencí shodné se jménem subjektu podle Obchodního rejstříku (IČO), který není spolkem.

3.1.5 Sponzorská licence

Libovolné názvy licencí, které nespadají pod 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3 nebo 3.1.4.

3.1.6 Licence soutěžícího se dělí na „Národní“, a „Mezinárodní“ a jsou vydávány prostřednictvím ISAČR.

3.1.7 Každá licence soutěžícího má svoje číslo a není možné vystavovat duplikát.

V r. 2022 budou používány následující typy licencí:

- mezinárodní licence soutěžícího
- národní licence soutěžícího

3.2 Licence jezdce automobilového sportu

Na základě nového systému licencí FIA došlo i ke změně systému licencí vydávaných prostřednictvím AS AČR.

V r. 2022 budou používány následující typy licencí:

- mezinárodní licence jezdce stupně: ITA, ITB, ITC, ITD, ITE, ITF, ITG
- národní licence jezdce stupně: NTC, NTD, NTE, NTF, NTG, NTH, NTM, NTP, NTZ
- jednorázová národní licence jezdce

Licence jsou dále rozděleny podle systému startu:

„R“ – samostatné starty (např. rally, závody do vrchu …)

„C“ – hromadné starty (okruhové závody)
Všechny licence jezdce (kromě NTM, NTP a jednorázové) budou vystavovány minimálně se základním úrazovým pojištěním. V případě zájmu může jezdec požádat o jeho rozšíření. Možnosti pojištění a stupně jejich krytí jsou k dispozici na stránkách AČR v sekci „Automobily“
V duchu platných MSŘ může jezdec vlastnit pouze jednu licenci, na které mohou být uvedeny nejvíce dva stupně licencí (jeden pro samostatné starty „R“ a druhý pro okruhy „C“. V praxi to znamená, že jezdec si může požádat o licenci pro rally a zároveň o licenci pro závody na okruzích.

3.2.1 Jednorázová licence jezdce

Je vystavována jednotlivými pořadateli formou seznamu jezdců na podniku a je určena pro spolujezdce (volné podniky) a jezdce pravidelnosti (historici), předváděcích jízd (rally legend), slalomu a driftingu D3. Podmínkou pro vystavení této licence u rally je držení řidičského průkazu. Tato licence nemá kvalifikační návaznosti na získání národní či mezinárodní licence.
Při volných podnicích v rally je tato licence platná až po absolvování zdravotní prohlídky v průběhu administrativní přejímky. Prohlídku zajistí pořadatel podniku.

3.2.2 Národní licence jezdce

Je základním typem jezdecké licence s celoroční platností pro národní a zónové podniky.
Podmínky pro získání této licence si určují jednotlivé Sportovní komise individuálně.
Držitelé národních licencí RacerBuggy musí absolvovat pravidelné školení jezdců.
Jestliže požádají o vystavení licence před termínem školení, dostanou licenci podmínečně a v případě, že nebudou absolvovat školení ve stanoveném termínu, musí jej absolvovat v náhradním termínu. Pokud se školení nezúčastní, bude jim licence odebrána.
Začátečník je jezdec (spolujezdec) bez praxe s řízením sportovních vozidel. Pro vydání licence musí absolvovat základní školení prováděné Středisky automobilového sportu.
Absolvování základního školení umožňuje účast v Rallysprint sérii (dále „RSS“), MČR HA a volných podnicích v určených třídách. Absolvování jezdecké školy umožňuje účast v Mistrovství ČR v rally v určených třídách.
Začátečník musí dokončit v určených třídách minimálně 5 podniků v průběhu dvou let. O jeho nezařazení do seznamu začátečníků rozhoduje Komise rally.
Omezení povolených vozidel:

MČR	třídy RC4 I, RC4 II, RC5, RN6, RN7 a RN8 (začátečníci RC4 II, RC5, RN6, RN7 a RN8 do 1600 ccm – neplatí pro diesel. Všechny skupiny bez Kit car)
Rallysprint	třídy RC4 I, RC4 II, RC5, RN6, RN7, RN8 a RN10 (začátečníci RC4 II, RC5, RN6, RN7, RN8 do 1600 ccm – neplatí pro diesel a RN10 do 1600 ccm. Všechny skupiny bez Kit car)
Rally HA	všechny třídy mimo F4 a F7, (začátečníci mimo D4, E4, E7, E10, F4 a F7)

3.2.4 Mezinárodní licence jezdce (licence stupeň ITD)

Je prvním stupněm mezinárodní licence pro rally umožňující jejímu držiteli účast na všech národních a mezinárodních podnicích s omezením povolených vozidel. Podmínkou pro vydání této licence je držení národní licence a klasifikace v min. 10 podnicích s licencí národní v předchozích 24 měsících po sobě následujících (u automobilových rally se započítává klasifikace v RSS a v MČR v rally).

O změnu licence z národní na mezinárodní ITD-R si může žadatel požádat kdykoliv po splnění předepsaných podmínek. Změna, která se týká mezinárodní licence, je v daném kalendářním roce nevratná.

Omezení povolených vozidel:

Rally	třídy RC4 I, RC4 II, RC5, RN6, RN7 a RN8
RSS	třídy RC4 I, RC4 II, RC5, RN6, RN7, RN8 a RN10
Rally HA	mimo F4 a F7

3.2.5 Mezinárodní licence jezdce (licence stupeň ITC)

Je základním stupněm mezinárodní licence umožňující jejímu držiteli účast na všech národních a mezinárodních podnicích bez omezení (s výjimkou podniků, kde je vyžadována licence typu ITA a ITB).

Podmínkou pro vydání této licence je držení mezinárodní licence "ITD" a klasifikace v min. 5 podnicích (u automobilových rally se započítává pouze klasifikace v M ČR rally).

Držitelé národní licence, kteří se chtějí zúčastnit rally s vozy třídy RC2, RC3, R-GT, RN4, F4 a F7 mohou požádat o vystavení za předpokladu, že dokončili alespoň 5 automobilových podniků M ČR rally v každé ze dvou po sobě následujících sezón.

U jezdců rally, kteří chtějí řídit vozidlo poháněné všemi čtyřmi koly nebo vozidlo s objemem motoru nad 2000 ccm, je získání této licence podmíněno absolvováním výcvikových campů. Absolvování výcvikových campů se týká i jezdců, kteří již jsou držiteli licence „B", ale nemají praxi s řízením vozidla z tříd RC2, RC3, R-GT, RN4, F4 a F7 (praxe znamená, že jezdec v daných třídách dokončil minimálně 5 rally).

Ve sporných případech, mohou o nutnosti či zbytečnosti výcvikového kempu, rozhodnout lektoři zmíněného výcviku.

Podmínkou pro vydání mezinárodní licence pro Cross-country je dokončení minimálně 3 podniků M ČR s národní licencí. Žadatelé o mezinárodní licenci pro skupinu T5 musí dokončit minimálně 1 volný mezinárodní podnik v Cross-country nebo požádat o souhlas Komise Cross Country.

O změnu licence z „ITD" na „ITC" si může žadatel požádat po splnění předepsaných podmínek. Změna, která se týká mezinárodní licence, je v daném kalendářním roce nevratná.

3.2.6 Mezinárodní licence jezdce (licence stupeň ITB a ITA)

Tento druh licence je vyžadován FIA pro specifické automobilové podniky a její vydání se řídí striktně příslušnými ustanoveními Mezinárodních sportovních řádů. O vydání tohoto typu licence požádá jezdec sekretariát AS AČR a současně doloží splnění předepsaných kvalifikačních předpokladů.

3.2.7 Platnost licencí pro rally

Jezdci i spolujezdci musí být držiteli řidičského průkazu.

Národní nebo mezinárodní licence podle čl. 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5 a 3.2.6 je platná pro rally a/nebo rallysprint jen v případě, že její držitel byl v posledních 3 letech klasifikován v M ČR v rally, RSS či v MČR-RHA.

3.2.8 Platnost licencí pro rally historických vozidel

Národní nebo mezinárodní licence podle čl. 3.2.2, 3.2.4 a 3.2.5 je platná pro rally historických vozidel za podmínek uvedených v čl. 3.2.7.

3.2.9 Sazebník poplatků je uveden v příloze číslo 1.

3.2.10 Dohoda o licencích

Národní sportovní autority (ASN) České republiky (AS AČR) a Slovenska (SAMŠ) se dohodly na vzájemném uznávání licencí s tím, že na všech národních podnicích obou zemí, které nejsou zapsány v kalendáři FIA, budou uznávány licence vydané některou z obou ASN. Toto ustanovení se netýká zařazení do klasifikace jednotlivých

mistrovství. Pro podniky zapsané v kalendáři FIA včetně podniků Zóny Střední Evropa platí stávající předpisy.

3.3 Licence jezdce kartingu

V r. 2022 budou používány následující typy licencí:

mezinárodní licence jezdce – Stupeň ITE (bývalé licence B a C-Senior), 15+ let
mezinárodní licence jezdce – Stupeň ITF (bývalá C-Restricted), 14-15 let
mezinárodní licence jezdce – Stupeň ITG (bývalá C-Junior), 11-14 let
Národní licence jezdce – Stupeň NTE – OK Junior, Easykart100, ROK, 11-14 let
Národní licence jezdce – Stupeň NTE - všechny třídy, 15+ let
Národní licence jezdce – Stupeň NTG - Mini 60, Easykart 60, 9 – 13 let
Národní licence jezdce – Stupeň NTG – pouze Pohár AČR, 13+ let
Národní licence jezdce – Stupeň NTH - Baby 60, Easykart 60, 7-10 let
Licence Školní – Stupeň NTZ - pouze Školní 50, 6 – 8 let

Všechny licence jezdce budou vystavovány se základním úrazovým pojištěním. V případě zájmu může jezdec požádat o jeho rozšíření. Možnosti pojištění a stupně jejich krytí jsou k dispozici na stránkách Autoklubu České republiky v sekci „Karting“.

Všechny druhy licencí jsou vyřizovány prostřednictvím ISAČR. V duchu platných MSŘ může jezdec být držitelem pouze jedné licence, tzn. v praxi, že při žádosti o změnu typu licence je povinen původní licenci odevzdat. Změna, která se týká mezinárodní licence, je v daném kalendářním roce nevratná.

3.3.1 Národní licence – stupeň NTH

Je určena pouze pro děti ve věku 7 – 10 let pro Kategorie Baby60 a Easykart60, které se účastní podniků pouze na území České republiky.

3.3.2 Národní licence – stupeň NTG

Je určena pouze pro děti ve věku 9 – 13 let, které se účastní kategorie Mini60 a Easykart 60. Dále je určena pro účastníky Poháru AČR 13+ let. Neplatí pro třídy KZ2, OK a OK Junior.

3.3.3 Národní licence – stupeň NTE

Je určena pouze pro děti ve věku 11 – 14 let pro kategorie OK Junior, Easykart100 a ROK, které se účastní podniků pouze na území České republiky.

3.3.4 Národní licence jezdce – stupeň NTE

Je základním typem seniorské jezdecké licence s celoroční platností pro účast v Mistrovství ČR a Poháru AČR pro jezdce ve věku 15+ let.

3.3.5 Mezinárodní licence jezdce ITE, ITF, ITE

Vydávají se dle předpisu CIK-FIA. Licence může být udělena jezdci, který v roce vydání licence dosáhl nebo dosáhne minimálně 12 let.

Podmínkou pro žádost o vydání licence je absolvování minimálně tří podniků s národní licencí.

3.3.6 Všeobecné předpisy pro vydání licence

- začínající jezdci mladší 15 let, spolu se žádostí, musí prokázat správnost data narození
- jezdci, kteří v daném roce dovrší 11 let a mladší jezdci, se musí povinně zúčastnit školení, které bude vypsáno Komisí kartingu. Jezdci, kteří budou startovat před tímto termínem, dostanou licenci podmínečně a v případě, že nebudou absolvovat školení ve stanoveném termínu, musí jej absolvovat v náhradním termínu. Pokud se školení nezúčastní, bude jim licence odebrána. Jezdcům, kteří budou žádat o licenci po termínu školení jezdců, bude licence vystavena podmínečně a platná bude až po absolvování náhradního školení jezdců. Náhradní školení bude organizováno sportovními komisaři na sportovním podniku za zvýšený poplatek.

3.4 K vydání licence pro účast na podnicích pořádaných na otevřených tratích je podmínkou vlastnictví řidičského průkazu min. sk. B s výjimkou Poháru mládeže v rally.

3.5 Věkové hranice

3.5.1 Věkové hranice pro vydání licencí jezdce

- automobilové rally a cross-country	18 let
- automobilové rally – Pohár mládeže	16 let
- závody na okruzích, závody do vrchu, autocross, rallycross, slalom a závody hist. automobilů na okruzích a do vrchu	16 let
- závody na okruzích, závody do vrchu, historická vozidla a slalom s vozidly o max. objemu motoru do 1400 ccm	14 let
- autocross – RB160	5-8 let
- autocross – RB125, 250 – chlapci	6-14 let
- autocross – RB125, 250 – dívky	6-15 let
- autocross – JuniorBuggy – XC junior	11-14 let
- autocross – JuniorBuggy – XC junior	13-15 let
- rallycross – Junior N1600	12-16 let
- drifting – Junior	11-15 let

Nárok na účast vzniká dnem dovršení minimálního věku jezdce a zaniká na konci roku, ve kterém jezdec dovrší maximální věk pro účast. U JuniorBuggy, Junior N1600 vzniká nárok v roce dovršení minimálního věku jezdce.

V případě prvního vydání licence nezletilému jezdci do vydání OP) je povinné předložení ověřené kopie rodného listu příslušného jezdce.

Nově příchozí jezdci autocrossu, resp. rallycrossu ve věku od 16 do 18 let mohou ve třídách SB, TA a SC startovat pouze po předchozím posouzení Komise off-road.

3.5.2 Věkové hranice pro možnost účasti v kartingovém závodě

KZ2	15 let
KZ2 Gentleman	37 let
OK	15 let
OK Junior	11-14 let
Mini 60	9-13 let
Baby 60	7-10 let
Školní 50	6-8 let
Easykart 60	7-10 let
ROK	11-15 let
Honda GX 390	14 let
Easykart 100	11-14 let

Nárok na účast vzniká v roce dovršení minimálního věku jezdce. Jezdec může obdržet licenci a zahájit sezónu v dané třídě, pokud v průběhu sezóny dovrší minimální věk daný pro třídu. Pokud jezdec dovrší v průběhu sezóny maximální věk pro třídu, může jezdec danou sezónu dokončit.

V případě prvního vydání licence nezletilému jezdci (do vydání OP) je povinné předložení ověřené kopie rodného listu příslušného jezdce.

Držitelem licence soutěžícího se stává každá fyzická nebo právnická osoba, kdy fyzická osoba musí být starší 18 let a která je podepsána na licenci nebo má plnou moc od osoby podepsané na licenci. Existují čtyři základní typy licence:

3.6 Licence soutěžícího

Držitelem licence soutěžícího se stává každá fyzická nebo právnická osoba, kdy fyzická osoba musí být starší 18 let a která je podepsána na licenci nebo má plnou moc od osoby podepsané na licenci. Existují čtyři základní typy licence:

3.6.1 Licence na jméno

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licencí dotyčného jezdce, která platí i jako licence soutěžícího. Na tento typ licence nemůže startovat žádný jiný účastník podniku.

Tento druh licence bude vystaven formou licence soutěžícího i zákonnému zástupci jezdce mladšího 18 let.

3.6.2 Licence fyzické osoby

Licence vydávána pouze na jméno a příjmení fyzické osoby.

3.6.3 Klubová licence

Je vydávána všem spolkům registrovaným ve spolkovém rejstříku a pobočným spolkům AČR a ÚAMK.

3.6.4 Firemní licence

Názvy licencí shodné se jménem subjektu podle Obchodního rejstříku (IČO), který není spolkem.

3.6.5 Sponzorská licence

Libovolné názvy licencí, které nespadají pod 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3 nebo 3.6.4.

3.6.6 Licence soutěžícího se dělí na „Národní“, a „Mezinárodní“ a jsou vydávány prostřednictvím ISAČR.

3.6.7 Každá licence soutěžícího má svoje číslo a není možné vystavovat duplikát.

V r. 2022 budou používány následující typy licencí:

- mezinárodní licence soutěžícího
- národní licence soutěžícího

3.7 Ztráta nároku na licenci jezdce

Nárok na vystavení licence zaniká po 3 letech od posledního podniku, absolvování okruhové či jezdecké školy pro rally nebo od účasti na posledním povinném školení jezdců. O opětovné získání licence, pokud jezdec znovu neabsolvuje základní školení nebo jezdeckou školu pro rally (národní licence) či okruhovou školu (mezinárodní licence), žádá jezdec předsedu příslušného Sportovního komise, který individuálně určí podmínky pro znovuzískání licence a informuje sekretariát AS AČR v návaznosti na typ licence, o který jezdec žádá.

Obdobné pravidlo platí pro držitele mezinárodní licence pro jinou automobilovou disciplínu, kteří žádají o zápis do seznamu jezdců rally nebo rallysprintu.

3.8 Při všech příležitostech, kdy se vyžaduje předložení licence, musí být předložen výhradně originál licence. Žádné, ani úředně ověřené, kopie nejsou uznávány.

3.9 Mezinárodní sportovní řády FIA stanoví, že platnost licence končí každý rok dnem 31.12. Držitel licence je však povinen i v období od tohoto data do dne vydání licence pro následující rok řídit se ustanoveními Mezinárodních i Národních sportovních řádů zejména pokud se týká účasti na podnicích, nepovolených ASN. Porušení ustanovení MSŘ a NSŘ v tomto přechodném období bude mít za následek nevydání nové licence.

3.10 Lékařské vyšetření

K potvrzení zdravotního stavu žadatele slouží formulář Potvrzení o zdravotní způsobilosti držitele licence, který je k dispozici na stránkách Autoklubu. Potvrzení musí být vystaveno tělovýchovným nebo sportovním doktorem (neplatí pro licence: slalom, drifting (mimo D1), sprint, vrchy – pohár, RB160, minikáry, legendy, pravidelnost (regularity) a karting – Pohár ČR, Školní, Rallycross ČT HA kde stačí potvrzení praktickým lékařem.

Platnost lékařské prohlídky je omezena od 1. listopadu předchozího roku do 31. prosince příslušného roku.

Seznam doporučených lékařů je uveřejněn na stránkách www.cstl.cz. Doporučujeme se předem domluvit, zda je pracoviště schopno provést požadovaný rozsah vyšetření.

Rozsah vyšetření požadovaný k žádosti o licenci pro všechny automobilové disciplíny:
- komplexní vyšetření tělovýchovným lékařem, vč. orientačního vyšetření očního a neurologického, TK, P
- očkování proti tetanu
- zátěžové EKG
- moč „papírkem“, v případě pozitivního nálezu moč + sediment

3.11 Získání okruhové licence

Okruhové licence získají jednotliví žadatelé takto:
- sportovci, kteří již dříve okruhovou licenci měli a propadla jim a držitelé licencí s výraznými výsledky v jiných automobilových disciplínách: absolvováním jednodenního kursu při okruhové škole dle individuálního rozhodnutí Komise závodů na okruzích;
- sportovci, kteří vlastní základní licenci pro automobilový sport a byli klasifikováni alespoň ve 3 sportovních podnicích: absolvováním čtyřdenní okruhové školy;
- sportovci, kteří vlastní řidičský průkaz nejméně 1 rok: absolvováním sedmidenní okruhové školy;
- sportovci bez ŘP, starší 14 let: absolvováním desetidenní okruhové školy – ve výjimečných případech může předseda Komise závodů na okruzích rozhodnout o způsobu a délce absolvování okruhové školy

3.12 Licence jezdecké školy

3.12.1 Licence okruhové školy

Fyzická nebo právnická osoba může od AS AČR získat licenci okruhové školy pod podmínkou, že předloží:
- žádost o udělení licence okruhové školy;
- program školení jednodenních, čtyřdenních, sedmidenních a desetidenních kursů;
- rozsah školení: 8 hodin denně, z toho min. 50% praktické výuky.
- přehled personálního zabezpečení kursů;
- přehled technického zabezpečení kursů (pro praktický výcvik mohou být použita pouze vozidla odpovídající po bezpečnostní stránce Příloze J MSŘ FIA, škola musí mít k dispozici min. 4 cestovní vozy a 4 formulové);
- dohodu s Automotodromem Brno, Autodromem Most nebo některým ze zahraničních autodromů o zabezpečení praktického školení na dráze autodromu;
- finanční rozvahu se stanovením ceny za kurs.

Všichni žadatelé po absolvování okruhové školy jsou povinni složit zkoušky před komisí jmenovanou VVA.

Majitel okruhové školy je povinen požádat na závěr každého kursu AS AČR o přezkoušení účastníků.

Stálými předsedy zkušební komise jsou jmenováni Ing. Jiří Janák (Brno) a Michal Marek (Most). Složení zkušební komise jmenuje VVA na návrh Komise závodů na okruzích.

Je odsouhlaseno VVA udělení licencí okruhové školy následujícím subjektům:

Mičánek Motorsport
Ostrovačická 783/61
641 00 Brno-Žebětín
tel.: 546 211 531
fax: 546 210 450
e-mail: info@micanekmotorsport.cz

Autodrom Most a.s.
Sportovní odbor
Tvrzova 5
434 01 Most – Souš
tel.: 476 449 975
e-mail: sport@autodrom-most.cz
www.autodrom-most.cz/sluzby

3.12.2 Licence jezdecké školy pro rally

Platí obdobné podmínky jako u okruhové školy. Neplatí požadavek na okruhové vozy a autodrom může být nahrazen jiným vhodným areálem. Absolvent této školy má nárok na získání národní licence jezdce s možností startu v MČR v rally.

Délka kursu je minimálně třídenní.

Stálým předsedou zkušební komise je jmenován Jiří Valenta. Složení zkušební komise jmenuje VVA na návrh Komise rally.

Je odsouhlaseno VVA udělení licencí jezdecké školy následujícím subjektům:

Auto sport klub Klatovy v AČR	Středisko automobilového sportu Zlín
Dobrovského 154, 339 01 Klatovy II.	Hornomlýnská 3715, 760 01 Zlín
mobil: 720 037 750	tel.: 577 210 677
e-mail: stipek@pamk.cz	mobil: 602 772 430
	e-mail: regner@rallyzlin.cz

Rally camp

Školící soustředění (nenahrazuje rally školy, není určeno pro začátečníky) určené pro jezdce se zkušenostmi z automobilových soutěží, kteří chtějí řídit vůz 4WD a získání mezinárodní licence typu „ITC-R“ je podmíněno jeho absolvováním. Rally camp je určen i pro jezdce, kteří již jsou držiteli mezinárodní licence, ale s řízením vozidel tříd RC2, RC3, R-GT, RN9, F4 a F7 nemají praxi.

Délka campu 2 dny, účastník hradí vstupní poplatek, ubytování a provoz svého týmu vč. soutěžního vozu.

Rozsah školení a vstupní poplatek se řídí jednotnou osnovou schválenou Komisí rally.

Oprávnění k uspořádání Rally campu mají pouze jezdecké školy pro rally (čl. 3.11.2).

Pořadatel Rally campu je povinen alespoň 1 měsíc před konáním kurzu zaslat podrobné osnovy ke schválení Komisí rally.

V případě neschválení osnov konkrétního kurzu může přejít organizace rally campu na Komisi rally.

3.13 Licence trati

Schválení a vystavení licence okruhů se provádí podle Přílohy O MSŘ FIA. Všechny ostatní závodní tratě, které nemají mezinárodní licenci FIA, musí být schváleny inspektory nominovanými jednotlivými Sportovními komisemi AS AČR.

Licence trati má platnost 2 roky, pokud na trati nebyly provedeny zásadní úpravy.

3.13.1 Povinnosti pořadatele

a) Minimálně 3 měsíce před termínem konání sportovní akce požádat o schválení trati sekretariát AS AČR.

b) Ze schválení trati bude pořízen zápis, kde jsou mimo jiné uloženy úkoly pořadateli k zabezpečení závodní tratě z hlediska její bezpečnosti. Tyto úkoly musí být provedeny do konání akce.

c) Připravit následující podklady:
- údaje o trati – délka, šířka, profil, povrch
- plánek trati s označením bezpečnostních zajištění, stanovišť traťových komisařů a zakázaných prostorů
- údaje o diváckých prostorech vč. jejich zajištění
- údaje o parkovišti závodních strojů včetně jeho vybavení

d) Finanční náklady spojené se schválením trati nebo s prohlídkou RZ jsou součástí poplatku uvedeného v Příloze 1 těchto NSŘ.

3.13.2 Povinnosti AS AČR

Schválení trati provádí příslušná Sportovní komise.

Protokol o schválení trati obsahuje:
- název trati, druh podniku, pořadatel

- údaje o trati – délka, šířka, profil, povrch
- plánek trati s označením bezpečnostních zajištění, stanovišť traťových komisařů a zakázaných prostorů
- údaje o diváckých prostorech vč. jejich zajištění
- údaje o parkovišti závodních strojů včetně jeho vybavení a zajištění

Protokol o schválení trati je nezbytnou součástí dokumentace podniku a bude zaslán současně se zvláštními ustanoveními a dalšími předepsanými doklady na ASN. Při schvalování trati je ředitel podniku povinen předložit schvalovací komisi i souhlas příslušných správních orgánů.

Protokol a licence trati musí být předložena příslušnému sportovnímu komisaři před zahájením podniku.

U rally a rallysprintu musí být trať všech rychlostních zkoušek minimálně 3 měsíce předem prohlédnuta komisí složenou ze zástupců pořadatele (ředitel rally nebo jeho zástupce a hlavní činovník pro bezpečnost rally) a zástupce jezdců při Komisi rally. Komise posoudí celkovou koncepci rally, volbu RZ (bezpečnost soutěžících a použití retardérů), umístění servisního parkoviště a přiměřenost jízdních dob. Zápis o jednání komise je podmínkou schválení ZU. Případnou neshodu zmíněných subjektů rozhodne Komise rally. Podrobnosti jsou uvedeny v čl. 8 Standardních propozic pro rally.

Pro každou rally a rallysprint musí pořadatel zpracovat bezpečnostní plán. Rámcový bezpečnostní plán zasílá pořadatel k posouzení delegovanému bezpečnostnímu delegátovi nejméně šest týdnů před startem podniku. Bezpečnostní delegát provede 1 měsíc před startem podniku prohlídku RZ, která bude sloužit k dopracování bezpečnostního plánu. Bez odsouhlasení bezpečnostním delegátem nebude pořadateli vydán souhlas s pořádáním podniku.

Slalomovou trať prohlédne sportovní komisař za přítomnosti ředitele závodu.

3.14 Licence záchranného systému

Pro všechny sportovní podniky, u nichž se dle MSŘ vyžaduje přítomnost záchranného systému, je každý člen systému povinen být držitelem licence záchranného systému, která ho opravňuje k zásahu během nehody na trati nebo v prostorech boxů, startů nebo parkoviště závodních strojů.

O vydávání těchto licencí rozhoduje AS AČR, která provádí přezkoušení žadatelů. Vozidla záchranného systému musí alespoň jednou ročně projít technickou kontrolou ASN.

Držitel licence záchranného systému se smí zúčastnit závodu jako člen posádky pouze za záchranný systém, pro který byla licence udělena.

3.15 Používání licence

Při automobilových podnicích musí mít viditelně umístěnou licenci pouze činovníci, delegovaní na příslušný závod. Licencovaný činovník nesmí používat licenci na podniku, na který není nominován.

4. VYŠETŘOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

4.1. Všeobecné ustanovení

4.1.1 Mimořádná událost

Mimořádnou událostí se rozumí taková událost v motoristickém sportu, která ve svých okamžitých i budoucích důsledcích má významný vliv na míru poškození zdraví nebo majetku.

4.1.2 Provozovatel motoristického sportu

Provozovatelem sportovní motoristické činnosti se rozumí pořadatel sportovní akce, který byl jejím pořádáním pověřen ASN.

4.1.3 Evidence mimořádných událostí
Všechny mimořádné události eviduje v originále pořadatel, u kterého k události došlo. Kopie je založena v evidenci na sekretariátu ASN.

4.1.4 Pořadatelé jsou povinni používat předepsané formuláře pro evidenci mimořádných událostí vzor FIA. Dokumentace bude pořadatelům předána při pravidelném školení a pořadatelé jsou povinni respektovat její ustanovení.

4.2 Prováděcí ustanovení

4.2.1 Povinnosti pořadatele:

4.2.1.1 U mimořádné události, při které došlo k usmrcení nebo těžkému zranění jedné nebo více osob, ustavit ve smyslu MSŘ komisi složenou z hlavního sportovního komisaře, hlavního technika a činovníka ředitelství zodpovědného za bezpečnost, provést detailní šetření a neprodleně po vyšetření zaslat na FIA prostřednictvím ASN zprávu, která musí obsahovat zejm. následující:
- videozáznam vozidla a okolí bezprostředně po havárii
- data o týmu a jezdci, resp. spolujezdci
- údaje o zraněných osobách
- zprávu technického komisaře
- zprávu ZS ASR
- zprávu hlavního lékaře
- zprávu traťového komisaře
- výpovědi očitých svědků události

Vzor Zprávy o nehodě je publikován na stránkách www.autoklub.cz v oddílu „Formuláře“.

4.2.1.2 Zajistit havarované vozidlo/a na místě nehody včetně materiálů z instalovaných videokamer. Zajistit uzamykatelný prostor pro uskladnění vozidel k dalšímu šetření. Vozidlo/a z místa nehody pořadatel převeze do zajištěných prostor na základě pokynů komise. Toto neplatí pokud vozidlo/a zajistí Policie ČR.

5. LOGA

Používání logotypů FIA a logotypů AČR na automobilových sportovních podnicích je upraveno zvláštním předpisem, který je jednotlivým pořadatelům distribuován separátně.

6. KOLEKTIVNÍ SMLOUVY S OSA A INTERGRAM

AČR uzavírá i pro rok 2022 kolektivní smlouvy s:
- OSA – Ochranný svaz autorský pro práva k dílům hudebním z. s.
- INTERGRAM, nezávislá společnost výkonných umělců a výrobců zvukových a zvukově obrazových záznamů, z. s.

Stejně jako v minulých letech jsou tyto smlouvy uzavřeny i ve prospěch pořadatelů sportovních akcí, schválených pro příslušný rok AČR, jako nositelem sportovní autority v daném sportovním odvětví, akcí pořádaných v rámci zájmové činnosti AČR a dalších akcí s tím souvisejících, uvedených v přehledu akcí pro příslušný rok, zveřejněným na webových stránkách AČR „www.autoklub.cz“.
Pořadatelem je pořadatel příslušné akce, který je současně pobočným spolkem AČR, právnickou osobou, která je členem AČR dle Stanov AČR nebo fyzická a/nebo právnická osoba specifikovaná ze strany AČR
Obě kolektivní smlouvy jsou uzavřeny s účinností od 1. 1. 2022.

VSTUPNÍ ŠKOLENÍ

Začátečníci, kteří chtějí získat licenci opravňující pro start v Rallysprint sérii se musí zúčastnit vstupního školení.

RALLY ŠKOLA

Absolvent jezdecké školy ve Zlíně má nárok na získání národní licence jezdce s možností startu v MČR v rally. Rally škola trvá celkem 3 dny. Školení probíhá při teoretické části názorně s použitím dataprojektoru. Při části praktické jsou využívána vozidla a technické vybavení Barum Czech Rally Zlín.

RALLY CAMP

Školící soustředění (nenahrazuje rally školu, není určeno pro začátečníky) určené pro jezdce se zkušenostmi z automobilových soutěží, kteří chtějí řídit vůz 4WD. Zájemci musí předem požádat Komisy rally o zapsání do seznamu účastníků oprávněných zúčastnit se campu.

www.RallyZlin.cz

Středisko automobilového sportu Zlín - Hornomlýnská 3715, Zlín 760 01

Tel.: 577 210 677, 601 501 361, e-mail: sekretariat@czechrally.com

B. ČINOVNÍCI

1. SEZNAM ČINOVNÍKŮ

Licenci vydanou ASN musí mít tito činovníci:
- ředitel závodu
- tajemník závodu
- sportovní komisař
- hlavní činovník pro bezpečnost
- technický komisař
- časoměřičská skupina
- zpracovatelská skupina
- časoměřič

Licence činovníka platí jeden rok, obnovuje se absolvováním školení s přezkoušením.

2. LICENCE ČINOVNÍKA

Maximální věk držitele licence činovníka je 76 let, počítáno v roce jeho dosažení.

2.1 Sportovní komisař (SK), technický komisař (TK)

2.1.1 Licence sportovního a technického komisaře mohou být
- mezinárodní
- národní (pouze pro začínající činovníky)

2.1.2 Pro získání mezinárodní licence musí SK nebo TK splnit tyto podmínky:
- věk minimálně 18 let.
- absolvování pohovoru před zkušební komisí
- znalost alespoň jednoho světového jazyka.

2.1.3 Pro získání národní licence musí SK splnit tyto podmínky:
- absolvování školení s přezkoušením
- znalost alespoň jednoho světového jazyka.

2.1.4 Pro získání národní licence TK musí žadatel splnit tyto podmínky:
- předložení stručného profesního životopisu – max. věk žadatele zpravidla do 40 let
- ukončené střední vzdělání technického směru
- absolvování základního školení TK s přezkoušením

2.1.5 Jednotlivé komise předloží seznam činovníků k udělení výjimky. Výjimky schvaluje Řídící výbor AS AČR na návrh odborné komise. Zkušební komisi jmenuje VVA.
Odborná komise má právo odmítnout žádost o udělení národní licence bez udání důvodu.

2.2 Časoměřič

2.2.1 Licence časoměřiče jsou mezinárodní a dělí se na:
- licence hlavního časoměřiče (HČ)
- licence časoměřiče (Č)
- licence adepta (A)

2.2.2 Pro získání licence HČ musí být splněny tyto podmínky:
- minimálně pětiletá praxe ve funkci časoměřiče
- znalost alespoň jednoho světového jazyka.

2.2.3 Pro získání licence Č musí být splněny tyto podmínky:
- věk minimálně 18 let.
- absolvování nejméně čtyř podniků
- úspěšné absolvování školení časoměřičů s ověřením znalostí zkušební komisí jmenovanou VVA na návrh komise časoměřičů.

2.2.4 Pro získání licence A je podmínkou:
- věk minimálně 16 let, maximálně 50 let.
- absolvování základního školení (pokud se adept přihlásí v průběhu roku, postačuje úvodní školení od HČ na podniku)
- po získání licence A musí adept požádat o zvýšení kvalifikace do dvou let

2.2.5 Každý časoměřič musí každoročně absolvovat školení časoměřičů. Jestliže se časoměřič nemůže zúčastnit školení ze závažných důvodů, bude mu ponechána stávající licence po absolvování dodatečného školení na základě dohody s komisí časoměřičů. Ve zvláštních případech rozhoduje časoměřičská komise.
Pokud se časoměřič dopustí v průběhu sezony vážného pochybení, bude přestupek nejdříve řešen komisí časoměřičů.

2.3 Licence časoměřičské nebo zpracovatelské skupiny

Vzhledem k tomu, že se ve stále větší míře uplatňuje výpočetní technika při měření a zpracování výsledků automobilových podniků je možno vystavit „Licenci časoměřičské skupiny“ nebo „Licenci zpracovatelské skupiny“ s platností na 1 rok.

2.3.1 Všechny časoměřičské a zpracovatelské skupiny musí být licencované. S výjimkou rally, rallysprintu, slalomu a cross-country je účast časoměřičské skupiny povinná.

2.3.2 Každá časoměřičská a zpracovatelská skupina je povinna zaslat žádost o prodloužení licence na rok 2023 nejpozději do 31. října 2022. Žádosti budou posuzovány časoměřičskou a odbornou komisí a podléhají schválení VVA.
Noví zájemci o licenci časoměřičské nebo zpracovatelské skupiny mohou zasílat své přihlášky na adresu sekretariátu AS AČR. Na základě této žádosti bude uchazeči zasláno podrobné zadání požadavků pro práci skupiny. Údaje poskytnuté zájemcem posoudí jak příslušná Sportovní komise, tak i Komise časoměřičů AČR.

2.3.3 <u>Časoměřičské a zpracovatelské skupiny</u>
VVA bylo odsouhlaseno udělení licencí následujícím časoměřičským a zpracovatelským skupinám:

Miksoft, Miroslav Mík Nehvizdská 1 250 89 Lázně Toušeň	mobil: 731 445 447 e-mail: mirek@miksoft.cz	- čas. a zprac. skupina ZAO
CHRONO RACE Na Stínadlech 900 264 01 Sedlčany	tel.+fax: 318 822 902 mobil: 602 195 801 miroslav.pleticha@atlas.cz info@chronorace.cz	- čas. a zprac. skupina off-road
Š@J TIMING SERVICE Miroslav Dvořáček Ořechovská 271 664 46 Prštice	mobil: 603 208 874 e-mail: kartez@kartez.cz	- čas. a zprac. skupina ZAV
SK PORS plus Ing. Oto Berka Nábřeží 599 760 01 Zlín – Prštné	mobil: 731 598 085 e-mail: berka@porszlin.cz	- čas. a zprac. skupina rally, ZAV, ZAO, off-road, slalom, CCR
RECO Ing. Lubomír Šperka Obecnická 323 261 01 Příbram	tel+fax: 318 635 564 mobil: 736 621 214 e-mail: manager@asocom.cz	- čas. skupina rally - čas. a zprac. skupina off-road, slalom, CCR
Timing Jakoubi Ing. Aleš Jakoubi Borská 10 471 23 Zákupy	Mobil: 777 896 974 e-mail: ales@centrum.cz ales.jakoubi@timingjakoubi.com	- čas. a zprac. skupina kartingu

2.3.4 Všichni členové časoměřičských skupin AS AČR, mimo rally a cross-country, jsou povinni každoročně absolvovat školení časoměřičů. Za toto školení je odpovědný vedoucí časoměřičské skupiny, který je povinen včas nahlásit předsedovi Komise časoměřičů AČR termín, místo, rozsah a program školení, lektory a jmenný seznam účastníků. Z tohoto školení je pak povinen vedoucí předložit zprávu o jeho průběhu a dosažených výsledcích, což je nutnou podmínkou pro udělení licencí.

2.3.5 Časoměřičské skupiny, kterým bylo od AČR smluvně pronajato měřící zařízení AMB (transpondéry), jsou povinny se řídit schválenými pravidly VVA. Na internetových stránkách AČR bude umístěn termínový kalendář používání tohoto zařízení, schválený Komisí časoměřičů AČR.

2.4 Ostatní licence

Podmínkou pro získání licence ředitele podniku, tajemníka nebo hlavního činovníka pro bezpečnost je absolvování příslušného školení s přezkoušením, které organizuje AS AČR.

2.5 Používání licence

Každý činovník může být držitelem maximálně dvou různých licencí. Držitelé licence sportovního komisaře nebo ředitele závodu mohou na jiných podnicích se svou licencí vykonávat i funkci hlavního činovníka pro bezpečnost. Držitelé licence ředitele závodu mohou vykonávat i funkci tajemníka závodu.

2.6 Nezbytní činovníci

2.6.1 Počty delegovaných činovníků jsou závislé na druhu sportovního podniku. Jejich počet však nesmí být menší než 3 SK, 3 TK a 2 ČAS.

Pro ZAV budou delegování minimálně 3 SK a 2 TK, pro cross-country a volné podniky budou delegováni minimálně 1 SK, 2 TK a 2 ČAS a pro podniky RB a slalom 1 SK, 1 TK a 2 ČAS.

2.6.2 Každá Sportovní komise předloží návrh delegace sportovních komisařů, hlavního technického komisaře, hlavního časoměřiče případně časoměřičské skupiny. Tento návrh podléhá konečnému schválení VVA.

2.6.3 Delegaci hlavních činovníků rozesílá sekretariát AS AČR formou rozdělovníků pořadatelům a delegovaným činovníkům. Souhrnné delegace budou k dispozici na internetových stránkách jednotlivých disciplín.

2.6.4 Delegaci technických komisařů upřesní hlavní technický komisař s pořadatelem na základě nominace zpracované Technickou komisí, počtu přihlášených vozidel (pořadatel je povinen neprodleně zaslat seznam přihlášených v den uzávěrky přihlášek hlavnímu technickému komisaři) a ostatních faktorů ovlivňujících počet TK.

Návrh nominace technických komisařů bude HTK podniku provedena s ohledem na:

1. dojezdovou vzdálenost
2. odbornost
3. jazykovou vybavenost (pro mez. podniky)

Rozhodnutí o konečných nominacích je v kompetenci předsedy TKomise.

Doporučený minimální počet technických komisařů na jednotlivých podnicích podle disciplín:

Rally	1+6
RSS+HA	1+5
ZAV	1+1
ZAO	1+4
AX+RX	1+4 (včetně RB a měření hluku)
RB solo	1
Karting MČR	4
AS	1
Drifting	1

Doporučený počet technických komisařů pro přejímku je dán vztahem:
P = (10 x V) : T
kde: P = potřebný počet komisařů zaokrouhlený na nejbližší vyšší celé číslo
10 = čas k převzetí 1 vozu (konstanta) [min.]
V = počet přihlášených vozů [1]
T = celkový čas přejímky [min.]

Při rally je třeba počet techniků upravit vzhledem k měření Pop-off ventilu a plombování turbodmychadel a náhr. dílů o + 2

Při rally je třeba počet techniků upravit vzhledem k vážení na přejímce o + 1

HTK podniku je povinen konzultovat s pořadatelem využití pomocníků („helfrů")

Účast technických komisařů na startu RZ rally není nezbytná.

Delegaci časoměřičů s rozdělením dle časoměřičských licencí doplní hlavní časoměřič po dohodě s pořadatelem.

Delegaci časoměřičů je nutné provádět tak, aby doprava osob do místa konání podniku byla co nejrentabilnější, a ve vozidle se přepravovalo co nejvíce osob. Použití automobilu pro jednu osobu (časoměřiče) musí odsouhlasit pořadatel.

Případné omluvy řeší hlavní delegovaní činovníci s pořadatelem a sekretariátem AS AČR.

2.6.5 Při podnicích, zejména rally a rallysprint, bude delegován na každé pracoviště minimálně jeden časoměřič. Počet časoměřičů a eventuálních pomocníků (viz bod 2.6.8) na jednotlivých postech dohodne hlavní časoměřič s pořadatelem. Na startu polookruhových RZ budou nominováni minimálně 3 časoměřiči. Při okruhových RZ budou časoměřiči a jejich počet nominován dle návrhu HČ. V rámci výchovy nových adeptů nebo v rámci řešení nepředvídatelných situací (nemoc, karanténa, úraz,.) může HČ po dohodě s pořadatelem nominovat na podnik navíc záložního časoměřiče nebo adepta.

2.6.6 Funkci ředitele závodu a sportovního komisaře na mezinárodních podnicích FIA, kde je předepsáno školení pro SK a ředitele (např. off-road a historická vozidla) mohou vykonávat pouze činovníci, kteří toto školení absolvují.

2.6.7 Činovníci, kteří vykonávají funkci na mezinárodních sportovních podnicích v zahraničí, musí mít příslušnou licenci a souhlas AS AČR.

2.6.8 Pořadatel má za povinnost zabezpečit všechna pracoviště a kontrolní stanoviště činovníků proti povětrnostním vlivům a po dohodě s hlavními činovníky vybavit tato místa potřebným materiálem a pomocným personálem.

2.6.9 Při podnicích rally a rallysprint s účastí do devadesáti přihlášených posádek budou přítomni dva technici monitorovacího systému, při větším počtu přihlášených posádek po dohodě s pořadatelem tři technici. Počet převzatých posádek při technické přejímce nesmí překročit dvacet za hodinu.

2.7 Náhrady činovníků

Pořadatelé motoristických sportovních podniků hradí delegovaným činovníkům tyto druhy náhrad:

2.7.1 Každý delegovaný činovník má nárok na náhradu prokázaných jízdních výdajů, na stravné podle příslušných právních předpisů a odpovídající ubytování.

Při použití osobního automobilu je povinné uzavření havarijního pojištění, včetně pojištění sedadel mimo řidiče, jsou-li přepravovány další osoby.

2.7.2 Sportovním komisařům, bezpečnostním delegátům, technickým komisařům a činovníkům pro styk s jezdci (nominovaným odbornou komisí) je dále vyplácena smluvní odměna za dobu nezbytnou pro výkon jejich funkce.

Smluvní odměna se vyplácí za jeden kalendářní den v této výši:

Funkce	Mistrovství FIA	Podniky ZSE a AS AČR
Hlavní sportovní komisař	--	2500
Sportovní komisař	2500	2000
Bezpečnostní delegát	2500	2500
Činovník pro styk s jezdci	2000	1500
Stálý sekretář SSK	2500	2500
Hlavní technický komisař	2500	2500
Technický komisař	1900	1900

V případě nástupu po 12,00 hod. se vyplácí smluvní odměna v poloviční hodnotě.
V odměně HSK a HTK je zahrnuta i odměna za formální a praktickou přípravu na podnik.

2.7.3 Všichni delegovaní časoměřiči, obsluha výpočetní techniky a obsluha sledovacího systému mají nárok na odměnu za práci, a to jednak v pracovních dnech, tak i ve dnech pracovního klidu.
Hodinové sazby za výkon časoměřiče a dispečera při rally v Kč:

Funkce	Mistrovství FIA	Podniky ZSE a AS AČR
Dispečer	200	200
Časoměřič	200	200
Adept	140	140

Částka u vedoucího dispečinku a hlavního časoměřiče se zvyšuje o 35 %.
Pracovní výkon se počítá od okamžiku stanoveného nástupu na pracoviště, tj. vedle doby trvání podniku je nutné započítat dobu na přípravu a likvidaci stanoviště atd. v max. výši dvou hodin. Odměna za dobu instruktáže před podnikem je stanovena ve výši 50 % příslušné hodinové sazby.

2.7.4 Pevné kilometrovné činí 7,50 Kč/km – platí pro benzín i naftu. Kilometrovné v případě použití doprovodného obytného přívěsu se zvyšuje na 10,00 Kč/km.
Stravné na cestovním příkaze, resp. Dohodě o provedení práce je stanoveno aktuální Vyhláškou Ministerstva práce a sociálních věcí.

2.7.5 V případě špatného výkonu funkce může pořadatel jednotlivci nebo skupině**,** po dohodě s příslušným hlavním činovníkem, sjednanou částku snížit.

2.7.6 <u>Vyúčtování TK a ČAS</u>
Delegovaný hlavní technický komisař a hlavní časoměřič po obdržení Zvláštních ustanovení závodu, včetně časového harmonogramu, dohodne s předsedou příslušné komise časový harmonogram činnosti delegovaných činovníků s předběžnou kalkulací náhrad pro všechny delegované technické komisaře nebo časoměřiče.
Po závodě předá na sekretariát AČR požadované doklady od jednotlivých činovníků (smlouvy o provedení práce, úplné cestovní příkazy, výkaz skutečně odpracovaných hodin, kopie technického průkazu v případě použití vozidla, správně vyplněné faktury atd.). Delegovaní činovníci jsou povinni přistoupit na Dohodu o provedení práce s pořadatelem včetně účtování cestovného dle aktuální Vyhlášky, vydané Ministerstvem práce a sociálních věcí na základě § 189, odst. 1, zákona č. 262/2006 Sb. vždy v případě, že výkon funkce není předmětem jejich živnostenského listu.
V případě skupinové fakturace předkládá fakturu vedoucí skupiny. U fakturace musí být vždy dohodnuty předem veškeré položky faktury = výkon, kilometrovné, DPH atd.) Plátci DPH provádějí fakturaci cestovních náhrad bez započtení stravného.

2.7.7 Veškeré vyúčtování a vyplacení odměn sportovním komisařům, bezpečnostním delegátům, technickým komisařům provede AČR. Vyplacení odměn bude provedeno jednorázově, vždy za uplynulý měsíc ve výplatním termínu mezd, převodem na účet.

2.7.8 Nábor nových časoměřičů

Pokud stávající licencovaný časoměřič či vedoucí časoměřičské nebo zpracovatelské skupiny (dále jen Scout) prokazatelně získá nového adepta, který splní podmínky pro vydání licence a s ní absolvuje alespoň dva podniky, tak se příští rok zlevní licence Scouta o 100 Kč / za každého adepta (max. o 500 Kč). Evidenci si vede každý Scout, který do 15. 11. zašle, společně s hodnotícími zprávami HČ podniků, kterých se Adept účastnil, žádost předsedovi Časoměřičské komise AČR. Novým adeptem se rozumí osoba, která dříve neměla a nemá jinou licenci AČR a splňuje podmínky v kap. B NSŘ. Tato pravidla mohou být průběžně upravována a podléhají rozhodnutí VVA.

3. POVINNOSTI ČINOVNÍKŮ

3.1 Zakázané funkce

Každý činovník může vykonávat na sportovním podniku pouze funkci, pro kterou byl nominován. Žádný licencovaný činovník nesmí působit na sportovním podniku, kde by mohlo dojít ke střetu zájmů mezi funkcí, na níž byl delegován a jeho dalšími aktivitami. V tomto případě je povinen funkci odmítnout a v dostatečném časovém předstihu toto odmítnutí oznámit ASN.

3.2 Povinnosti sportovních komisařů

3.2.1 Všeobecně platí, že sportovní komisaři (SK) nejsou žádným způsobem odpovědní za organizaci sportovního podniku a nesmějí mít žádnou výkonnou funkci, vztahující se k tomuto podniku. Nenesou tedy z titulu své funkce odpovědnost vůči nikomu jinému než národní sportovní autoritě, které podléhají.

3.2.2 Sportovní komisaři jednají společně pod vedením hlavního sportovního komisaře (HSK), jmenovitě uvedeného ve zvláštních ustanoveních pro sportovní podnik. HSK je odpovědný za plán zasedání sboru sportovních komisařů a jeho dodržování, za dodržování programu jednání a za protokoly z jednání.

V případě rovnosti hlasů při hlasování je rozhodující hlas HSK.

Zasedání Sboru sportovních komisařů se kromě ředitele a pozvaných hlavních činovníků může zúčastnit i pozorovatel ASN.

3.2.3 Ředitel závodu musí být v úzkém kontaktu s HSK po celou dobu trvání sportovního podniku, aby byl zajištěn jeho řádný průběh.

3.2.4 Sportovní komisaři jsou povinni veškerá porušování sportovních řádů, zvláštních ustanovení, programů či jiných oficiálně sdělených pokynů při sportovním podniku, řešit bez zbytečného odkladu a co nejdůrazněji při šetření práv jednotlivých účastníků podniku.

3.2.5 HSK je povinen odeslat zprávu o sportovním podniku na sekretariát AS AČR nejpozději do 48 hodin po skončení podniku. Zpráva by měla obsahovat i údaje o technické přejímce a kontrole, které HSK poskytne hlavní TK. Zpráva musí obsahovat detailní popis eventuálních mimořádných událostí a řešených protestů. V případě podniků, kde HSK je ze zahraničí, odesílá zprávu první SK s licencí AS AČR.

3.2.6 V případě sportovního podniku, zahrnujícího více soutěží, mohou být pro každou soutěž jiní delegovaní činovníci.

3.3 Pravomoci sportovních komisařů

3.3.1 Sportovní komisaři mají právo, dané sportovními řády, zajistit dodržování MSŘ, národních předpisů a zvláštních ustanovení, stejně jako programů. Posoudí všechny protesty, které mohou vzniknout u příležitosti sportovního podniku s výhradou práva na odvolání.

3.3.2 V pravomoci SK je zejména:

- rozhodovat o sankcích v případě porušení zákonů a předpisů;
- výjimečně doplňovat zvláštní ustanovení

- odsouhlasit všechny Prováděcí ustanovení (PU) vydané po schválení ZU
- měnit složení nebo počet sérií
- schvalovat nový start v případě ex aequo
- schvalovat změny jezdců
- stanovovat minimální rozsah technických kontrol
- přijímat nebo odmítat opravy, navrhované rozhodčími faktu
- rozhodnout na základě hlášení traťových komisařů nebo rozhodčích faktu
- v případě protestu vyslechnout všechny zainteresované strany a vydat závazné rozhodnutí s uvedením čl. MSŘ či NSŘ, který byl porušen a dále s uvedením data, času vydání, podpisu všech SK. Předat toto rozhodnutí soutěžícímu, který podpisem potvrdí jeho převzetí a uvede i čas převzetí pro event. rozhodování o odvolání
- ukládat časové tresty a pokuty
- vyhlašovat vyloučení
- v případě nutnosti provádět změny výsledků
- zabránit v soutěži každému jezdci (nebo automobilu), o kterém se domnívají, že představuje nebezpečí, nebo o kterém jim toto podezření sdělil ředitel závodu
- vyloučit z určité soutěže nebo z celého sportovního podniku soutěžícího nebo jezdce, kterého pokládají za nezpůsobilého, nebo který tak byl označen ředitelem závodu, nebo kterého shledají vinným z nesprávného řízení, podloudného manévru či jednání. Kromě toho mohou požadovat, pokud se dotyčný odmítne podřídit příkazu odpovědného činovníka, aby opustil prostor závodu a jeho okolí;
- odložit závod v případě vyšší moci nebo z vážných bezpečnostních důvodů;
- co se týče startovní a cílové čáry či jiné otázky, provádět v programu změny, o které požádá ředitel závodu nebo organizační výbor, aby byla zajištěna co největší bezpečnost soutěžících a publika;
- v případě nutnosti určit jednoho nebo více náhradníků pro sportovní komisaře, aby bylo možné zajistit přítomnost nezbytných tří sportovních komisařů;
- rozhodnout o zastavení závodu;
- vydat oficiální výsledky podepsané všemi SK

Veškerá rozhodnutí musí být vydána písemnou formou v souladu s MSŘ FIA.

3.4 Povinnosti ředitele závodu

Ředitel závodu může být současně tajemníkem sportovního podniku a může mít několik zástupců.

3.4.1 Zpracovat propozice nebo zvláštní ustanovení a předat je minimálně tři měsíce před podnikem ke schválení ASN. U pořadatelů, na které se nevztahuje pojištění AČR, zaslat zároveň kopii pojistné smlouvy o pojištění příslušného podniku.

3.4.2 Schválená zvláštní ustanovení nebo propozice před podnikem zaslat všem delegovaným činovníkům a soutěžícím včetně potvrzení přihlášky.

3.4.3 Předem informovat sportovní komisaře a pozorovatele o místu a termínu prvního zasedání sboru sportovních komisařů po dohodě s hlavním sportovním komisařem.

3.4.4 Ředitel závodu je odpovědný za řízení sportovního podniku v souladu s oficiálním programem.

Musí především:

- zajistit pořádek na závodišti ve spolupráci s policií nebo pořadatelskou službou pověřenou zajištěním veřejné bezpečnosti;
- ujistit se, že všichni činovníci jsou na svých místech a upozornit sportovní komisaře na absenci některého z nich;
- ujistit se, že všichni činovníci jsou proškoleni a mají veškeré informace pro výkon své funkce;

- sledovat soutěžící a jejich vozy a zabránit jakémukoli vyloučenému či diskvalifikovanému soutěžícímu či jezdci, aby se zúčastnil podniku, pro který není kvalifikován;
- ujistit se, že vůz je řízen určeným jezdcem;
- nechat přijet auta na startovní čáru, srovnat je podle předepsaného pořadí a případně závod odstartovat;
- předložit sportovním komisařům všechny návrhy, vztahující se ke změnám programu a k chybám, přestupkům či protestům soutěžícího;
- převzít tyto protesty a okamžitě je předat sportovním komisařům, kteří rozhodnou o dalším;
- shromáždit protokoly časoměřičů, technických komisařů, kontrolorů, traťových komisařů a všechny další informace, nezbytné pro vypracování pořadí;

3.4.5 Připravit nebo nechat tajemníkem sportovního podniku připravit údaje do závěrečné zprávy obsahující výsledky jednotlivých soutěží a podrobnosti předložených protestů či vyslovených vyloučení pro příslušný závod.

3.5 Race director

Race director může být jmenován pro celou dobu trvání každého mistrovství, poháru, trofeje nebo poháru.

Jeho povinnosti a odpovědnosti pak budou uvedeny v příslušných sportovních předpisech jednotlivých disciplín.

3.6 Povinnosti tajemníka sportovního podniku

3.6.1 Tajemník sportovního podniku je odpovědný za veškerou administrativu v průběhu sportovního podniku a všech oznámení s ním souvisejících.

3.6.2 Zvláště je odpovědný za:

- sestavení seznamu přihlášených a rozeslání hlavnímu časoměřiči a zpracovatelské skupině;
- vyvěšení seznamu přihlášených před administrativní a technickou přejímkou;
- za průběh administrativní přejímky;
- sestavení a vyvěšení seznamu převzatých;
- vyvěšení seznamu kvalifikovaných;
- vyvěšení výsledků jednotlivých jízd;
- zaslání oficiálních výsledků ihned po skončení podniku na sekretariát AS AČR.

3.6.3 V případě nutnosti pomáhá řediteli závodu s přípravou závěrečné zprávy každé soutěže.

3.7 Povinnosti časoměřičů

Základní povinnosti časoměřičů jsou:

- dostavit se na podnik včas dle pokynů hlavního časoměřiče;
- po příjezdu se ohlásit hlavnímu časoměřiči. Hlavní časoměřič se ohlásí řediteli závodu, který mu dá, pokud je to třeba, potřebné instrukce;
- odstartovat závod, pokud o tom rozhodne ředitel závodu;
- pro měření používat pouze typy přístrojů s příslušným platným certifikátem přesnosti (pro měření rekordů min. na 1/100 s). Tento certifikát (osvědčení, kalibrační protokol), vydaný pověřenou institucí (např. autorizované metrologické středisko s akreditací pro metrologii, autorizovaný servis výrobce dané časomíry apod.) nesmí být starší 5 let. Pro měření rally a rallysprintu používat zejména hodiny ALGE a HEUER.
- dle typu podniku měřit časy;
- HČ a/nebo vedoucí zpracovatelské skupiny je povinen zkontrolovat předběžné a oficiální výsledky;
- bez pokynu HČ neopouštět při závodě určené stanoviště;

- sestavit a sepsat na vlastní odpovědnost protokoly a předat je spolu se všemi potřebnými dokumenty buď HČ, řediteli závodu (nebo jím pověřené osobě), pokud se jedná o sportovní podnik, nebo ASN, pokud se jedná o pokus o rekord či zkoušku;
- hlavní časoměřič předat po ukončení závodu HSK zprávu o časoměření a zjištěných potížích;
- na žádost předat originální záznamy měření buď sportovním komisařům nebo ASN**,** jinak HČ nebo řediteli závodu (jím pověřené osobě);
- časy nebo výsledky sdělit pouze sportovním komisařům nebo řediteli závodu, s výjimkou jiných pokynů ze strany těchto činovníků;
- časoměřič, který bude mít na stanovišti časoměřiče – adepta je (dle okolností) povinen s ním aktivně spolupracovat. O činnosti adepta následně informovat HČ.
- na všech podnicích měřit časy a synchronizovat hodiny, zejména start a cil měřených testů dle pokynů HČ. Za synchronizaci hodin je zodpovědný HČ.

3.8 Povinnosti licencované zpracovatelské skupiny

- před podnikem, v dostatečném předstihu, smluvně dohodnout s ředitelem podniku jednak rozsah sběru, zpracování a distribuce dat, a také rozsah spolupráce s dalšími činovníky podniku (zejména s časoměřiči, dodavatelem časoměrné a přenosové techniky, činovníky v TS, technickými komisaři, bezpečnostním činovníkem apod.), dále též dohodnout ostatní vzájemné podmínky zpracovatelské činnosti, a také vydávání neoficiálních, průběžných a oficiálních výsledků a distribuci těchto výsledků.
- po příjezdu na ředitelství se ohlásit (vedoucí skupiny) řediteli podniku, který podá, je-li to třeba, další potřebné instrukce,
- během podniku provádět zejména ve spolupráci s časoměřiči (hlavním časoměřičem) dohodnutý sběr dat ze stanovišť, zpracovávat data do požadovaného formátu a následně zpracovaná data (výsledky), dle pokynů ředitele nebo jím určeného činovníka, předávat v dohodnuté formě (sestavy, na monitory, elektronická forma,…) a na dohodnutých médiích (papír, ,…) příslušným činovníkům podniku (časoměřičům na kontrolu, tiskovému středisku, vzdálenému TS, apod.) k případné další distribuci
- předběžné a oficiální výsledky, po kontrole s časoměřiči, sdělit a předat pouze hlavnímu časoměřiči nebo sportovním komisařům nebo řediteli závodu, s výjimkou jiných pokynů ze strany příslušných licencovaných činovníků.

3.9 Povinnosti a práva technických komisařů

3.9.1 Techničtí komisaři jsou pověřeni kontrolou vozidel z hlediska dodržování technických a bezpečnostních předpisů.

3.9.2 Jsou povinni:

- provést technickou přejímku vozidel startujících v podniku ve stanoveném čase
- provádět svou kontrolu buď před podnikem na žádost ASN nebo organizačního výboru, nebo během podniku či po něm na žádost ředitele podniku nebo SSK dle předem schváleného plánu kontrol.
- používat kontrolní přístroje schválené nebo přijaté ASN;
- sdělovat výsledky své činnosti pouze HSK a řediteli závodu;
- sestavit, podepsat a nechat podepsat soutěžícím protokoly o výsledcích kontrolní činnosti a předat je HSK.

3.9.3 Mají právo:

- kontrolovat shodnost (soulad s předpisy) vozu nebo jezdce kdykoliv během podniku
- požadovat rozebrání vozidla soutěžícím na jeho náklady. Účelem musí být zjišťování dodržování předpisů (souladu vozu s předpisem) na základě schváleného plánu kontrol.
- požadovat, aby soutěžící uhradil všechny náklady, které naplnění výše uvedených práv může vyvolat

- požadovat, aby soutěžící dodal takové vzorky nebo součásti, které pokládají ke kontrole za nezbytné.

3.10 Činovník pro styk se soutěžícími

ASN může jmenovat na jednotlivých podnicích činovníka pro styk se soutěžícími. Pokud tak neučiní, je jmenován ředitelem podniku.

Hlavním posláním tohoto činovníka je informovat soutěžící a stále s nimi spolupracovat. Dále je oprávněn přijímat podněty a stížnosti soutěžících a informovat o nich ředitelství závodu.

Tato funkce musí být svěřena osobě, která má licenci ASN, protože její činnost vyžaduje znalost sportovních řádů. Činovník pro styk se soutěžícími se může zúčastňovat zasedání sportovních komisařů, aby byl informován o všech přijatých rozhodnutích.

Činovníka pro styk se soutěžícími musí soutěžící snadno poznat, a proto:

- nosí zřetelné označení
- je představen soutěžícím při shromáždění
- jeho fotografie je zveřejněna ve zvláštních ustanoveních případně v prováděcích ustanoveních a/nebo na oficiální vývěsce.

3.11 Povinnosti hlavního činovníka pro bezpečnost

- je členem organizačního výboru a musí být uveden ve Zvláštních ustanoveních
- podílí se na přípravě Bezpečnostního plánu a zodpovídá za jeho vypracování
- být během podniku v trvalém spojení s ředitelem, hlavním lékařem a při rally se startem každé RZ (telefonem nebo rádiem)
- zodpovídá za realizaci Bezpečnostního plánu

3.12 Pozorovatel ASN

3.12.1 Na vybrané podniky bude vysílán Pozorovatel ASN. Seznam těchto podniků schvaluje VVA.

3.12.2 Pozorovatel ASN vykonává při automobilových rally a rallysprintech zároveň funkci bezpečnostního delegáta.

3.12.3 Pořadatel je povinen umožnit pozorovateli přístup do všech prostor i na všechna oficiální jednání a poskytnout mu veškerou dokumentaci k podniku i ostatní doklady, které potřebuje k hodnocení.

3.12.4 Pozorovatel nemá sportovní pravomoc, může se však zúčastnit zasedání sboru SK.

3.12.5 Hodnotící zprávu podle předepsané osnovy zašle pozorovatel do 14 dnů na sekretariát AS AČR a předsedovi Sportovní komise.

3.12.6 Náklady na dopravu spojené s funkcí pozorovatele hradí AS AČR, náklady na ubytování hradí pořadatel.

3.13 Bezpečnostní delegát ASN

ASN může jmenovat bezpečnostního delegáta, který má být pořadatelům nápomocen při stanovení rozsahu potřebných bezpečnostních opatření, při přípravě bezpečnostních plánů, případně při školení a přezkoušení traťových a bezpečnostních komisařů a je pověřen kontrolou bezpečnosti diváků.

Pořadatel je povinen zajistit prohlídku připravovaných bezpečnostních opatření před startem sportovního podniku (u rally 1 měsíc před startem podniku).

Bezpečnostní delegát ASN nezodpovídá za realizaci Bezpečnostního plánu, má výhradně kontrolní, inspekční a hodnotící funkci, nenahrazuje práci a povinnosti Hlavního činovníka pro bezpečnost ani Bezpečnostního činovníka RZ jmenovaných organizačním výborem rally.

3.14 Stálý sekretář sboru sportovních komisařů

ASN může jmenovat stálého sekretáře sportovních komisařů, který při podniku vede veškerou administrativu SSK včetně předepsané dokumentace. Má rovněž zajistit, aby pořadatelé připravili odpovídající pracovní prostředí pro SSK.

Pro RSS je jmenován povinně a pro ostatní podniky jen na žádost příslušné Sportovní komise.

Náklady na dopravu spojené s funkcí sekretáře hradí AS AČR, náklady na ubytování a smluvní odměnu hradí pořadatel.

3.15 Média delegát

ASN může jmenovat mediálního delegáta, který je pověřen kontrolou bezpečnosti médií. Mediální delegát není zodpovědný za bezpečnost pracovníků médií, má výhradně kontrolní a inspekční funkci. Možný rozsah jeho činnosti:

- kontrola akreditací médií na jednotlivé podniky
- konzultace stanovení rozsahu potřebných opatření směřujících k bezproblémovému průběhu činnosti zástupců médií
- spolupráce na prezentaci podniku v rámci tiskových konferencí atd.
- spolupráce na tvorbě Bezpečnostního plánu ve smyslu bezpečnosti pohybu pracovníků médií, rozmístění media zón atd.
- kontrola předem zpracovaných plánů pohybu TV štábů,
- účast na školení a případném přezkoušení pracovníků médií.
- vypracování hodnotící zprávy po ukončení podniku.

B. ČINOVNÍCI

C. DISCIPLINÁRNÍ ŘÁD AUTOMOBILOVÉHO SPORTU AČR

1. VŠEOBECNĚ

1.1 Práva a povinnosti všech držitelů licencí vydaných Automobilovým sportem Autoklubu ČR (dále jen „AS AČR“), tedy soutěžících, jezdců, činovníků a pořadatelů v rámci sportovních podniků spadajících do působnosti AS AČR, jsou upravena zejména Mezinárodním sportovním řádem (dále jen „MSŘ“), jeho přílohami a Národními sportovními řády (dále jen „NSŘ“) nebo sportovními předpisy FIA, jakož i dalšími řády, předpisy a normami, které jsou ze strany FIA, AČR, resp. jiných oprávněných orgánů vydány a zveřejněny.

1.2 Dodržování výše uvedených předpisů je sledováno příslušnými sportovními orgány a jejich porušení v jednotlivých případech pak je příslušnými disciplinárními orgány projednáno a postiženo podle tohoto Disciplinárního řádu (dále jen „DŘ“).

1.3 Tento DŘ zejména upravuje jednotlivé disciplinární přestupky, disciplinární tresty, druhy a pravomoci disciplinárních orgánů a průběh disciplinárního řízení.

1.4 Řízení ve věcech podezření z porušení antidopingových předpisů se řídí také Směrnicí pro kontrolu a postih dopingu ve sportu v České republice.

2. DISCIPLINÁRNÍ PŘESTUPEK, DISCIPLINÁRNÍ PRAVOMOC

2.1 Za disciplinární přestupky, které jsou postihovány dle tohoto DŘ, se považují zejména:

2.1.1 Veškerá porušení řádů, zejména MSŘ a NSŘ, jak je v těchto řádech uvedeno.

2.1.2 Veškeré úplatkářství nebo pokus, ať přímo nebo nepřímo, uplatit jakoukoliv osobu mající oficiální povinnosti ve vztahu k nějakému sportovnímu podniku nebo mající jakýkoliv právní vztah k sportovnímu podniku, jakož i přijetí, nebo vyžádání si, úplatku takovou osobou. Úplatkem se rozumí neoprávněná výhoda spočívající v přímém majetkovém obohacení nebo jiném zvýhodnění.

2.1.3 Jakékoliv jednání mající za cíl záměrně zajistit účast vozidla neodpovídajícího předpisům ve sportovním podniku.

2.1.4 Jakékoliv nekalé jednání poškozující zájmy jakéhokoliv sportovního podniku nebo obecně zájmy motoristického sportu. Toto se vztahuje i na jakékoliv jednání poškozující zájmy některého účastníka sportovního podniku, ať jezdce nebo soutěžícího, AČR jako celku nebo jejího funkcionáře. Za jednání ve smyslu tohoto článku je považováno též opuštění místa konání sportovního podniku soutěžícím či jezdcem, aniž by o tomto informovali činovníky podniku, pokud je jednání dotčeného soutěžícího či jezdce během podniku projednáváno ředitelem závodu nebo sborem sportovních komisařů, před rozhodnutím těchto činovníků.

2.1.5 Jakákoliv účast, a to jak soutěžícího či jezdce tak i činovníků, na automobilovém sportovním podniku nezapsaném do mezinárodního či národního kalendáře nebo neschváleném AS AČR.

2.1.6 Úmyslné poškození věci některého účastníka sportovního podniku, činovníka AS AČR nebo třetí osoby v souvislosti se sportovním podnikem.

2.1.7 Zneužití pravomoci činovníka AS AČR.

2.2 Disciplinární pravomoc disciplinárních orgánů dle tohoto DŘ se vztahuje na držitele licencí AS AČR, tedy zejména soutěžící, jezdce, zákonné zástupce jezdců, činovníky a pořadatele sportovních podniků, a to na jejich jednání v rámci podniků spadajících dle příslušných řádů do působnosti AČR, resp. AS AČR, jakož i na další osoby, pokud je jejich disciplinární odpovědnost založena příslušným řádem nebo jiným předpisem.

3. DISCIPLINÁRNÍ TRESTY

3.1 V rámci jednání spadajících do působnosti AČR může být postihováno v disciplinárním řízení dle tohoto DŘ uložením sankcí v tomto DŘ vymezených.

3.2 V disciplinárním řízení dle tohoto DŘ mohou být ukládány jednotlivými disciplinárními orgány dle jejich pravomocí vymezených dále v tomto DŘ, následující sankce uvedené v pořadí dle vzestupné závažnosti:

- Důtka
- Pokuta
- Časový trest
- Vyloučení
- Zákaz činnosti
- Diskvalifikace

Disciplinární orgány dle svých pravomocí mohou dále uložit i další sankce, které jsou uvedené v MSŘ čl. 12.3.

3.3 Důtka

3.3.1 Důtkou se rozumí postih napomenutím držitelům licencí AS AČR, který představuje nejméně závažnou formu sankce.

3.3.2 Po právní moci rozhodnutí disciplinárního orgánu ukládajícího trest důtky se důtka vhodným způsobem zveřejní (například na internetových stránkách AČR) s popisem postihovaného kárného provinění.

3.3.3 Rozhodnutí příslušného disciplinárního orgánu musí obsahovat znění důtky určené ke zveřejnění, jakož i způsob, jakým bude zveřejněna.

3.4 Pokuta

3.4.1 Pokutou se rozumí finanční postih držitele licence AS AČR.

3.4.2 Pokutu lze ukládat jednotlivými disciplinárními orgány pouze do výše stanovené tímto DŘ nebo jinými řády či předpisy.

3.4.3 Pokuta musí být zaplacena AS AČR do 48 hodin po jejím uložení, jako trestu na bankovní účet 107-8770960207/0100, do poznámky uvést jméno a důvod platby. V případě rozhodnutí DK a NOS musí být zaplacena do 48 hodin od právní moci rozhodnutí. Opožděné zaplacení pokuty může mít za následek uložení trestu zákazu činnosti nejméně do doby zaplacení.

3.4.4 Finanční prostředky vybrané AS AČR na pokutách slouží k rozvoji a podpoře organizace sportovních podniků v působnosti AČR, resp. AS AČR.

3.5 Časový trest

3.5.1 Časovým trestem se rozumí časový trest vyjádření v minutách a/nebo sekundách.

3.6 Vyloučení

3.6.1 Soutěžící nebo jezdec, kterému je uložen trest vyloučení, je vyloučen z jízdy závodu nebo z celého sportovního podniku dle rozhodnutí příslušného disciplinárního orgánu.

3.6.2 Ve všech případech vyloučení propadá zaplacený vklad ve prospěch organizátora dotčeného sportovního podniku.

3.7 Zákaz činnosti

3.7.1 Trest zákazu činnosti představuje ztrátu práva účasti na sportovních podnicích v jakékoliv funkci, a to s rozsahem pro území v působnosti AS AČR v případě, že se jedná o národní zákaz činnosti, nebo s rozsahem na území v působnosti jakékoliv jiné sportovní autority, pokud se jedná o mezinárodní zákaz činnosti. Zákaz činnosti může být uložen kterémukoliv držiteli licence AS AČR.

3.7.2 <u>Národní zákaz činnosti</u>

Každý soutěžící nebo jezdec, který je potrestán národním zákazem činnosti, neprodleně předloží AS AČR svoji licenci, a AS AČR uvede na zadní straně licence

„Neplatí pro…“ (název státu). Po vypršení doby, po kterou byl zákaz činnosti uložen, vydá AS AČR soutěžícímu nebo jezdci novou licenci.

3.7.3 Mezinárodní zákaz činnosti

Každý soutěžící nebo jezdec, který je potrestán mezinárodním zákazem činnosti, neprodleně odevzdá svoji licenci na sekretariát AS AČR, jenž mu ji vydá zpět až po uplynutí doby, na kterou byl zákaz činnosti uložen.

3.7.4 Jak v případě národního, tak mezinárodního zákazu činnosti může být délka trvání trestu zákazu činnosti prodloužena o jakékoliv prodlení soutěžícího nebo jezdce při předkládání, resp. odevzdávání licence AS AČR.

3.8 Diskvalifikace

3.8.1 Trest diskvalifikace představuje trvalou ztrátu práv účastnit se jakýmkoliv způsobem jakéhokoliv podniku, nebo činnosti, která je řízena AČR. Trest diskvalifikace může být uložen držiteli licence AS AČR.

3.8.2 Trest diskvalifikace může být zrušen pouze rozhodnutím AČR.

3.8.3 Trest diskvalifikace může být uložen pouze za mimořádně závažné přestupky proti řádům nebo jiným závazným pravidlům.

3.8.4 V důsledku trestu diskvalifikace dochází také ke zrušení dosavadních sportovních výsledků v daném kalendářním roce dosažených potrestaným soutěžícím nebo jezdcem a k propadnutí zaplaceného vkladu ve prospěch pořadatelů příslušných podniků.

3.9 Podmíněné ukládání trestů

3.9.1 Veškeré výše uvedené tresty mohou být disciplinárními orgány ukládány s podmíněným odkladem.

3.9.2 Při ukládání trestu s podmíněným odkladem stanoví disciplinární orgán rovněž trvání zkušební doby. Ta může trvat nejdéle 2 roky od uložení trestu.

3.9.3 Pokud se potrestaný během zkušební doby dopustí jakéhokoliv disciplinárního přestupku, rozhodne disciplinární orgán, který uložil podmíněný trest o tom, zda a jak dojde k výkonu tohoto podmíněně uloženého trestu.

3.10 Upuštění od potrestání

3.10.1 V případě, že disciplinární orgán dospěje k závěru, že již samotné projednání disciplinárního provinění v disciplinárním řízení bylo s ohledem na okolnosti dostatečné, může rozhodnout o tom, že upustí od uložení trestu.

4. DISCIPLINÁRNÍ ORGÁNY A JEJICH PRAVOMOCI

4.1 Disciplinárními orgány, které jsou oprávněny v disciplinárním řízení projednávat disciplinární přestupek a ukládat disciplinární tresty, jsou:

- Ředitel závodu
- Sportovní komisaři
- Výkonný výbor AS AČR
- Disciplinární komise AČR
- Národní odvolací soud AČR

4.2 Jednotlivé disciplinární orgány jsou oprávněny vykonávat svoji disciplinární pravomoc a ukládat disciplinární tresty v rozsahu dále uvedeném, pokud není jiným předpisem stanoveno jinak.

4.3 Disciplinární orgány vykonávají svoje disciplinární pravomoci buď na základě podnětů, jak je upraveno v tomto DŘ, nebo tak mohou činit z vlastní iniciativy a titulu své funkce.

4.4 Ředitel závodu

4.4.1 Ředitel závodu je oprávněn v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:

4.4.1.1 Nepovolit start soutěžícímu z důvodu přestupků zjištěných při seznamovacích jízdách, administrativní přejímce nebo při technické přejímce.
4.4.1.2 Uložit jezdci nebo soutěžícímu napomenutí (důtku).
4.4.1.3 Uložit jezdci nebo soutěžícímu trest pokuty do výše 50.000 Kč. Splatnost pokuty v takovém případě určuje ředitel závodu.
4.4.1.4 Uložit jezdci nebo soutěžícímu časový trest.
4.4.1.5 Uložit jezdci nebo soutěžícímu trest vyloučení.

4.4.2 Pravomoci ředitele závodu mohou být dále upraveny zvláštními řády a předpisy zejména pro jednotlivé disciplíny.

4.4.3 Disciplinární přestupky, jejichž řešení není v jeho pravomoci, oznámí ředitel závodu sportovním komisařům.

4.5 Sportovní komisaři

4.5.1 Sportovní komisaři jsou oprávněni v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:
4.5.1.1 Uložit jezdci nebo soutěžícímu napomenutí (důtku).
4.5.1.2 Uložit jezdci nebo soutěžícímu časový trest.
4.5.1.3 Uložit jezdci nebo soutěžícímu trest pokuty do výše 150.000 Kč.
4.5.1.4 Uložit jezdci nebo soutěžícímu trest vyloučení nebo vyloučení ze závodu, a to na základě zprávy ředitele závodu o porušení předpisů, zprávy technického komisaře o porušení technických předpisů nebo na základě vlastního rozhodnutí. Před vyloučením jezdce nebo soutěžícího ze závodu musí být tito předvoláni k ústnímu projednání přestupku, aby jim byla dána možnost osobně se hájit.

4.5.2 Sportovní komisaři uloží některý z výše uvedených trestů zejména na základě projednání řádně podaného protestu.

4.5.3 Pravomoci sportovních komisařů mohou být dále upraveny zvláštními řády a předpisy zejména pro jednotlivé disciplíny.

4.5.4 Sportovní komisaři mohou postoupit Disciplinární komisi AČR k projednání a rozhodnutí přestupek natolik závažný, že považují za nutné, aby byl dále řešen ve vyšší instanci. Sportovní komisaři v tomto případě musí odebrat a zadržet soutěžícímu či jezdci jeho licenci, čímž dojde k pozastavení platnosti licence, a to až do nabytí právní moci rozhodnutí Disciplinární komise AČR.

4.5.5. O odebrání licence sepíší sportovní komisaři na místě protokol.

4.6 Disciplinární komise AČR

4.6.1 Disciplinární komise AČR (dále jen „DK“) je řádnou komisí AČR v čele se jmenovaným předsedou.

4.6.2 V případě zahájení disciplinárního řízení předseda DK jmenuje disciplinární panel (dále i jen „DP), složený z jednoho, dvou nebo tří členů DK, který bude daný případ řešit, a to dle povahy přestupku a časových možností členů DK. Předseda DK je předsedou každého DP.

4.6.3 Žádný z členů DP jmenovaných pro daný případ nesmí být v jakémkoliv vztahu k projednávané věci nebo jejím účastníkům. O případné námitce podjatosti směřující proti členovi DP rozhoduje předseda DK. Nemůže-li předseda DK z jakéhokoliv důvodu být činný jako předseda DP, stává se předsedou 1. místopředseda DK.

4.6.4 Řízení před DK se zahajuje na základě návrhu od činovníků sportovního podniku nebo z iniciativy členů výkonných výborů jednotlivých komisí, odborných komisí nebo VVA. V případě stížnosti od soutěžícího nebo jezdce je tato v první instanci posouzena příslušnou komisí nebo odbornou komisí, která rozhodne o jejím případném postoupení DK.

4.6.5 DK je oprávněna vypracovat si interní sazebník pokut za standardní přestupky. V takovém případě je tento sazebník po schválení VVA publikován na internetových stránkách AČR.

4.6.6 DK je oprávněna v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:

4.6.6.1 Uložit držiteli jakékoliv licence AS AČR, zejména jezdci, soutěžícímu, řediteli závodu, jinému činovníkovi jakýkoliv trest dle tohoto DŘ nebo MSŘ.

4.6.6.2 V případě ukládání trestu pokuty je DK oprávněna uložit tento trest do výše 250.000 Kč.

4.6.6.3 Uložit osobám uvedeným v čl. 4.6.6.1 trest zákazu činnosti (národní nebo mezinárodní) na dobu nejvýše jednoho roku.

4.6.7 DK nemá právo svým rozhodnutím přímo měnit již schválené výsledky jakéhokoliv závodu, avšak k jejich změně může dojít v důsledku jejího rozhodnutí o uložení disciplinárního trestu.

4.6.8 DK projedná všechny případy do **60** dnů od doručení podnětu, V odůvodněných případech může předseda disciplinární komise rozhodnout o prodloužení této lhůty, o čemž musí být účastník disciplinárního řízení informován. V případě, že soutěžícímu nebo jezdci byla sportovními komisaři na podniku odebrána a zadržena licence, vydá předseda DK rozhodnutí o platnosti zadržení. V případě, že toto rozhodnutí předseda DK nevydá, musí být licence soutěžícímu či jezdci navrácena bez zbytečného odkladu.

4.6.9 Rozhodnutí o platnosti zadržení licence dle čl. 4.6.8 nemusí být odůvodněno.

4.7 Národní odvolací soud AČR

4.7.1 Národní odvolací soud AČR (dále jen „NOS“) je disciplinárním orgánem nejvyšší instance, s výjimkou případů podléhajících pravomoci Mezinárodního odvolacího soudu FIA.

4.7.2 Předseda NOS je volen Valnou hromadou AČR na funkční období 4 let.

4.7.3 Předseda NOS k projednání jednotlivých případů jmenuje další členy NOS pro daný případ dle vlastního uvážení a dle povahy případu.

4.7.4 Žádný z členů NOS jmenovaných pro daný případ nesmí být v jakémkoliv vztahu k projednávané věci nebo jejím účastníkům. O případné námitce podjatosti směřující proti členovi NOS rozhoduje předseda NOS. Pokud je v projednávaném případě dána podjatost stávajícího předsedy NOS, jmenuje jiného předsedu NOS ad hoc rozhodnutím Prezídium AČR, jež také rozhodne o případné námitce podjatosti. Prezídium AČR může v takovém případě rozhodovat per rollam.

4.7.5 AČR jmenuje tajemníka NOS.

4.7.6 V případě ukončení činnosti stávajícího předsedy NOS před vypršením jeho funkčního období jmenuje nového předsedu Prezídium AČR s podmínkou dodatečného schválení Výroční konferencí AČR.

4.7.7 NOS je oprávněn v případě zjištění disciplinárních přestupků ve smyslu tohoto DŘ:

4.7.7.1 Uložit držiteli jakékoliv licence AS AČR, zejména jezdci, soutěžícímu, řediteli závodu, nebo jinému činovníkovi jakýkoliv trest dle tohoto DŘ nebo MSŘ.

4.7.8 NOS nemá právo svým rozhodnutím přímo měnit již schválené výsledky jakéhokoliv závodu, avšak k jejich změně může dojít v důsledku jeho rozhodnutí o uložení disciplinárního trestu.

4.7.9 NOS projedná všechny případy nejpozději do **60** dnů po doručení podnětu. V odůvodněných případech může předseda disciplinární komise rozhodnout o prodloužení této lhůty, o čemž musí být účastník disciplinárního řízení informován.

5. DISCIPLINÁRNÍ ŘÍZENÍ

5.1 Základní pravidla řízení

5.1.1 Disciplinární orgány jsou povinny se svědomitě a zodpovědně zabývat každým projednávaným případem a vyřídit jej včas a bez zbytečných průtahů při použití nejvhodnějších prostředků, které vedou k řádnému vyřízení věci.

5.1.2 Řízení se vedle toho, kdo podal podnět a proti komu se disciplinární řízení vede, účastní také zástupce jmenovaný ze strany AS AČR, projeví-li o to AS AČR zájem. Účastníkům řízení musí disciplinární orgány poskytovat v přiměřeném rozsahu pomoc a poučení, aby pro neznalost tohoto DŘ neutrpěli v řízení újmu.

5.1.3 Rozhodnutí disciplinárních orgánů musí vycházet ze spolehlivě zjištěného stavu věci. Řízení je třeba vést tak, aby posilovalo důvěru účastníků řízení i ostatních osob ve správnost rozhodování, aby přijatá rozhodnutí byla přesvědčivá a vedla účastníky řízení a ostatní osoby k dobrovolnému plnění jejich povinností.

5.1.4 Účastníci řízení spolupracují s disciplinárními orgány v průběhu celého řízení. Všichni účastníci mají v řízení rovná procesní práva a povinnosti.

5.1.5 Účastník řízení je povinen předložit disciplinárnímu orgánu licenci AS AČR, má-li ji v držení. Účastníka řízení může zastupovat jím zmocněný zástupce. Zmocnění k zastupování je třeba prokázat písemnou plnou mocí nebo plnou mocí prohlášenou do protokolu.

5.1.6 V případě, že nebyly splněny formální náležitosti některého z opravných prostředků dle tohoto DŘ, je disciplinární orgán oprávněn odmítnout projednání tohoto opravného prostředku i bez jednání.

5.1.7 Každý člen disciplinárního orgánu je zavázán povinností mlčenlivost o všech rozhodnutích, na jejichž přijetí se podílel. Porušení této povinnosti může vést k vyloučení z další činnosti v příslušném disciplinárním orgánu jeho předsedou.

5.2 Protest

5.2.1 Protest je opravným prostředkem, o kterém rozhodují sportovní komisaři.

5.2.2 Podání protestu a jeho projednání upravuje MSŘ a tento DŘ.

5.2.3 Osobou oprávněnou k podání protestu je výhradně soutěžící aktivně se účastnící podniku, který tak může učinit prostřednictvím písemně zmocněného zástupce. Protest se podává v písemné podobě a protestující v něm zejména jasně uvede jakou skutečnost nebo rozhodnutí protestem napadá, v čem je spatřováno pochybení nebo nesprávnost a kdo protest podává, případně čeho se domáhá.

5.2.4 Poplatek za podání protestu činí u národních sportovních podniků 11.500 Kč a u mezinárodních sportovních podniků 20.000 Kč splatných v hotovosti současně s podáním protestu. Je-li protestu vyhověno, poplatek nebo jeho část (v případě částečného úspěchu protestu) se vrací protestujícímu. Je-li protest zamítnut, propadá poplatek AS AČR.

5.2.5 Protest se podává v následujících lhůtách:

A) Ihned po rozhodnutí
- proti výroku technického komisaře o technickém stavu automobilu protestujícího soutěžícího nebo proti vážení jeho automobilu

B) Nejpozději do 2 hodin od skončení technické přejímky
- proti přihlášce jiného jezdce nebo soutěžícího
- proti délce trati závodu nebo soutěže

C) Nejpozději do 1 hodiny před startem
- proti složení rozjížděk a postavení na startu

D) Nejpozději do 30 minut od vyvěšení předběžných výsledků
- proti chybě nebo nesrovnalostem v průběhu závodu
- proti výsledkům závodu

- proti technickému stavu jiného automobilu

Marným uplynutím výše uvedených lhůt právo podat protest zaniká.

5.2.6 O tom, zda byl protest podán řádně a včas rozhodují sportovní komisaři. Sportovní komisaři mohou v případě okolností zvláštního zřetele hodných projednat i protest podaný opožděně.

5.2.7 Sportovní komisaři jsou povinni rozhodnout o každém protestu podaném v průběhu závodu co nejdříve. S výsledkem projednání protestu a s rozhodnutím sportovních komisařů musí být seznámen soutěžící, který protest podal, jakož i další osoby, kterých se rozhodnutí dotýká, a to písemnou formou.

5.2.8 Není-li možno na místě rozhodnout o technickém protestu, bude sporná součástka, jež je předmětem protestu, zaplombována nebo jinak zajištěna proti manipulaci a sportovní komisaři určí místo a čas, kde bude protest projednán. Toto musí být oznámeno písemnou formou i soutěžícím, kteří jsou na protestu zainteresováni. Vlastní technické kontroly při řešení technického protestu se kromě oficiálních činovníků (SK a TK) může zúčastnit pouze zástupce soutěžícího, na kterého byl protest podán.

5.2.9 Je-li protestem či odvoláním ovlivněn výsledek závodu, zveřejní ředitel závodu pouze předběžné výsledky závodu a pozastaví udílení cen a prémií až do konečného vyřešení případu. Je-li protestem či odvoláním ovlivněna jen část výsledků závodu, mohou být v nedotčené části výsledky závodu vyhlášeny jako oficiální.

5.3 Odvolání

5.3.1 <u>Obecná ustanovení</u>

5.3.1.1 Odvolání je opravným prostředkem proti rozhodnutí disciplinárních orgánů prvního stupně (sportovních komisařů nebo DK), o kterém rozhoduje NOS.

5.3.1.2 Podání odvolání a jeho projednání upravuje MSŘ a tento DŘ.

5.3.1.3 Odvolání se podává v písemné podobě a odvolatel v něm zejména jasně uvede, jaké rozhodnutí odvoláním napadá, v čem je spatřována jeho nesprávnost, kdo odvolání podává a čeho se domáhá. Odvolání musí být podepsáno odvolatelem nebo jeho zmocněným zástupcem.

5.3.1.4 Odvolatel má právo podat odvolání rovněž faxem nebo elektronickou poštou s podmínkou jeho potvrzení doporučeným dopisem odeslaným téhož dne.

5.3.2 <u>Poplatek za odvolání</u>

5.3.2.1 Odvolatel je povinen zaplatit poplatek za odvolání, jak je stanoveno níže. Povinnost zaplatit poplatek nastává:

- Oznámením úmyslu podat odvolání sportovním komisařům.
- Podáním odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů na základě dodatečné technické kontroly, když bylo rozhodnutí sportovních komisařů odvolateli doručeno poštou.
- Podáním odvolání proti rozhodnutí DK.

5.3.2.2 Povinnost zaplatit poplatek za odvolání přetrvává i v případě, kdy odvolatel na svém úmyslu odvolat se přestane trvat a upustí od odvolacího řízení.

5.3.2.3 Poplatek za odvolání je splatný ve lhůtách k podání odvolání. Pokud odvolatel v těchto lhůtách poplatek řádně nezaplatí, platí pro něj zákaz činnosti až do doby úplného zaplacení poplatku. Poplatek se považuje za uhrazený dnem připsání částky na účet AS AČR.

5.3.2.4 Není-li odvolání podané dle 5.3.1.4 potvrzeno doporučeným dopisem odeslaným téhož dne, propadá poplatek AS AČR. V odůvodněných případech může disciplinární orgán rozhodnout o vrácení poplatku.

5.3.2.5 Nesplní-li odvolatel poplatkovou povinnost, zastaví NOS řízení.

5.3.2.6 Pokud NOS odvolání nevyhoví, anebo pokud je od odvolacího řízení ze strany odvolatele upuštěno, poplatek propadá ve prospěch AS AČR. Pokud je odvolání shledáno částečně oprávněným, poplatek může být zčásti vrácen. Celý je vrácen, pokud bylo odvolání shledáno důvodným a odvolatel měl ve věci plný úspěch.

5.3.3 Lhůty pro podání odvolání

5.3.3.1 Odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů se podává u AS AČR do 96 hodin od oznámení rozhodnutí sportovních komisařů s tím, že úmysl podat odvolání musí být oznámen sportovním komisařům písemně do jedné hodiny po oznámení jejich rozhodnutí.

5.3.3.2 Odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů přijatému dodatečně po skončení závodu se podává u AS AČR do 96 hodin od dne doručení písemného vyhotovení rozhodnutí sportovních komisařů poštou.

5.3.3.3 Odvolání proti rozhodnutí DK se podává u AS AČR do 7 dnů ode dne doručení písemného vyhotovení rozhodnutí DK poštou.

5.3.3.4 Lhůta pro předání odvolání Mezinárodnímu odvolacímu soudu FIA činí 7 dnů ode dne zveřejnění rozhodnutí AS AČR nebo sportovních komisařů za podmínky, že sportovní komisaři jsou písemně vyrozuměni do jedné hodiny po zveřejnění těchto rozhodnutí o úmyslu se odvolat.

5.3.3.5 Marným uplynutím výše uvedených lhůt právo podat odvolání zaniká.

5.3.4 Odvolání proti rozhodnutí sportovních komisařů

5.3.4.1 Soutěžící, bez ohledu na jejich státní příslušnost, mají právo se odvolat proti rozhodnutím, přijatým sportovními komisaři podniku, které se jich týká, u AS AČR.

5.3.4.2 Poplatek za odvolání činí u národních sportovních podniků 22.000 Kč a u mezinárodních sportovních podniků 39.000 Kč.

5.3.5 Odvolání proti rozhodnutí DK

5.3.5.1 Navrhovatel nebo osoby, kterým byl uložen v disciplinárním řízení disciplinární trest DK, mají právo se odvolat proti rozhodnutí DK o uložení trestu k NOS. Odvolání proti rozhodnutí DK nemá odkladný účinek, ledaže NOS na žádost odvolatele odkladný účinek přizná.

5.3.5.2 Poplatek za odvolání činí 22.000 Kč.

5.3.6 Způsob platby

Každé odvolání musí být doprovázeno příslušným poplatkem v předepsané lhůtě na bankovní účet 107-8770960207/0100, do poznámky uvést jméno a důvod platby.

5.4 Ústní jednání

5.4.1 Jestliže se některý z řádně předvolaných účastníků k ústnímu jednání bez omluvy nedostaví a nesdělí disciplinárnímu orgánu závažný důvod své nepřítomnosti, může disciplinární orgán věc projednat a rozhodnout i v jeho nepřítomnosti.

5.4.2 V případě, že všichni účastníci řízení před DK nebo NOS souhlasí s tím, že interpretace předpisů je jediným předmětem řízení, a že žádná strana si nepřeje předvolání svědků, může DK nebo NOS upustit od slyšení a věc projednat a rozhodnout pouze na základě písemných podkladů bez ústního jednání.

5.4.3 Ústní jednání je možné provést se souhlasem všech dotčených osob rovněž formou telefonické konference.

5.4.4 Ústní jednání je neveřejné, pokud příslušný disciplinární orgán nestanoví jinak.

5.4.5 Z důležitých důvodů může být jednání odročeno.

5.4.6 V řízení před DK a NOS předseda zahájí jednání, následně vyzve účastníky, aby předložili své návrhy. Při tom nejsou svědkové přítomni. Po přednesení stanovisek účastníků vyslechne DK nebo NOS přítomné svědky. Účastníci mají právo vyjadřovat se k jejich výpovědi a klást jim otázky. Každý člen DK nebo NOS může kdykoliv během slyšení a se souhlasem předsedy vznést otázku vůči kterémukoliv účastníkovi nebo

svědkovi. Před závěrem jednání mohou strany shrnout svá stanoviska k usnadnění rozhodnutí DK nebo NOS.

5.4.7. Tomu, kdo ztěžuje postup disciplinárního řízení zejména tím, že se nedostaví bez omluvy a bez vážného důvodu ke slyšení nebo neuposlechne příkazu disciplinárního orgánu, nebo kdo ruší pořádek, nebo kdo učinil hrubě urážlivé podání či jedná jiným způsobem, který hrubě narušuje průběh disciplinárního jednání, může disciplinární orgán uložit, a to i opakovaně, pořádkovou pokutu až do výše 50.000 Kč. Pořádková pokuta je příjmem AČR.

5.5 Rozhodnutí

5.5.1 Rozhodnutí disciplinárních orgánů musí v písemném vyhotovení obsahovat označení orgánu, který rozhodnutí vydal, označení účastníka, kterému je rozhodnutí adresováno, výrok rozhodnutí, odůvodnění, místo a datum, v případě rozhodnutí ředitele závodu a sportovních komisařů i čas rozhodnutí, poučení o možnosti podat opravný prostředek, a podpisy osob jednajících za disciplinární orgán, není-li v DŘ stanoveno jinak.

5.5.2 Všechna rozhodnutí musí být oznámena v písemném vyhotovení všem osobám, kterých se rozhodnutí týká, zejména protestujícím, resp. odvolatelům.

5.5.3 Rozhodnutí ředitele závodu a sportovních komisařů se doručuje vyvěšením na oficiální vývěskové tabuli sportovního podniku s uvedením času vyvěšení.

5.5.4 Zásilka v rámci disciplinárního řízení (včetně předvolání k ústnímu jednání a písemného vyhotovení rozhodnutí), kterou se nepodaří adresátovi doručit na jeho poslední známou adresu, se považuje třetí den od navrácení za doručenou, i když adresát se o ní nedozvěděl. Veškeré písemnosti týkající se disciplinárního řízení mohou být doručovány elektronicky (e-mailem), dá-li k tomu účastník disciplinárního řízení souhlas. V takovém případě se má za doručené, odesláním emailové zprávy.

5.5.5 Rozhodnutí disciplinárních orgánů se stane účinným, jakmile bylo oznámeno v písemném vyhotovení dotčeným účastníkům, za předpokladu, že nebyl podán opravný prostředek s výjimkou případu dle ust. čl. 5.3.5.1. tohoto řádu.

5.5.6 V odůvodněných případech může být rozhodnutí disciplinárních orgánů předběžně vykonatelné.

5.5.7 Po skončení disciplinárního řízení předá disciplinární orgán všechny doklady sekretariátu AS AČR k založení a k nezbytným následným krokům.

5.6 Náklady řízení

5.6.1 Náklady disciplinárního řízení mohou být vyčísleny příslušným disciplinárním orgánem a povinnost k jejich náhradě uložena osobě, které byl uložen disciplinární trest.

5.7 Mimořádná opravná řízení

5.7.1 DK a NOS mohou své pravomocné rozhodnutí o trestu za disciplinární přestupek změnit na základě nově předložených důkazů, které nebyly z objektivních příčin známé v době vydání nyní pravomocného rozhodnutí. Návrh na obnovu řízení je nutno podat ve lhůtě do jednoho měsíce od té doby, kdy ten, kdo obnovu navrhuje, se dozvěděl o důvodu obnovy, maximálně však do jednoho roku od pravomocného rozhodnutí.

5.7.2 V souladu s čl. 14 MSŘ může VVA v mimořádných případech, a to pouze tehdy vyjde-li najevo nová, důležitá okolnost, která nebyla známa v době publikování oficiálních výsledků na příslušném podniku, vyvolat opravné řízení. K jednání o opravném řízení je příslušný pouze Řídící výbor AS AČR nebo VVA, který vydá rozhodnutí, proti němuž je možno podat odvolání k NOS.

6. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

6.1 DK a NOS mají právo zveřejnit nebo nechat zveřejnit svoje závěry a rozhodnutí, popřípadě publikovat je na internetových stránkách AČR, včetně uvedení jmen všech zúčastněných osob s vyznačením data nabytí právní moci.
6.2 AČR si vyhrazuje právo na prominutí zbývající délky jakéhokoliv uloženého trestu, pozastavení nebo zrušení diskvalifikace za podmínek, které si stanoví.
6.3 V případě potřeby může AČR vydat jednací řád DK a NOS.
6.4 V případě nejednoznačnosti významu ustanovení o jeho významu rozhoduje předseda DK nebo NOS.
6.5 Ustanovení tohoto DŘ neplatí pro řízení neskončená před počátkem jeho účinnosti. Disciplinární řízení zahájená před účinností tohoto DŘ se dokončí podle stávajícího disciplinárního řádu.
6.6 Ruší se platnost stávajícího disciplinárního řádu a všech jeho doplňků a změn, které vydal AS AČR.
6.7 Tento DŘ nabývá účinnosti dne 1. ledna 2022.

D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ

1. MISTROVSTVÍ FIA ZÓNY STŘEDNÍ EVROPY (ZSE)

Na základě návrhu členských států FIA z geografické zóny Střední Evropy byla rozhodnutím Světové rady pro motoristický sport FIA (World Motor Sport Council) vytvořena Zóna Střední Evropy, která zahrnuje následující státy: Albánii, Bosnu a Hercegovinu, Českou republiku, Černá Hora, Chorvatsko, Itálii, Kosovo, Maďarsko, Makedonii, Maltu, Polsko, Rakousko, San Marino, Slovensko, Slovinsko a Srbsko s tím, že vstup dalších států není omezen.

Generální sekretář:
Tomáš Kunc - AČR
e-mail: kunc@autoklub.cz

Veškeré informace týkající se Mistrovství Zóny střední Evropy naleznete na stránkách:

http://www.cez-motorsport.com

ZSE je vyhrazena pro jezdce s platnou národní nebo mezinárodní licencí, vydanou ASN jedné z členských zemí zóny. Pořádá se v těchto disciplínách: Rally (i pro HA), Závody\ do vrchu (i pro HA), Závody na okruzích, Karting, Autocross, Rallycross, Slalom, Cross-country a Drifting.
Všechna zónová mistrovství musí být organizována v souladu s:
- Mezinárodním sportovním řádem FIA a jeho přílohami
- aktuální předpisy pro mistrovství FIA Zóny střední Evropy
- národními sportovními řády ASN, kde je akce organizována
a se zvláštními ustanoveními příslušné akce.
Pro vozy jsou uznány technické předpisy mateřské ASN.

2. MEZINÁRODNÍ MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Na základě rozhodnutí VVA může být v jednotlivých disciplínách vypsáno Mezinárodní mistrovství České republiky (MM ČR).
V Mezinárodním mistrovství ČR (MM ČR) se započítávají výsledky všem přihlášeným jezdcům bez ohledu na to, která ASN licenci vystavila. Podmínky účasti jsou uvedeny u jednotlivých disciplín AS AČR.
Hodnocení jednotlivého závodu a celého seriálu se řídí podle čl. 3.1 a 3.2 této kapitoly.

3. MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Mistrovství ČR (M ČR) je vypisováno v jednotlivých disciplínách automobilového sportu v duchu MSŘ a specifických ustanovení těchto NSŘ event. Standardních propozic.
M ČR se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou národní nebo mezinárodní licencí bez ohledu na to, která ASN licenci vystavila. Podmínky účasti jsou uvedeny u jednotlivých disciplín.
Na základě doporučení příslušné sportovní komise může VVA schválit, že jeden či více závodů M ČR bude uspořádán na území jiného státu.
Do klasifikace mistrovství bude zařazen i každý zahraniční jezdec, který se prokáže potvrzením své mateřské ASN, že je profesionálním jezdcem.

3.1 Hodnocení celého mistrovství

„Mistr“ republiky je v každé disciplíně vyhlášen za předpokladu, že v seriálu mistrovství republiky je vypsáno nejméně 6 závodů a v průběhu roku se uskuteční minimálně 4

podniky. Do závěrečné klasifikace budou zahrnuti pouze jezdci, kteří se zúčastnili alespoň dvou uspořádaných podniků. V každé disciplíně, kategorii, divizi, skupině nebo třídě je klasifikováno nejméně 10 závodníků ve dvou podnicích.
„Vítěz“ kategorie, divize, skupiny nebo třídy je v každé disciplíně vyhlášen za předpokladu, že v každé kategorii, divizi, skupině nebo třídě je klasifikováno nejméně 5 závodníků, kteří se zúčastnili alespoň dvou uspořádaných podniků.
Za podnik se považuje jeden závodní víkend.
3.2 Je-li jezdec na některém sportovním podniku vyloučen z důvodu, že jeho vozidlo je v rozporu s technickými předpisy nebo se dopustil jiného podvodného chování překračující potrestání v jednotlivém podniku, potom tento podnik je považován za jeden ze započítávaných výsledků.

4. ČESKÁ TROFEJ

U jednotlivých disciplín automobilového sportu může být uspořádána Česká Trofej s těmito obecnými principy.
4.1 V České Trofeji budou klasifikováni všichni držitelé licencí mimo prioritních jezdců a jezdců nominovaných do representace České republiky.
4.2 Podmínky pořádání České Trofeje jsou uvedeny v předpisech každé disciplíny. Kalendář České Trofeje je uveden v předpisech pro jednotlivé disciplíny, resp. v Příl. 3.
4.3 Za řízení, vyhodnocování a vyhlašování výsledků České Trofeje jsou zodpovědné jednotlivé sportovní komise.

4.4 Započítávání výsledků

Pro Českou Trofej se započítávají výsledky takto:

Počet uspořádaných závodů:	3	4	5	6	7	8	9
Počet započítávaných závodů:	2	3	4	5	5	6	7

5. EX AEQUO

V případě jezdců se stejným počtem bodů se použijí následující pravidla:
5.1 Vyšší počet dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) v dané klasifikaci podniků, započítaných jezdci do konečné klasifikace.
5.2 Vyšší počet dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) v dané klasifikaci ve všech podnicích mistrovství, jichž se jezdec zúčastnil.
5.3 V případě další shody rozhodne příslušná odborná komise o vítězi podle kritérií, která uzná za rozhodující.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Obsah:

1.	Technický protest	**54**
2.	Individuální stavby vozů kategorie II	**54**
3.	Národní homologace	**55**
4.	Homologační listy	**58**
5.	Startovní čísla	**59**
6.	Bezpečnostní předpisy	**59**
7.	Hluk	**67**
8.	Katalyzátory	**70**
9.	Palivo	**72**
10.	Podmínky používání pneumatik a osvětlení při rally	**72**
11.	Provoz sportovních vozidel na veřejných komunikacích	**74**
12.	Postup vzniku sportovního automobilu pro sportovní podniky pořádané na veřejných komunikacích	**74**
13.	Testování sportovních automobilů	**75**
14.	Technické dotazy, výklad předpisů	**79**
15.	Havárie soutěžního vozu na podniku AČR	**80**
16.	Značené díly	**80**

Aktualizace těchto předpisů je pravidelně zveřejňována na stránkách www.autoklub.czv sekci NSŘ, případné odkazy na MSŘ FIA na www.fia.com.

Jakákoli změna je zakázána, pokud není výslovně povolena zvláštními předpisy skupiny, do které je vůz zařazen.

Ustanovení této kapitoly neplatí pro karting.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

1. TECHNICKÝ PROTEST, ZÁVĚREČNÁ TECHNICKÁ KONTROLA

1.1 Podávání technických protestů

Jeden technický protest může být podán na jednu konkrétní podskupinu t.j.:

blok motoru
klikový mechanismus
hlava válců
rozvody
chladicí a mazací systém
plnicí a výfukový systém
převody
zavěšení a řízení
brzdy
karoserie a šasi
kola a pneumatiky
elektrický a elektronický systém
bezpečnostní výbava.
zdvihový objem dle homologačního listu nebo příslušného technického předpisu.

Předmětem protestu na takto uvedenou podskupinu pak může být:

materiál
rozměry a hmotnosti
rozsah úprav dle MSŘ FIA případně dle NSŘ AS AČR.

1.2 Kauce při technickém protestu

Při podání technického protestu, jehož vyřešení je podmíněno demontáží některé skupiny, je nutné složit tzv. provozní kauci. Ta je určena na krytí nákladů, spojených s nutnou demontáží (včetně opětovného uvedení do původního stavu), případného nájmu dílny, poplatků přizvaným specialistům, cestovného SK a TK a případně s rozborem paliva.

Výši provozní kauce, která může činit max. 250.000 Kč, stanoví po konzultaci s HTK sportovní komisaři. Bez složení stanovené kauce nebude technický protest řešen.

V případě, že byl protest uznán oprávněným, vrací se kauce protestující straně.

Jsou-li reálné náklady vyšší než složená kauce, je protestující strana povinna rozdíl druhé straně uhradit nejpozději 30 dnů po vystavení dokladu. V případě sporu o výši účtovaných nákladů rozhodne o definitivní výši odborný posudek Technické komise.

Kauci nebo vynaložené náklady nelze požadovat na demontáže spojené s technickou kontrolou nařízenou ředitelem nebo sportovními komisaři.

Při protestu na palivo je protestující povinen složit kauci ve výši **6.000** Kč do rukou ředitele závodu. Kauce bude vrácena pouze v případě, že protest bude oprávněný (v tomto případě uhradí rozbor paliva kontrolovaný). V opačném případě tato částka bude použita na uhrazení rozboru paliva.

1.3 Závěrečná technická kontrola

Na závěrečné technické kontrole nebo při řešení protestu musí soutěžící zajistit účast 2 mechaniků s nářadím a zplnomocněného zástupce soutěžícího s kompletním homologačním listem (v případě homologovaného vozu) a s povinnou dokumentací (certifikáty). Při nesplnění těchto podmínek bude případ předán SSK

2. INDIVIDUÁLNÍ STAVBY ZÁVODNÍCH AUTOMOBILŮ

Jedná se o vozy kategorie I a II následujících skupin:

- vozy volné formule (E1, E2SS, E2SH, E2SC) dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA

- vozy volné formule E1H, E1-CZ, E2H-SS, E2H-SC dle NTP – Standardní propozice Závodů do vrchu
- terénní vozy CCR dle čl. 285 T1 a čl. 286 T3 Přílohy J MSŘ FIA
- vozy buggy dle čl. 279A Přílohy J MSŘ FIA odst. 2 a buggy národní skupiny D7, D8, D9 a RB dle NTP – Standardní propozice Autocross
- vozy TA dle čl. 279A odst. 3 Přílohy J MSŘ FIA a vozy národních skupin D2, D5, D6 dle NTP – Standardní propozice Autocross
- vozy Supercars a Super1600 dle čl. 279 Přílohy J MSŘ FIA a vozy národních skupin SuperTouringCars (STC) a National1600 (N1600) dle NTP – Standardní propozice Rallycross

Žádost o individuální stavbu podává žadatel emailem prostřednictvím vyplněného formuláře Technické komisi (stransky@autoklub.cz). Formulář je ke stažení na webových stránkách autoklubu (www.autoklub.cz) v sekci Techničtí komisaři. Technická komise upřesní žadateli technické a administrativní požadavky stavby a vystaví PSV s vyplněním povolení stavby a přidělením čísla PSV.
Garantem stavby je výrobce.
Povolovací poplatek je uveden v Příloze č. 1 **Poplatky** těchto NSŘ.

3. UDĚLOVÁNÍ NÁRODNÍCH HOMOLOGACÍ

3.1.Bezpečnostní ochranné konstrukce

O udělení národní homologace ochranné konstrukce může požádat autorizovaný výrobce ochranných konstrukcí (statut AVOK) nebo Technickou komisí prověřený žadatel. Statut AVOK může výrobci udělit pouze AS AČR po splnění podmínek, stanovených TK AS AČR resp. FIA.
Národní homologaci bezpečnostní ochranné konstrukce vydává AS AČR na základě rozhodnutí Technické komise a případně výsledků zkoušek, předepsaných FIA.
Podrobnosti jsou k dispozici u Technické komise.

3.2 Seznam vystavených národních homologací:

3.2.1 Ochranné konstrukce

Číslo	Výrobce	Platné pro:
01/92	Bychl Euroracing	BMW 325i
02/92	Bychl Euroracing	BMW M3
03/92	Bervid Sport Styling	BMW M3
04/92	Motorsport Praha	Peugeot 205
05/92	Motorsport Praha	Lancia Delta HF Integrale
06/92	Motorsport Praha	Ford Sierra Cosworth
07/92	Motorsport Praha	Opel Kadett E Gsi
08/93	Motorsport Praha	Ford Escort RS Cosworth
09/93	Motorsport Praha	Ford Escort RS Cosworth
10/93	Škoda Motosport	Favorit 136L
11/94	Bervid Sport Styling	BMW 318i
12/94	Motorsport Praha	Ford Escort RS 2000 Mk.3
14/95	Bychl Euroracing	BMW E36/2
15/99	Motorsport Praha	Ford Puma
16/00	Škoda Motosport	Škoda Octavia WRC
17/00	Škoda Motosport	Škoda Octavia, sk. N, A, WRC
18/00	Škoda Motosport	Škoda Felicia, sk. N, A
19/00	Autospektrum Mar. Lázně	Škoda Octavia, sk. N, A
20/01	VND Autosport Najman	Škoda Fabia, sk. N, A, SP
21/04	VND Autosport Najman	Mitsubishi Lancer CT9A

23/07	VND Autosport Najman	VW Polo
25/10	VND Autosport Najman	Škoda Fabia II
26/13	ALFA Racing s.r.o.	SuperBuggy, Buggy1600, JuniorBuggy
27/13	VND Autosport Najman	Škoda CityGo
28/15	VND Autosport Najman	Opel Corsa
29/15	VND Autosport Najman	Porsche 911
30/15	VND Autosport Najman	Audi A1
31/15	Offroadsport	H3 EVO7
32/15	Offroadsport	H3
33/15	Offroadsport	Ford F150 EVO
34/15	VND Autosport Najman	Škoda Fabia Mk3
35/16	VND Autosport Najman	Škoda Octavia Mk3
36/18	ALFA Racing s.r.o.	SuperBuggy, Buggy1600, JuniorBuggy
37/18	Jaroslav Hošek	SuperBuggy
38/18	VND Autosport Najman	Škoda Fabia III
39/21	Škoda Motorsport	Škoda Kreisel
40/21	MP-Sports s.r.o.	

3.2.2 Autorizovaní výrobci ochranných konstrukcí (AVOK)

VND Autosport	Václav Najman, Domousnice 5, 294 48, mob.: 602681300, vndautosport@seznam.cz
AMD Racing	Martin Dlouhý, Hrdlořezy 26, 293 07, mob.: 604554412, amd@autoservisdlouhy.cz
NC PowerRacing	Zdeněk Němec, Žabárna 202, 763 16 Fryšták, mob.: 603864062, ncpower@seznam.cz
Josef Michl Motorsport	Tyršova1263, 664 34 Kuřim, e-mail: jmichl@michl-motorsport.cz
Martin Grabiec	Jana Palacha 1098, 293 01 Mladá Boleslav mob.: 603545722, martin.ramy@seznam.cz
Michal Škarka	Lesní 343/35, 741 01 Nový Jičín, mob.: 776 770962, skarka.vyfuky@seznam.cz
ALFA Racing s.r.o.	Tovačovská 3000/11a, 750 02 Přerov, L. Hanák, mob.: 777670730, email: alfa.racing@seznam.cz
TYM - motorsport.cz	Jan Vostrý, Tymákov 278, 332 01 Tymákov mob.: 773307101, e-mail: vostry@tym-motorsport.cz
WOGO MOTORSPORT	K Plzni 155/13, 318 00 Plzeň DIČ: CZ03732282 eurotec@eurotec-jkr.cz
JP Racing	Jiří Pajkrt, Školní 5/8, 664 41 Troubsko mob.: 777331335, e-mail: jp.racing@seznam.cz
KROB MOTORSPORT s.r.o	Jiří Krob, Střípkova 1161, 296 01 Rakovník mob.: 728 672091, info@krobmotorsport.cz
Ondřej Chaloupka	Ondřej Chaloupka, Sídliště 379, 382 32 Velešín, mob.: 732 864 133, chaloupka@chaloupka-cz.eu
Johnracing	Radek John, IČ: 07971621, Rojšín 15, 382 03 Křemže, mob: 734 359 402; mail.: johnracing@seznam.cz
MACH PROJECT	Martin Mach, V Cibulkách 4/421, 150 00 Praha-5, IČ – 87619440, DIČ – CZ8608240311; mob: 607 770 258; email: mach@mach-project.com
ŘEŽÁBEK	Jakub Řežábek, Příkrá 46 , 280 02 Kolín, IČ: 02552019, mob: 773 972 686; email: Info@jakreztech.cz
Zámečnictví MKB	Michal Kabát, Příbor - Hájov 66, 742 58, Nový Jičín, mob: 734 672 923; email: m.kaby @seznam.cz

MARAT engineering s.r.o.	V Polích 199/12, 619 00 Brno, IČ: 25514504 tel: 777 909757, email: marek@marat.cz

AVOK jsou povinni se zúčastnit školení o konfiguraci, materiálových a rozměrových parametrech, výrobě a instalaci ochranných konstrukcí, pořádaných Technickou komisí AS AČR. Účast na školení a předložení evidence vyrobených ochranných konstrukcí za kalendářní rok je podmínkou prodloužení členství v AVOK a presentace výrobce v NSŘ.

Autorizace bude odebrána výrobcům, kteří za uplynulý kalendářní rok nevyrobí a nevykáží v evidenci alespoň 5 kusů vyrobených ochranných konstrukcí instalovaných do vozů, které se prokazatelně zúčastnily min. jednoho podniku v gesci AČR.

Autorizace dalších výrobců ochranných konstrukcí je pozastavena do konce roku 2024.

Vozy níže uvedených skupin, stavěné nebo přestavěné po 1. 1. 2015, musí mít ochrannou konstrukci, vyrobenou „Autorizovaným výrobcem ochranné konstrukce“ dle přílohy J nebo konstrukci homologovanou ASN či FIA.

Vydání a autorizace certifikátu razítkem AČR k ASN homologované ochranné konstrukci je zpoplatněno dle Př. 1 – Poplatky. Mechanismus autorizace je nutné domluvit s předsedou Technické komise.

Minimálně od AVOK musí pocházet ochranné konstrukce pro následující skupiny (neplatí pro varianty KIT):

ZAO, ZAV:

E1, E1H, E1-CZ - pro přepočítaný objem motoru +2000 ccm
E2-SS, E2SH, E2H-SS, E2H-SC
vozy zařazené dle Pf FIA – pro přepočítaný objem motoru +2000 ccm
HA: vozy ZAV Kat.6, sk. F4 a F7 (jm. objem motoru +2000 ccm) s první testací

Rally + RSS:

RC2: sk. RN4 (ASN homologace), RN9: sk. A+2000
Rally HA: Kat. 3, sk.D4; Kat. 4, sk. E4, E7, E10
Rally HA: Kat. 5 pro jm. objem motoru +2000 ccm (F4, F7)
LEG o jm. objemu motoru +2000 ccm

HA: min. od AVOK pro FIA homologované ochranné konstrukce (kromě varianty Kit)

AVOK jsou povinni k vyrobené konstrukci vydat příslušný protokol tzn. „Prohlášení výrobce o výrobě OK dle Přílohy J“ ev. „Prohlášení výrobce o výrobě OK dle Přílohy K“ nebo „Prohlášení výrobce o výrobě OK dle ASN/FIA homologačního listu pro HA“.

Opravy ochranných konstrukcí: opravu poškozené ASN homologované ochranné konstrukce může provést pouze výrobce ochranné konstrukce nebo výrobcem písemně pověřená firma. Tato skutečnost (oprávnění opravovat OK) musí být uvedena ve smlouvě o dílo (o výrobě ochranné konstrukce).

3.2.3 Katalyzátory výfukových plynů

Číslo	**Výrobce**	**Platné pro:**
13/95	Autometal Příbram	Vozidla do 2000 ccm

Platnost homologace není časově omezena.

3.2.4 Národní homologace automobilu

Číslo	**Výrobce**	**Platné pro:**
22/05	Auto Škoda Mladá Boleslav	Škoda Fabia 1600 VK

3.2.5 Schválení typu závodního automobilu

1. **BUGGY RACER BETA - Havel**.
2. **RSK-Kart**, výrobce RSK s.r.o., Psáry pod č.j. 24/10 ST.

Stavby těchto typů je nutno řešit přímo s výrobci.

4. HOMOLOGAČNÍ LISTY (HL)

4.1 Provedení, náležitosti a přílohy homologačního listu

Soutěžící, jehož vozidlo musí být dle MSŘ vybaveno homologačním listem FIA, musí tento list na požádání předložit technickým komisařům a to kdykoliv v průběhu sportovního podniku. Nepředložení HL může mít za následek nepřevzetí vozidla k soutěži, případně vyloučení vozidla ze soutěže.

Každá stránka homologačního listu musí být na bezpečnostním papíře FIA, opatřeném originálním razítkem ASN. Homologační listy, vydané do 1. 7. 2001 na listech bez bezpečnostních prvků, musí být opatřeny perforací FIA nebo originálním razítkem ASN země, která o homologaci vozidla požádala. Kopie homologačních listů bez některého z uvedených identifikačních prvků nebudou v žádném případě uznány**.**

Za správnost a úplnost homologačního listu odpovídá soutěžící.

4.1.1 Skladba homologačního listu – HL obsahuje:

A) **Základní list** (základní homologaci), popisující základní model. Datum začátku platnosti základní homologace je uveden přímo na HL, rok ukončení základní homologace je uveden na stránkách www.fia.com např. pod LIST OF HOMOLOGATED VEHICLES CLASSIFIED BY COUNTRY

B) **Doplňkové listy** = tzv. „varianty“ (např. **VO** – Variante Option - **VO**litelná varianta, **VK** – **V**ariante **K**it - varianta kit, **KSR** - Variante **K**it**S**uper**R**ally, **VR**- **V**ariante **R**allye,**WR** – Variante **W**orld**R**allye Car, **KS2000** – Variante **K**it**S**uper 2000, **VF** – **V**ariante de **f**ourmiture – varianta dodávky, **VP** – **V**ariante de **P**roduction – varianta produkce),“**errata** - opravy“ (**ER** - **Er**ratum) nebo „**evoluce**-vývoj typu“ (**ET** – **E**volutionduType).Pravidla pro používání a mísení variant resp. doplňkových listů řeší příloha J MSŘ FIA. Datum začátku platnosti doplňkových listů je uveden přímo na doplňkovém listu, datum skončení platnosti těchto listů je totožný s datem skončení základní resp. prodloužené homologace.

4.1.2 Propadlá (prošlá, ukončená) homologace:

Všechna vozidla, která nejsou uvedena v Seznamu homologovaných vozidel na stránkách www.fia.com (např. pod LIST OF HOMOLOGATED VEHICLES CLASSIFIED BY COUNTRY) jsou deklarována jako vozidla s propadlou homologací.

4.1.3 Propadlá homologace méně než 8 let:

Na základě článku 2.7.1c MSŘ FIA se automobily skupin A, N, R a RGT, které jsou uvedeny na stránkách www.fia.com v Seznamu vozidel s propadlou homologací méně než 8 let (LIST OF VEHICLES NO HOMOLOGATED FOR LESS THAN 8 YEARS), kde je k datu skončení základní homologace (sloupec **Fin**) nutné přičíst 8 let, **mohou zúčastnit** i mezinárodních rally jiných než mistrovství světa v rally. Po dobu těchto 8 let je homologace považována za platnou za následujících podmínek:

- homologační listy FIA byly předloženy při administrativní a technické přejímce
- vozy odpovídají technickým předpisům, které platily v době ukončení jejich homologace a jsou dle technických komisařů v dobrém technickém stavu.
- velikost restriktoru turba a minimální hmotnost musí vždy odpovídat aktuálně platným předpisům.

4.1.4 Mimořádně prodloužená homologace:

Na žádost výrobce vozu a ASN může FIA platnost homologace mimořádně prodloužit. Mimořádná prodloužení homologací vydává FIA na speciálním seznamu a opravuje datum platnosti na LIST OF VEHICLES WITH EXTENDED ELIGIBILITY. Použití mimořádně prodloužených homologací upřesní FIA.

4.1.5 Upozornění

Na základě rozhodnutí FIA je možné u vozidel specifikace S1600 a S2000 využít i původní díly a údaje, uvedené na homologačním listu, následně opravené variantou ER.

4.1.6 Žádost o homologační list

O homologační list lze požádat na adrese kopecky@autoklub.cz. Jeho zaslání je podmíněno zaplacením příslušného poplatku (viz příloha Poplatky) převodem na účet AS AČR.

4.2 Použití sportovních automobilů po skončení homologace FIA

OSTATNÍ DISCIPLÍNY KROMĚ RALLY

Ustanovení článku 4.1.3 platí v plném rozsahu rovněž pro národní a mezinárodní sportovní podniky v ZAV (sk. A, N, WRC, R1, R2, R3, S1600, S2000, R4, R5), ZAO (S2000, GT3, GT4), AX (TouringAutocross), RX (SuperCars, Super1600) a CC (T2).

Pro ZAO platí ustanovení tohoto článku pouze pro národní podniky + ZSE.

4.3 Vozy značkových pohárů („Pohárové automobily“)

4.3.1 Všeobecně

Technický předpis pro „Pohár“ musí projít schválením Technické komise.

Tato vozidla mohou po ukončení Poháru (Challenge, apod.) dále startovat podle svého původního předpisu s těmito povolenými výjimkami a doplňky:

- vozidla nemusí mít původně předepsané plombování
- světlá výška vozidla musí odpovídat čl. 252 odst. 2.1 “Světlost“ Přílohy J MSŘ FIA.
- při zachování rozměru, předepsaného v odpovídajícím technickém předpise, je možno použít libovolný typ kola.
- je možno použít libovolné pneumatiky, doporučené výrobcem k použitému kolu
- vozidla musí být vybavena odpovídající světelnou výbavou podle disciplíny (pro ZAO kap. H, pro ZAV kap. G).
- ochranná konstrukce musí odpovídat původnímu „pohárovému“ předpisu nebo čl. 253 aktuální přílohy J MSŘ FIA. Ostatní bezpečnostní výbava (vozu a jezdce) musí odpovídat čl. 253 aktuální přílohy J MSŘ FIA resp. příslušným článkům NSŘ AS AČR.

4.3.2 ZAO, ZAV

Po uplynutí 4 let od ukončení „Pohárů“ se nemohou už bývalé „Pohárové automobily“ zúčastnit ZAO a ZAV podle svých předpisů. Tyto automobily je třeba přestavět a otestovat pro některou ze skupin dle platné Přílohy J MSŘ FIA, případně dle NSŘ AS AČR.

5. STARTOVNÍ ČÍSLA

Veškeré požadavky na umístění, počet, provedení a podklad startovního čísla, jmenovek a povinnou reklamu řeší Standardní propozice disciplín.

6. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Bezpečnostní výbava vozu **(BVV)** – Technická komise AS AČR si vyhrazuje právo úpravy průměru restriktoru a ostatních prvků bezpečnosti vozidla s okamžitou platností ve všech národních třídách a skupinách.

Bezpečnostní výbava jezdce **(BVJ)** – Předepsané a jedině povolené prvky bezpečnostní výbavy jezdců včetně dob životnosti jsou obsahem Technické informace **(TI) 09/2016** viz www.autoklub.cz – Techničtí komisaři. Výjimky z povinného používání a provedení jsou uvedeny v jednotlivých kapitolách disciplín nebo v předpisech pro příslušnou skupinu. Instalaci kamer řeší **TI 10/2016.**

Karta bezpečnostní výbavy jezdce, kontroly

Při technické přejímce na každém sportovním podniku předá soutěžící technickému komisaři správně a úplně vyplněnou a podepsanou „Kartu bezpečnostní výbavy jezdce“. Karta je ke stažení na stránkách www.autoklub.cz ve složce „Formuláře“. Za obsah vyplněné karty BVJ odpovídá soutěžící.

6.1 Nehořlavý oděv – Technický list FIA č. 27 a 74

Při ZAO, ZAV, AX, RX a při rychlostních zkouškách rally, zapsaných do kalendáře FIA a ASN, musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečeni do kombinézy homologované podle FIA Standardu 8856-2000, do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000 (pro spolujezdce při rally je použití rukavic volitelné) - vše viz Technický list FIA č. **27** (www.fia.com) a 8856-2018 – viz TL č. **74.** Kombinéza nesmí být příliš těsná a poškozená.

Předhlášení:

- Kombinézy s původním označením (bez hologramu FIA) nebudou uznávány po 31. 12. 2022
- Spodní prádlo, rukavice, kukly, obuv s původním označením (bez hologramu FIA) nebudou uznávány po 31. 12. 2023
- Tato omezení se nevztahují na ponožky, protože označení ponožek se nezměnilo.
- Technický list FIA č. 27 byl aktualizován tak, aby byl v souladu s výše uvedenými rozhodnutími.

Výšivky našité přímo na kombinéze mohou propichovat pouze první vnější vrstvu kombinézy tak, aby nedošlo ke snížení tepelné izolace. Materiál použitý na podklad (nebo podložku) reklamních nášivek a niť použitá k jejich připevnění ke kombinéze musí být odolné vůči plamenům (viz příloha 1 normy FIA 8856-2000 pro podrobné požadavky a jiná doporučení pro uživatele).

Jezdci v otevřených vozech, účastnících se závodů s pevným startem, musí mít rukavice v dobře viditelné barvě, kontrastující s převládající barvou vozu. Důvodem je možnost rychlého upoutání pozornosti startéra v případě potíží.

Používání ochranného oblečení, kontroly

Při podnicích, u kterých předpisy FIA příp. ASN předepisují použití bezpečnostní výbavy a nehořlavých kombinéz včetně nehořlavého prádla, mohou být pořadateli nebo technickým komisařem kontrolovány homologační identifikační znaky a nášivky na kombinézách a na spodním prádle.

Vzhledem k velkému nebezpečí poranění krku, zápěstí a kotníků musí být možné zasunout spodní část kukly do kombinézy kolem celého krku, kotníky a zápěstí musí být stále zakryty minimálně dvěma vrstvami ochranného oblečení a kukla se nesmí vysunout ani když se hlava otáčí všemi směry.

Ustanovení článku 6.1 se vztahuje na všechny automobilové sportovní disciplíny všech stupňů. Případné výjimky jsou uvedeny v národních předpisech pro jednotlivé skupiny a disciplíny.

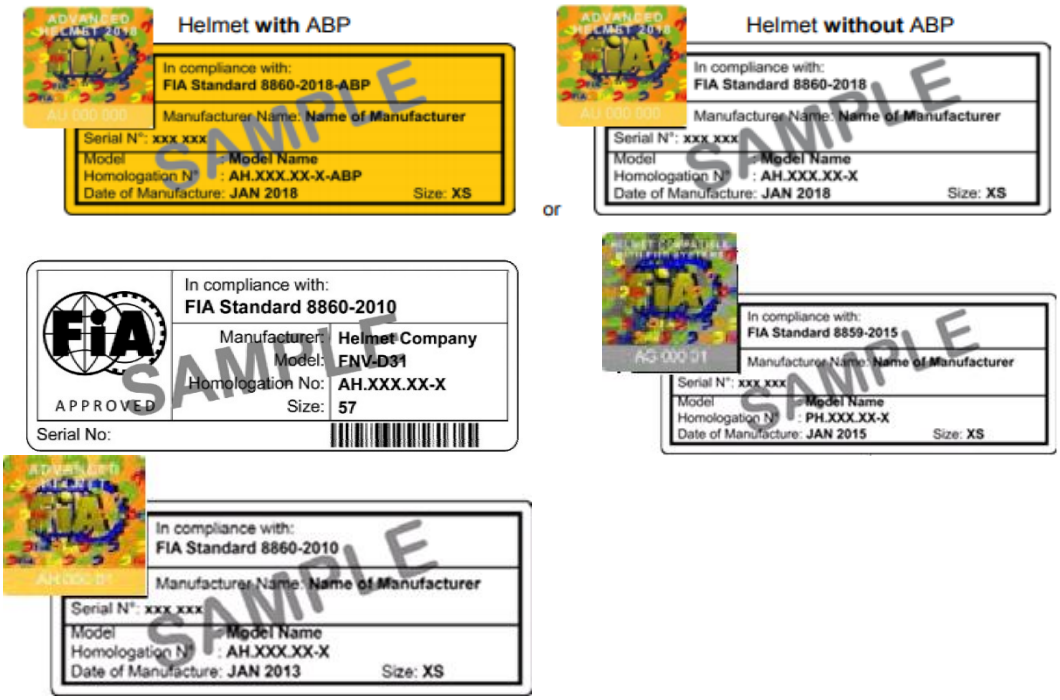
6.2 Ochranné přilby

6.2.1 Použití přileb

Při všech automobilových sportovních podnicích lze používat pouze ochranné přilby, odpovídající standardům, uvedených na Technickém listu **FIA č. 25** resp. přilby, uvedené na Technických listech FIA č. **33, 41, 49 a 69**.

Některé vzory štítků pro přilby s platným standardem:

Standardy FIA:



Platnost Standardů (životnost přileb) **FIA8860-2010** je stanovena na konec roku **2028**

Standardy SNELL:

Platnost Standardů (životnost přileb) **Snell SA2010 + FIA 8858-2002, Snell SA2010 + FIA 8858-2010, Snell SAH 2010 + FIA 8858-2010, Snell SA2010, Snell SAH2010, Snell SA2015** je stanovena na konec roku **2023.** Štítky FIA mohou být s nebo bez hologramu.

Priorita standardů z hlediska životnosti přileb:

Je-li přilba schválena dle jednoho ze Standardů FIA (8860 – 2010 TL č. 33, 8859 – 2015 TL č. 49 nebo 8860 – 2018 TL č. 69 – nový Standard pro přilby bez – „without ABP“ i se – „with ABP“ speciální výztuhou proti nárazu letícího tělesa)) má z hlediska životnosti přednost před ev. druhým označením (vyhovuje-li např. i Standardu Snell SA 2010, může mít na sobě i štítek se Standardem FIA). Životnost se pak řídí platností Standardu FIA.

Je-li přilba schválena dle Standardu 8858-2002 nebo 8858-2010 (Standard pro schválení kompatibility přilby s FHR), přičemž přilba musí být schválena dle Standardu pro vlastní přilbu např. Snell, je životnost přilby/kompletu řízena Standardem pro přilbu tzn. Snell.

ABP – Advanced ballistic protection

zdroj: FIA

Vzory štítků a platností viz Technický list FIA č. 25 (www.fia.com)

6.2.2 Výjimky – přilby s propadlým standardem:

Přilby s propadlou životností/platností Standardu:

FIA 8860-2004, Snell SA2005, Snell SA2005 + FIA 8858-2002, Snell SA2005 + FIA 8858-2010, SFI 31.1, SFI 31.1A, SFI 31.2A (přilby s ukončeným standardem s nebo bez hologramu FIA) je možné používat pouze v následujících disciplínách:

Rally - Rally pravidelnosti, Rally legend (RL)

Závody do vrchu - E1H, HA, LCR

Slalom – všechny skupiny a třídy

Drifting – všechny skupiny a třídy

Automobilový sprint - všechny skupiny a třídy

Vzory štítků pro přilby s propadlým standardem:

6.2.3 Přilby pro buggy

Jezdci s vozidly otestovanými do divizí FIA jsou povinni používat FHR a přilby kompatibilní se zádržným systémem hlavy (FHR).

Jezdci divizí RB do 14 let věku mohou používat i přilby dle standardu SNELL CMS 2016, CMS 2007 a SNELL CMR 2016, CMR 2007 nebo *dle předpisu EHK 022 s homologační značkou E1 – E21 a E27 s doplňky série 05.*

6.2.3.1 Přilby pro národní skupiny autocross (AX)

Platí pro AX: D2, D5, D6, D7, D8 a D9 s drátěnou výplní otvoru čelního skla.

Pro tyto vozy jsou povoleny motocyklové ochranné přilby s platným standardem SNELL M2015, M2010

i následující motocyklové přilby dle evropské normy ECE:

ECE 22 – 05 „P“ EVROPA je evropská norma pro ověřování odolnosti ochranných přileb.
Pro rok 2018 platí zobrazená norma na nášivce uvnitř přilby.
Musí začínat vždy číslicí **05** a za ní následují další čísla (obvykle výrobní serie).
Písmeno v kroužku a číslo (E_2, E_4 atd.) značí státní zkušebnu, kde byla přilba zkoušená.
Ne všechny níže uvedené zkušebny mají certifikaci pro zkoušky přileb!
Evidenční čísla států: E_1 - E_{48}

E1 for Germany, **E2** for France, **E3** for Italy, **E4** for Netherlands, **E5** for Sweden, **E6** for Belgium, **E7** for Hungary, **E8** for Czeck Republic, **E9** for Spain, **E10** for Yugoslavia, **E11** for UK, **E12** for Austria, **E13** for Luxembourg, **E14** for Switzerland, **E15** (- vacant), **E16** for Norway, **E17** for Finland, **E18** for Denmark, **E19** for Roumania, **E20** for Poland, **E21** for Portugal, **E22** for the Russian Federation, **E23** for Greece, **E24** for Ireland, **E25** for Croatia, **E26** for Slovenia, **E27** for Slovakia, **E28** for Bielo Russia, **E29** for Estonia, **E30** (- vacant), **E31** for Bosnia and Herzegovina, **E32** for Letonie, **E34** for Bulgaria, **E37** for Turkey, **E40** for Macedonia, **E43** for Japan, **E44** (- vacant), **E45** for Australia, **E46** for Ukraine, **E47** for South Africa, **E48** New Zealand.

JIS
Japonská homologace (Japanese Industrial Standards)
Může být doplněno T = medicinská a bezpečnostní výbava

6.2.4 Maximální hmotnost přilby

Maximální hmotnost přilby včetně zabudovaného komunikačního systému je **1900 g** u zcela uzavřené přilby a **1700 g** u otevřené přilby.

Na přilbu montovaný komunikační systém je zakázán při okruhových závodech a závodech do vrchu (sluchátka do uší jsou povolena). Instalaci mikrofonu lze provést pouze v souladu se schválením výrobce.

6.2.5 Zdobení (barvy TL FIA č. 78 Standard FIA 3503-2019)

Přilba může být zdobena pouze při dodržení omezení, která stanovil výrobce a pouze pomocí barev, výrobcem specifikovaných (akrylová barva schnoucí na vzduchu, polyuretanové laky apod.),

Vypalovací barvy nesmí být k zdobení použity. Použití samolepek nebo obtisků je třeba konzultovat s výrobcem.

6.2.6 Kamery

Na přilby je přísně zakázáno připevňovat kamery a jiná zařízení. Kamery je do vozu možné instalovat v souladu s aktualizovanou TI 10/2016, přičemž platí zásady: přední hrana ušáku jezdce, možnost použití plastových zdrhovacích pásků, pevný držák.

6.2.7 Povinné používání FHR

Použití zádržného systému hlavy (typ HANS System, Hybrid System, Hybrid Pro systém, HANS Adjustable systém viz TL č. 36), homologovaného FIA včetně

odpovídajícího kompatibilního příslušenství, je povinné pro všechny jezdce a spolujezdce pro

Rally:

- MČR (kompletní Divize 1 a z Divize 2 pro sk. RN9)
- RSS (všechny třídy RC a kompletní Rally 2+)

Ostatní disciplíny:

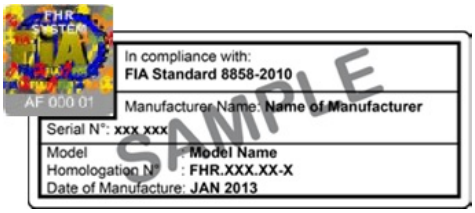
- MČR ZAV
- MČR ZAO
- MČR v AX – TouringAutocross, SuperBuggy, Buggy1600, JuniorBuggy, CrossCar
- MČR v RX (mimo STC a N1600)
- MČR v CrossCountry Rally (CCR)
- MČR HA ZAV: Kat.6, sk. F4, F6, F7; Kat. 5, sk. E5, E10; Kat, 4, sk. D3, D6, D9
- MČR HA rally: Kat.5, sk. F4,6, F7; Kat.4, sk. E4, E7, E10

Pro všechny národní skupiny rally a ostatní disciplíny je použití FIA homologovaného zádržného systému hlavy, včetně odpovídajícího kompatibilního příslušenství (bezpečnostní pásy, sedačky, přilby), důrazně doporučeno.

Předhlášení:

od roku 2023 je FHR povinný pro všechny skupiny v rally a RSS s výjimkou vozů homologovaných do 31. 12. 1990 a s výjimkou vozů sk. V1 třídy RN10.

FHR:



HANS:

6.2.8 Přilby pro FHR a HANS (kompatibilita)

Přilby, kompatibilní s FIA homologovaným systémem FHR (8858-2010) a HANS (8858-2002), jsou uvedeny na Technickém listu **FIA č. 41**.

Vzory štítků pro přilby kompatibilní s FHR (8858-2010) s platným standardem:

+

štítek **SNELL SA2010** nebo **SAH2010**

Konec platností: dle konce platnosti SNELL = 2023

Vzory štítků pro přilby kompatibilní s HANS (8858-2002) s platným standardem:

+ štítek SNELL SA2005

Konec platností: dle SNELL SA2005 tzn. 2018

6.3 Bezpečnostní pásy TL FIA č. 24 a 57

Všechna vozidla musí být vybavena bezpečnostními pásy s homologací dle FIA standardu 8853/98 nebo 8853-2016 tzn. minimálně 5 nebo 6 bodovými (v souladu s jednotlivými technickými předpisy).

Pro závody ZAO, ZAV, AK a RK musí být použity bezpečnostní pásy vybavené zámkem typu „T“ (turn-buckle) = s otáčecím mechanismem.

Pro rally je důrazně doporučeno použití bezpečnostních pásů vybavených zámkem typu „P“ /push-button/ = s tlačným mechanismem.

Pro Rally a CrossCountry Rally musí být trvale ve voze dva nože na pásy. Tyto nože musí být snadno dostupné pro jezdce a spolujezdce, sedící ve svých sedadlech se zapnutými pásy.

Ustanovení tohoto článku platí pro všechny stupně. Případné výjimky jsou uvedeny v národních předpisech pro jednotlivé skupiny nebo v Příloze K MSŘ FIA pro HA.

6.4 Bezpečnostní sedadla – TI 09/2016, TL FIA č. 12, 40, 91

Použití sedadel určuje pro soudobé automobily čl. 253 Př. J FIA a pro historické automobily dle Př. K FIA, případně předpisy pro jednotlivé skupiny/disciplíny. Identifikační znaky sedaček obsahuje **TI 09/2016.**

Výjimky pro použití jsou uvedeny v NSŘ a v NTP

6.5 Hasicí přístroje a systémy

HP- ruční hasicí přístroj

HS – hasicí systém

Požadavky na montáž, revize, zabezpečení HP a HS obsahuje **TI 05/2016.** Seznam homologovaných hasicích systémů je uveden v technickém listu **FIA č.16 resp. č. 52** (www.fia.com). Revize HS může provádět pouze výrobce nebo výrobcem pověřená firma. Revizi HP dle standardu 8865-2015 TL č. 52 může provádět pouze výrobce nebo výrobcem pověřená firma. Revizi ostatních HP může provádět revizní technik ručních hasicích přístrojů. Lahve HP i HS musí být zajištěny proti axiálnímu posunutí.

Platnost revizí: **2 roky**

RALLY

V souladu s článkem 253.7 Přílohy J MSŘ FIA musí být všechny (není-li v NSŘ uvedeno pro danou skupinu jinak) soudobé automobily a některé skupiny HA, v souladu s požadavky Přílohy „K“ FIA, vybaveny zabudovanými HS, majícími homologaci FIA a HP.

Od 1. 1. 2020 musí být **pro podniky FIA** vybaveny hasicími systémy z TL FIA č. 52 vozy skupin R1, R2, R3.

Předhlášení:

Od 1. 1. 2023 musí být pro podniky FIA i pro podniky MČR vybaveny hasicími systémy z TL FIA č. 52 vozy skupin R1, R2, R3 (viz TI-01/2022).

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

Sportovní automobily musí být vybaveny HP nebo systémy dle příslušných článků Přílohy J nebo K MSŘ FIA nebo dle kap. E NSŘ.

Případné výjimky jsou uvedeny v NSŘ nebo v předpisech pro skupiny.

Vozy disciplíny slalom a drifting PRO3 nemusí být vybaveny HP ani HS.

Pozor vždy platí: Hasicí systém musí být při provozu vozidla vždy odjištěný (připravený k okamžité aktivaci).

6.6. Palivové nádrže

Pro všechna vozidla ve všech disciplínách je doporučeno použití bezpečnostních palivových nádrží dle FIA Standardu - FT3, FT3.5 a FT5. Povinné použití bezpečnostních nádrží dle standardu FIA se pro MČR řídí Přílohou J MSŘ FIA z roku 2016. Pro podniky v gesci FIA platí aktuální Příloha J MSŘ FIA.

Instalace bezpečnostní nádrže nesmí znamenat zásah do nosných částí skeletu karoserie. Prochází-li plnicí hrdlo palivové nádrže prostorem pro posádku, musí být na straně nádrže vybavena FIA homologovaným zpětným ventilem (viz čl. 253.14.5. Přílohy J MSŘ FIA).

6.7 Tažné oko

6.7.1 Umístění a označení

Tažné oko musí být pro všechny disciplíny namontováno na voze vpředu i vzadu. Oka nesmí přesahovat obrys vozidla. Pokud oko není viditelné, musí být jeho poloha označena šipkou. Barva ok ev. šipek musí být červená, žlutá nebo oranžová resp. kontrastní vůči podkladu. Toto oko je používáno pouze v případě, že vůz se může volně pohybovat.

6.7.2 Použití

Pro disciplíny ZAO (Závody automobilů na okruhu), RX (Rallycross) a AX (Autocross) musí být tažná oka ocelová, pevně spojená (svar, šroub M12 resp. 2 x M10) s pevnou částí karoserie (skeletem) nebo řádně připevněnou pevnou textilní kurtou. Ustanovení 6.7.2. neplatí pro monoposty resp. buggy. Oko musí být zhotoveno min. s vnitřním průměrem **60 mm** a v případě ocelového oka s průřezem použitého materiálu min. 78 mm² (Ø10 mm). Oko musí být označeno dle Přílohy J FIA (253-10) a vydržet tah vozidla s otáčejícími se koly na nezpevněném terénu se sklonem min. 30 stupňů.

6.8 Zasklení vozidel

6.8.1 Použití folií aplikovaných na zasklení vozidel

RALLY

V souladu s článkem 253.11 Přílohy J MSŘ FIA jsou pro vozidla předepsány čiré, zevnitř aplikované, ochranné folie skel bočních oken. Použití barevných nebo zrcadlových folií je povoleno také a to v souladu s článkem 253.11 Přílohy J MSŘ FIA, a pouze na základě výjimky uvedené ve ZU podniku. Šedý nebo černý protisluneční pás, aplikovaný zevnitř na čelním okně, je povolen za předpokladu, že nesníží možnost posádky sledovat dopravní značení a signalizaci.

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

Použití tónovaných skel nebo bezpečnostních fólií je povoleno pouze na bočních a zadních sklech (pokud jednotlivé technické předpisy nestanovují jinak). V každém případě však musí být osoba, stojící **5 m** od vozu, schopna vidět jezdce a vše uvnitř vozu. Protisluneční pás libovolné barvy lze aplikovat pouze zvenčí s omezením, že pás nebude bránit jezdci ve sledování signalizace.

Boční okno (je-li použito) na straně jezdce musí být vždy z bezpečnostního skla nebo polykarbonátu (Makrolon, Lexan) o min. tloušťce **4 mm** s tolerancí -0,2 mm (není-li předpisem pro skupinu stanoveno jinak).

Povolené materiály:

Polycarbonat
Makrolon mono-clear 099 (D2333)
Makrolon mono-longlifeclear 2099 (D2334)
Lexan Margard MR 5E (D2273)
Lexan 9030-112 (D310/1)

Lexan FMR 102-5109 (D982)
Lexan 102-112 (D313)
Soutěžící je povinen při testování vozu předložit doklad o původu a druhu použitého materiálu.

6.8.2 Používání nálepek na sklech a oknech sportovních automobilů

- Přední okno sportovního automobilu pro všechny stupně rally a CCR musí zůstat bez jakýchkoliv nápisů a nálepek, s výjimkou pruhu o výšce 10 cm v horní části předního skla (šířka pruhu - výška je stanovena vždy v rovině skla). Na zadním okně může být kromě nálepek specifikovaných ve čl. 27.3 Standardních propozic umístěn pruh o výšce 8 cm v horní části zadního skla. V žádném případě nesmí být touto nálepkou (nápisem) snížena viditelnost směrem vzad nebo omezena schopnost sledovat dopravní značení či signalizaci.
- Další používání nálepek na sklech a oknech sportovních automobilů řeší pro všechny disciplíny příslušné Standardní propozice

6.9. Demontovatelný volant:

Jezdec je povinen po opuštění vozu provést v rámci možností zpětnou montáž demontovatelného volantu pro zajištění manipulace s vozem (odstavení vozu v UP, porucha na trati, nehoda ..)

6.10 Zámek volantu

Systém zajištění proti krádeži (zámek volantu) musí být vyřazen z činnosti (platí pro všechny disciplíny).

7. HLUK

7.1 Limity hladiny hluku

Pro aktuální rok jsou stanoveny tyto maximální limity hluku:

- **RALLY:** **96 db**(A) + 2 db(A) na chybu měření
  Měřeno dle uvedené metodiky při **3500 ot/min**. u benzinových a **2500 ot/min**. u dieselových motorů.
- **ZAO:**
  a) Statické měření
  D2 + D3 + D5 **108 dB** + 2 dB na chybu měření
  D4 **103 dB** + 2 dB na chybu měření
  Měření musí být provedeno dle metodiky, uvedené v NSŘ - kap. E, čl. 7, odst. 7.2 tzn. při 4500 ot./min. a při ¾ maximálních otáček.
  b) Dynamické měření
  D2 + D3 + D4 + D5 **110 dB** + 2 dB na chybu měření
- **ZAV:**
  - vozidla I. kategorie **105 dB**(A) +2 dB(A) na chybu měření
  - vozidla II. kategorie **110 dB**(A) +2 dB(A) na chybu měření
  Vše měřeno dle uvedené metodiky při 4500 ot./min. s ohledem na §3 odst. 7.3 kap. E NSŘ resp. při na ¾ otáček, při kterých dává motor max. výkon
  - pohárové vozy mají stanoven limit hluku schváleným technickým předpisem.
- **AX+RX** (vyjma RB): **100 dB**(A) +2 dB(A) na chybu měření
  Měřeno dle uvedené metodiky při **4500 ot./min**.
- **RB** **110 dB**(A) +2 dB(A) na chybu měření
  Měřeno dle uvedené metodiky při **5000 ot./min.**
- **Ostatní disciplíny**
  Drift **102 dB(A)** +2 dB(A) na chybu měření
  Slalom **105 dB(A)** +2 dB(A) na chybu měření

Dynamické měření
Měření je prováděno ve vzdálenosti 10 metrů od dráhy na nejdelší rovince okruhu při průjezdu jednoho (sólo průjezd) vozidla na plný výkon.
Hladiny hluku statického a dynamického měření jsou maximální.
TKomise si vyhrazuje právo úpravy hladiny hluku na základě měsíčního předhlášení.
Obecně platí:
Limit a metoda měření hluku lze omezit resp. stanovit standardními propozicemi disciplíny nebo ZU podniku.
Uvedené limity platí pouze v případech, kdy nejsou v Příloze J MSŘ FIA, v řádech disciplíny nebo v ZU jednotlivých podniků stanoveny pro některé skupiny limity hladiny hluku nižší

7.2 Měření vnějšího hluku

Výfukový systém sportovních vozidel musí splňovat následující podmínky:

7.2.1 Výfukový systém vozidel musí být vybaveno trvale zapojeným účinným tlumičem s dostatečnou životností.

7.2.2 Celý výfukový systém musí být těsný a kromě vyústění koncové části nejsou přípustné žádné další otvory.

7.2.3 Nejsou přípustná zařízení k přechodnému tlumení ani k volitelnému vedení proudu u výfukových plynů rozdílnými díly výfukového zařízení nebo do libovolného prostoru.

7.2.4 U více koncových částí potrubí, nesmí být žádná z nich úplně nebo částečně uzavíratelná přestavitelným víkem.

7.2.5 Nejsou přípustná doplňková tlumicí zařízení v koncové části výfukového potrubí, která nejsou nedílnou součástí posledního tlumiče a jeho koncové trubky. Jedná se především o přechodně působící prostředky, jako čisticí ocelová vlna a pod.

7.3 Způsob měření vnějšího hluku

Měření se provádí podle předpisu EHK 51.02. Z předpisu vyjímáme:

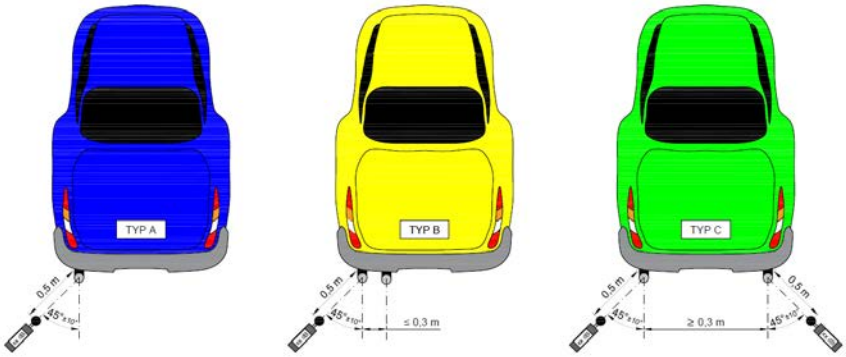
§ 1

1. Ke zjišťování funkce výfukového systému z hlediska referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku se použije zvukoměru s příslušenstvím (měřící mikrofony, kabely a stativ pro fixování mikrofonu) a kalibračním zařízením podle doporučení výrobce a otáčkoměru s přesností do 3%. Zvukoměr musí splňovat požadavky, stanovené zvláštním předpisem. Měří se váhovým filtrem A a časovou konstantou „Rychle“ (fast).
2. Prostor, v němž se měří, musí být dostatečně tichý a chráněný před větrem, aby v každém měřeném bodě byl hluk pozadí nejméně o 10 dB /A/ nižší než hluk vozidla. V tomto prostoru smí být pouze řidič a osoba provádějící měření a jejich přítomnost nesmí ovlivnit čtení zvukoměru.
3. Vozidlo musí být umístěno na rovině, asfaltové nebo betonové ploše tak, aby okolo jeho půdorysného obrysu nebyly ve vzdálenosti nejméně 3 m žádné překážky (ani kraj chodníku). Měření se provádí při stojícím vozidle.

§ 2

1. Mikrofon zvukoměru musí být umístěn ve vzdálenosti 0,5 m od ústí výfuku a ve stejné výši jako ústí výfuku a v úhlu 45 stupňů ±10 stupňů od vertikální roviny procházející středem výfukových plynů. Smysl úhlu se volí tak, aby mikrofon byl vzdálen obrysu vozidla. Je-li ústí výfuku níže než 0,2 m nad zemí, mikrofon se umístí do výše 0,2 m. Osa maximální citlivosti mikrofonu musí být rovnoběžná s povrchem země a musí směřovat k ústí výfuku.
2. U vozidel s vertikálně vedeným výfukem se mikrofon zvukoměru umístí ve vzdálenosti 0,5 m od vnějšího povrchu vozidla bližšího k výfuku a ve výšce jeho vyústění. Osa maximální citlivosti směřuje vertikálně vzhůru.

3. Má-li výfukový systém dva nebo více výdechů, jejichž vzájemná vzdálenost je menší než 0,3 m, měření se provede pouze u výdechu bližšího k vnější straně vozidla nebo nejvýše položeného výdechu. Je-li vzájemná vzdálenost větší než 0,3 m, měří se každý výdech samostatně.



§ 3

Motor vozidla musí být ohřát na provozní teplotu a odpojen od hnacích kol. Otáčky motoru se stabilizují na 3/4 otáček z otáček, při nichž motor dává nejvyšší výkon (pro potřeby měření sportovních vozidel, kde nejsou kontrolním orgánům známy otáčky max. výkonu, se provádí měření u všech typů čtyřdobých motorů při otáčkách uvedených v čl. 7.1 a měření se provádí při nezatíženém motoru.

§ 4

1. Za naměřenou hodnotu se považuje nejvyšší údaj odečtený na zvukoměru v průběhu stabilizovaných otáček. Náhodné špičkové odečty zvukoměru, které zřejmě nesouvisejí s měřeným hlukem, se neberou v úvahu.
2. Pro porovnání se stanovenými referenčními hodnotami hladiny vnějšího hluku je rozhodující nejvyšší hodnota naměřená nejméně ze tří těsně po sobě následujících měření, jejichž rozdíl není větší než 2 dB /A/.

§ 5

Vozidla, jejichž systém tlumení hluku je netěsný, neúplný, nebo jinak poškozený, se považují z hlediska hluku za nevyhovující a měření se neprovádí.

Překročení limitu hladiny hluku bude technickými komisaři zapsáno do Průkazu sportovního vozidla a vozidlo nebude k soutěži převzato. V průběhu podniku bude tento přestupek oznámen sportovním komisařům k dalšímu řízení.

Upozornění: Protesty proti metodě měření a výsledkům měření nebudou akceptovány.

7.4 Podmínky pro měření hluku na sportovním podniku

Pro měření hluku při sportovních podnicích je pořadatel povinen zajistit:

7.4.1 Ohraničený prostor bez přístupu nezúčastněných osob minimálně 10 m na všechny strany od měřeného vozidla.

7.4.2 <u>Vybavení pracoviště</u>

1 pracovní stůl + 2 židle.

Pracovní stůl musí být zajištěn proti dešti a přímému slunci (stan, velký deštník), mobilní mikrofon musí být zajištěn proti dešti (malý deštník), jinak měření v dešti bude přerušeno.

Napojení el. přípojky 220 V, ve vzdálenosti max. 10 m od pracoviště.

Při AX a RX koberec o rozměru 1,5 x 1,5 m.

V případě měření za snížené viditelnosti nutno zajistit odpovídající osvětlení pracovního stolu a celého pracoviště.

7.4.3 Personální zajištění

V případě, že měření hluku je AS AČR delegován pouze 1 technický komisař, musí být k dispozici pro vlastní měření dva pracovníci pořadatele.

Organizaci vjezdu vozidel do měřícího prostoru a vstup oprávněných osob (jezdec, spolujezdec + jeden doprovod) musí zcela zajistit pořadatel.

Výfuky vozidel mohou být u technické přejímky označeny, nebo zaplombovány.

8. KATALYZÁTORY

Povinné použití účinných katalyzátorů výfukových plynů řeší technický předpis skupiny (divize, třídy) nebo Standardní propozice disciplíny.

Pro tato vozidla je předepsáno používání bezolovnatého benzinu. Výjimky z tohoto článku jsou uvedeny v předpisech pro jednotlivé skupiny a disciplíny popř. ve Standardních propozicích disciplíny nebo v příslušné kapitole pro disciplínu.

8.1 Technické požadavky

Používat lze pouze sportovní katalyzátory, mající homologaci FIA (viz Technický list FIA **č. 8**) nebo ASN (viz národní homologaci) a katalyzátory, kterými jsou vozidla autorizovaným výrobcem sériově vybavena.

Předepsanou FIA homologaci, národní homologaci nebo technický pasport sériového katalyzátoru musí dodat výrobce katalyzátoru a jezdec je povinen na požádání ji kdykoliv předložit technickým komisařům k nahlédnutí.

Sportovní katalyzátor je určen pouze pro použití ve sportovním vozidle a v žádném případě není schválen pro běžný silniční provoz.

Katalyzátor musí být umístěn co nejblíže motoru (za sběrným potrubím) nebo tak, jak předepisují jednotlivé články Přílohy J MSŘ FIA (Technický list č. 8), případně předpis výrobce katalyzátoru. Při konstrukci výfukové soustavy je třeba přizpůsobit její držáky vyšší hmotnosti katalyzátoru a vyššímu dynamickému namáhání. Katalyzátor musí být v dostatečné vzdálenosti od hořlavých materiálů (např. laminátové kryty agregátu, podvozek vozidla atd.), případně je nutno jej izolovat vhodnými nehořlavými kryty. V bezprostřední blízkosti před a za funkční částí katalyzátoru musí být umístěn otvor s vnitřním závitem **M18x1,5** pro jeho visuální kontrolu. Oba otvory musí být opatřeny záslepkou s měděnou podložkou (šroub - hlava na klíč č. 24). Jsou povoleny sériově montované katalyzátory s jiným závitem otvorů pro visuální kontrolu. Vozidla se snadným přístupem před katalyzátor (formulové vozy) mohou pro odběr vzorku výfukových plynů využít otvor pro visuální kontrolu před funkční částí katalyzátoru. Ten pak musí být opatřen vždy vnitřním závitem M 18x1,5. Vozidla, která nemají přístup před katalyzátor pro připojení sondy na odběr vzorku výfukových plynů, musí mít odběrní místo vyvedeno do motorového prostoru (případně jinam). Odtud musí být možno vzorek výfukového plynu odebrat bez další manipulace. Zakončení tohoto odběrního místa musí být opatřeno závitem **M8x0,8.** Při provozu vozidla je zaslepeno „čepičkou“ ventilku pro huštění pneu. Toto vyvedení může být při provozu vozidla demontováno. Do prostoru kontroly emisí vjíždí vozidlo v každém případě s namontovaným vyvedením.

Odběrní místo musí být ve výfukové soustavě umístěno za sběrným potrubím motoru a před funkční částí katalyzátoru.

Odběrní místo musí být dále umístěno tam, kde je zajištěn odběr vzorků výfukových plynů ze všech válců motoru vozidla. U vozidel, kde jsou dvě resp. více výfukových potrubí v celé délce samostatných, odběrní místo je umístěno tam, kde je zajištěn odběr výfukových plynů z těch válců, které jednotlivému výfukovému potrubí přísluší.

Počet odběrních míst odpovídá počtu samostatných výfukových potrubí.

Měření emisí se pak provádí u každého výfukového potrubí samostatně.

Za kladný výsledek kontroly se považuje vyhovění limitům ve všech výfukových potrubích.
Vozidla, která mají katalyzátor výfukových plynů umístěn na konci výfukového potrubí (formulové vozy, buggy….), musí mít pro měření za funkční částí katalyzátoru vyústění minimální délky **300 mm** o vnějším vstupním průměru **max. 60 mm** pro možnost zasunutí sondy pro měření emisí. Toto vyústění musí být těsně spojeno s katalyzátorem. Při provozu vozidla může být demontováno.
Do prostoru kontroly emisí vjíždí vozidlo vždy s tímto vyústěním namontovaným.

8.2 Organizační zabezpečení měření emisí

8.2.1 Každé měřené vozidlo bude identifikováno startovním číslem a výsledky kontroly budou v protokolu o měření emisí. Výsledek měření emisí bude zapsán v dokladech vozidla dle instrukcí technického komisaře.
8.2.2 Měřící skupině bude k dispozici aktualizovaná startovní listina.
8.2.3 Měřící skupina bude viditelně označena pro volný pohyb v prostoru technické přejímky. Označena budou i jejich technologická vozidla s měřící aparaturou.
8.2.4 Na pracovišti musí být k dispozici místo pro odběr el. proudu (2 zásuvky 220 V, 1 zásuvka 380 V).
8.2.5 Musí být vyřešeno odsávání výfukových plynů, případně měřené vozidlo musí být zadní částí max. 2 m od vnějšího prostoru (možnost použití přenosného odsávacího zařízení).
8.2.6 K dispozici musí být 2 stoly pro umístění měřící aparatury.
8.2.7 Měření musí probíhat na kryté ploše minimálních rozměrů 6x4 m.
8.2.8 Prostor kontroly musí být vhodným způsobem uzavřen.
8.2.9 Pro komunikaci s jezdci je nutná stálá přítomnost technického komisaře.
8.2.10 Přípravu vozidel pro měření emisí řídí technický komisař.

Pozn.: Vozidla budou do prostoru kontroly emisí vpuštěna po zahřátí motoru a katalyzátoru (staticky 3000 ot./min. po dobu 3 min. nebo jízdou na nízký převodový stupeň cca 2 km).

8.3 Kontrola katalyzátoru

8.3.1 Visuálně

Visuální kontrola musí být provedena pomocí endoskopu nebo zrcátka cestou kontrolních otvorů před a za katalyzátorem.
Předmětem kontroly je zjištění, zda není náplň katalyzátoru mechanicky poškozena.

8.3.2 Kontrola účinnosti

Pro hodnocení účinnosti musí být zjištěna velikost snížení obsahu CO měřením před a za katalyzátorem.
Obsah CO před katalyzátorem se měří prostřednictvím odběrního místa, které musí být upraveno dle čl. 8.1 tohoto předpisu.
Obsah CO za katalyzátorem se měří na konci výfuku vozidla.
Kontrolu účinnosti lze provádět pouze při technické přejímce před sportovním podnikem

8.3.3 Režimy měření

a) normální pracovní teplota motoru
b) konstantní volnoběžné otáčky motoru mezi 3.000 a 6.000 ot./min. případně otáčky motoru, které jsou pro měření uvedeny v homologačním listě katalyzátoru.

8.3.4 Zaplombování spojů

V případě potřeby může být provedeno dle dispozic technického komisaře.

8.4 Požadovaná kritéria

RALLY, CCR: - 40 % snížení obsahu CO ve výfukových plynech v katalyzátoru
- maximálně 2 % CO ve výfukových plynech na konci výfuku vozidla

ZAO, ZAV, AX, RX: katalyzátor je účinný, pokud je obsah CO ve výfukových plynech na výstupu z katalyzátoru nižší než na vstupu.

Motor vozidla, jeho příslušenství a zejména elektrická soustava nesmí při měření vykazovat žádnou zjevnou závadu.

Katalyzátory vozidel mohou být u technické přejímky označeny nebo zaplombovány.

Zápis o neúčinném katalyzátoru v duchu tohoto předpisu provede technický komisař do PSV a vozidlo nebude k soutěži převzato.

Upozornění: Protesty proti metodě měření a výsledkům měření nebudou akceptovány.

9. PALIVO

Pro všechny disciplíny automobilového sportu platí tato ustanovení:

Palivo musí vždy odpovídat ustanovení čl. 252.9 Přílohy J MSŘ FIA. Propozicemi závodu může být předepsáno používání jednotného paliva. Na národních podnicích může být použit i jiný druh paliva, jehož složení a podmínky použití schvaluje Technická komise.

Po skončení každého měřeného tréninku a každé jízdy vlastního závodu musí zůstat v palivové nádrži vozidla minimálně **3 litry** paliva tak, aby bylo možno odebrat vzorky paliva k provedení rozboru (neplatí pro RacerBuggy).

Toto ustanovení platí pro všechny disciplíny a jeho nedodržení může mít za následek vyloučení jezdce ze závodu.

Vzorky paliva se odebírají do **3 ks** speciálních nádob o objemu 1 l, umožňujících zaplombování s tímto určením:

1ks vzorku - určen k vlastnímu rozboru

1ks vzorku - pro hlavního technického komisaře pro případ opakování rozboru

1ks vzorku - pro jezdce pro případ odvolání se proti výsledku rozboru – Jezdec obdrží vzorek v zapečetěné nádobě po složení kauce 400 Kč technickému komisaři. Kauce bude vrácena po navrácení nádoby.

Rozbory budou prováděny v laboratoři určené FIA:

1. SGS Czech Republic, s.r.o.
   K Hájům 12133/2
   155 00 Praha 5
2. Vysoká škola chemicko-technologická v Praze
   Ústav technologie ropy a alternativních paliv
   Technická 5
   166 28 Praha 6

Výsledky uvedené laboratoře jsou rozhodující pro podniky konané na území ČR.

10. PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ PNEUMATIK A OSVĚTLENÍ VOZIDEL PŘI RALLY

10.1 Pneumatiky

Podle vyhlášky MD č. 341/2002 Sb. musí být po celou dobu provozu vozidla na veřejných komunikacích hloubka desénu pneumatik minimálně 1,6 mm.

Lze používat pouze pneumatiky s lisovaným desénem:

a) schválené pro veřejný provoz a opatřené homologací „E“

b) odpovídající předpisům FIA 2013 - 2022 pro rally.

c) odpovídající předpisům FIA 2012 pro rally:

- 17 - 25 % běhounu tvoří desén, pneumatika má homologaci FIA a lze ji dodatečně dořezávat
- více než 25 % běhounu tvoří desén, pneumatika nemá homologaci FIA a nelze ji dodatečně dořezávat.

Tyto pneumatiky nesmí být v katalogu výrobce označeny typem „SLICK“.

Používání pneumatik na rychlostních zkouškách rally všech koeficientů:
Na rychlostních zkouškách při rally lze používat pouze pneumatiky s lisovaným desénem (podrobná definice je k dispozici u Technické komise), které odpovídají požadavkům uvedených v odstavci 10.1 ad a), b)nebo ad c). FIA homologace platí ode dne začátku platnosti bez omezení a jejich seznam je k dispozici u Technické komise nebo u pověřených technických komisařů. V průběhu rally musí být hloubka desénu na 3/4 běhounu pneumatik namontovaných na vozidle a záložních pneumatik nejméně **1,6 mm**.
Kdykoliv v průběhu rally mohou být provedeny kontroly pro ověření správnosti použitých pneumatik. Každá pneumatika, která bude shledána jako nevyhovující, bude technickými komisaři označena a nesmí být použita.
Použití pneumatik s hroty je povoleno ve smyslu dopisu Ministerstva dopravy čj. 269/2004-150-ORG2/2.
Nedodržení předpisů pro použití pneumatik na RZ bude oznámeno sportovním komisařům k dalšímu řízení.
Vnitřek pneumatiky (prostor mezi vnější částí ráfku a vnitřní částí pneumatiky) musí být vyplněn jen vzduchem. To znamená, že je zakázáno použít jakéhokoliv zařízení, které umožňuje zachovat funkci pneumatik při vnitřním tlaku stejném nebo nižším než je tlak atmosférický.
Při všech stupních rally mohou být v soutěžním vozidle převážena nejvýše 2 náhradní kola. Všechny pneumatiky musí být obuty tak, aby čárový kód pneumatiky byl na její vnější straně.

10.2 Používání hlavních a přídavných světlometů u automobilů při rally

Přídavné světlomety:
Na vozidle může být maximálně **6** přídavných světlometů (jejich počet musí být vždy sudý). Pokud jsou použity sériové mlhové světlomety, budou tyto počítány mezi přídavné. Přídavné světlomety nemusí mít homologační značku EHK („E“) a lze jich použít pouze na RZ.
Hlavní světlomety:
Po celou dobu sportovního podniku musí být na vozidle funkční jeden pár obrysových světel, jeden pár tlumených a jeden pár dálkových světel. Všechna tato světla musí mít homologaci EHK („E“).

Světlomety LED:
Podmínky pro použití těles s LED diodami viz www.autoklub.cz, Motorsport, Automobily, Techničtí komisaři, Technická informace **TI 04/2014** resp. **TI 05/2015.** Používání **přídavných** světel, využívající technologii LED je pro všechny skupiny povoleno a to za následujících podmínek:
- sudý počet těles s LED technologií, umístěný symetricky od podélné osy vozu
- možnost použití pouze během RZ (na uzavřené trati)
- na vozidle nemusí být pro tato přídavná světla namontován korektor sklonu
- může být překročena souhrnná svítivost původních dálkových světel

Tímto se v **TI 04/2014** a **TI 05/2015** ruší požadavek na povinné uplatnění homologační značky E.
Pro historické automobily všech skupin a period včetně Kat. 5 platí striktní zákaz používání světlometů s technologií LED a xenon.

11. PROVOZ SPORTOVNÍCH VOZIDEL NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

11.1 Sportovní automobily

11.1.1 Sportovní automobily se zvláštní registrační značkou (RZ) – R značka

Na veřejných komunikacích se smějí pohybovat pouze sportovní automobily opatřené zvláštní registrační značkou pro sportovní automobily, které byly postaveny či přestavěny ve smyslu Rozhodnutí MD ČR č.j.1004/03-150 z 28.02.2003 a 1005/03-150 z 28.02.2003.

Tyto automobily musí být opatřeny Průkazem sportovního vozidla (PSV) s registrační značkou, musí každoročně absolvovat technickou prohlídku (STK), včetně měření emisí v jedné z vybraných STK (čl. 13.6) a podléhají evidenci na dopravním úřadě. PSV vydává dle schválené metodiky Technická komise prostřednictvím pověřených členů

11.2 Omezení pohybu sportovních automobilů a sportovních nákladních automobilů nad 3,5 t, opatřených registrační značkou po veřejných komunikacích

Na základě zákona č. 56/2001 Sb., §79b (o podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích - viz www.autoklub.cz, sekce Automobily, odkaz - Techničtí komisaři) se může sportovní automobil opatřený registrační značkou, pohybovat na pozemních komunikacích pouze na základě povolení vydaného MD ČR, které platí pouze v průběhu oficiálního programu rally.

To znamená, že na jednotlivé rally musí být sportovní automobily přepravovány ne po vlastní ose, ale pouze na přepravnících (přívěsy, návěsy, přepravní vozidla). Seznamování se s tratí vlastní rally nelze provádět sportovním automobilem opatřeným registrační značkou. Nákladní sportovní vozidlo nad 3,5 tuny (kategorie N2) lze přepravovat na podnik po vlastní ose po pozemních komunikacích jen za podmínky, že řidič bude mít u sebe kopii potvrzené přihlášky k účasti na podniku, ke kterému se přepravuje a to tam i zpět. Kontrolu dodržování tohoto ustanovení bude v rámci svých kompetencí provádět POLICIE ČR. Za podnik je považována pro kategorii N2 (neplatí pro kat. M1 a N1) i cesta na testování, STK (zapsáno v kalendáři AČR jako podnik) sportovního vozidla (doklad: potvrzení AČR o termínu testování).

11.3 Používání registračních značek na sportovních automobilech

Po celou dobu provozu, včetně rally, musí mít sportovní automobil RZ umístěny následovně:

- zadní registrační značka, opatřená nálepkou z STK, musí být umístěna na místě, výrobcem automobilu k tomu určeném.
- druhá registrační značka (původní přední) musí být po celou dobu provozu přišroubována nebo přinýtována na horní části vnitřního panelu pravých zadních dveří resp. u třídveřového automobilu na horní části panelu pod pravým zadním bočním oknem. Samolepicí registrační značka, správných rozměrů a předepsaného provedení, musí být vylepena na přední části vozu (přední část kapoty motoru nebo víka zavazadlového prostoru, čelo, nárazník). Značka musí být umístěna viditelně při pohledu zepředu a musí být čitelná osobou, stojící před vozidlem ve vzdálenosti **5 m**.

Pro sportovní nákladní automobily nad 3,5 t platí umístění dle výjimky v Metodice.

Nedodržení tohoto ustanovení bude mít za následek nepřevzetí automobilu ke sportovnímu podniku.

12. POSTUP PŘI VZNIKU SPORTOVNÍHO AUTOMOBILU PRO SPORTOVNÍ PODNIKY POŘÁDANÉ NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

Sportovní automobil pro rally vzniká dle METODIKY vydané Ministerstvem dopravy ČR pod č.j.4/2007 – 150 – METO/1. Tento dokument je uveden v plném znění jako příloha kapitoly E NSŘ na internetových stránkách Autoklubu ČR.

Registrační místa sportovních vozidel (RMSV) viz webové stránky Ministerstva dopravy: www.mdcr.cz - Dokumenty – Registrace vozidel – Historická a sportovní vozidla.

13. TESTOVÁNÍ A TECHNICKÉ PŘEJÍMKY SPORTOVNÍCH AUTOMOBILŮ

13.1 Všeobecné pokyny

13.1.1 Sportovní automobily soutěžících s licencí AS AČR

Všechny sportovní automobily soutěžících s licencí vydanou AS AČR musí být opatřeny Průkazem sportovního vozidla AS AČR (PSV) - platí i pro sportovní nákladní automobily nad 3,5 t.

Tyto průkazy slouží k identifikaci daného sportovního vozidla. Sportovní automobily, které nejsou opatřeny PSV nebo u kterých nebyla prodloužena jeho platnost testováním pro danou sportovní sezónu, nesmějí být převzata k závodu na žádném sportovním podniku. Pro zapsání změny majitele v PSV je nutné předložit doklad o nabytí vozidla (kupní smlouva, faktura, převod, změna názvu firmy atd.)

Výjimku tvoří automobily, startující v automobilovém slalomu a driftingu ve skupině vozidel dle platného Technického průkazu, které nemusí být vybaveny PSV. PSV je soutěžící povinen předložit při technické přejímce na každém podniku, garantovaném AS AČR nebo započítávaném do MMČR. PSV je majetkem Autoklubu ČR (poučení o nakládání s PSV viz Metodika vzniku sportovního vozidla a ev. Upozornění na přední (vozy s RZ) či zadní (vozy bez RZ) straně PSV.

13.1.2 Testování a technická přejímka sportovních automobilů

Testování sportovních automobilů provádí testovací komise.

Veškeré testování probíhá plně v organizační režii Technické komise AS AČR. Podmínkou otestování sportovního automobilu je soulad provedení automobilu s homologačním listem FIA, případně HTP nebo s jiným příslušným dokladem-předpisem.

Úpravy vozidla mohou být maximálně v rozsahu příslušných článků přílohy J MSŘ FIA, přílohy K MSŘ FIA, NSŘ AS AČR nebo schváleného technického předpisu.

Testování je platné vždy **do 30. dubna** následujícího kalendářního roku.

Testování ani technická přejímka vozidla na podniku nenahrazuje a ani neruší povinnost soutěžícího provozovat sportovní automobil na podniku plně v rozsahu se všemi platnými předpisy (technické předpisy NSŘ a FIA, Standardní propozice, ZU podniku, vyhlášky a zákony MD atd.).

Přistavením vozu k technické přejímce soutěžící deklaruje soulad provedení vozu s technickými, sportovními a bezpečnostními předpisy, platnými pro příslušnou skupinu a mistrovství. Testovací komisař nebo technický komisař má právo odmítnout testování nebo technickou přejímku vozu s neodstraněnou nebo opakující se závadou.

13.1.3 Testovací termíny

Testování je prováděno v termínech, které jsou zveřejněny v těchto NSŘ AS AČR, na webových stránkách Autoklubu ČR nebo v bulletinu AS AČR.

13.1.4 Testovací poplatky

Za provedené testování je držitel sportovního automobilu povinen uhradit poplatek uvedený v Příloze 1 „Poplatky“, bod 13 těchto NSŘ AS AČR.

13.1.5 Přistavení vozidla

Vozidlo musí být přistaveno k testování nebo k technické přejímce kompletní, plně funkční, v dobrém technickém stavu, čisté a odpovídající příslušným předpisům.

Je-li vozidlo po technické přejímce rozmontováno nebo změněno způsobem, který může ovlivnit jeho bezpečnost nebo vyvolat spory ohledně jeho shodnosti s předpisy, musí být přistaveno soutěžícím na opětovnou technickou kontrolu. O této skutečnosti je soutěžící povinen informovat s předstihem HTK a RSK.

13.1.6 Údaje v PSV

Soutěžící je povinen po absolvování testování překontrolovat údaje v PSV, zejména údaje o testování (technické parametry, majitele, zařazení, razítka) a údaje o schválení vozidla k provozu na veřejné komunikaci (razítko MD).

Do PSV bude na stránce ÚŘEDNÍ ZÁZNAMY zapsán typ (obchodní označení) vozu dle Osvědčení o registraci vozidla, část II (Technický průkaz), strana Technický popis vozidla, kolonka D2 resp. D3.

13.2 Testování sportovních automobilů opatřených registrační značkou

Kromě bodů uvedených ve čl. 13.1 platí pro tyto vozy navíc následující ustanovení:

13.2.1 Zásah do identifikátoru vozidla:

Svévolným zásahem do identifikátoru vozidla (VIN kódu) se vozidlo stává nezpůsobilým k provozu na pozemních komunikacích. Zásahy do identifikátorů může provádět, na základě úředního rozhodnutí o přidělení, zneplatnění či změně identifikátoru, pouze dopravním úřadem pověřený orgán. Za svévolný zásah do identifikátoru se považuje individuální vyrážení symbolů nebo celého VIN, změny, znehodnocení a ostatní úpravy VIN kódu.

13.2.2 Mechanismus testování

Testování sportovních automobilů, opatřených registrační značkou (Rally, CCR), bude provedeno centrálně v oficiálních termínech – viz čl. 13.5 – neplatí pro stavby, dovozy a pro sportovní nákladní automobily nad 3,5 t (kat. N2), které budou testovány výhradně individuálně..

Na oficiální termíny testování je nutné se závazně objednat online podle pokynů uvedených na webových stránkách Autoklubu ČR (vždy po 1. únoru).

Při centrálním oficiálním testování bude vždy provedeno testování (kontrola souladu s technickými předpisy FIA resp. AS AČR), měření hluku a zvláštní technická prohlídka sportovního vozidla vč. měření emisí (v STK dle článku 13.6).

13.2.2 Doklady a připravenost vozidla

a) Doklady

Při každém testování sportovního vozidla s RZ musí být předloženo:

- PSV s RZ
- technický průkaz vozidla (eventuálně ORV)
- homologační list
- protokol o testování vozidla
- smlouva o zákonném pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla
- v případě testování nového (pouze varianta přestavba) vozidla: dvě barevné fotografie vozidla o rozměrech 90 x 60 mm (pohled zleva zepředu a zprava zezadu)
- certifikát ochranné konstrukce (platí pro ASN homologovanou konstrukci)
- certifikát k nádrži (platí pro bezp. nádrže dle standardů FIA)
- u historického vozidla návrh HTP resp. TPHV
- při testování mimo termín: potvrzení o revizi tracking systému

b) Vozidlo – přistavení k STK

Vždy předkládáte PSV.

Pokud byly pro vozidlo již vystaveny, předkládáte následující dokumenty:

Technický průkaz, Osvědčení o registraci, případná Potvrzení AS AČR k typu motoru, modelovému roku, nebo k provedení VIN.

Technická kontrola je dle zák. č. 56/2001, par. 79b, odst. 4 povinná i pro nový vůz tzn., že pro sportovní vozy neplatí žádná úleva (ochranná doba).

Pokud vozidlo nemá Technický průkaz ČR (varianta stavba nebo dovoz), předkládáte:

„Rozhodnutí o povolení výroby (stavby) jednotlivého sportovního vozidla“, vydané příslušným krajským Dopravním úřadem a technický popis vozidla v rozsahu údajů, uváděných v Technickém průkazu motorového vozidla(„Výpis základních technických údajů o vozidle“) a ev. „Povolení k dovozu sportovního vozidla“, vydaných Technickou komisí.

Vozidlo musí být vybaveno:

- registračními značkami (pokud jsou vydány) v předepsaném umístění (tj. včetně druhé, kovové RZ typu “R“ na pravých zadních dveřích, nebo pod zadním bočním oknem)
- VIN v originálním provedení, nebo schváleném provedení (nelze přinýtovaný, přišroubovaný, lepený apod.)
- vývodem před katalyzátorem pro měření emisí (pokud je katalyzátor vyžadován předpisy NSŘ)
- lékárničkou a výstražným trojúhelníkem
- rezervním kolem
- zpětným světlem do mlhy - je kontrolováno a vyžadováno i u historických sportovních vozidel
- plnou palivovou nádrží (platí jen pro vozy bez Technického průkazu), vyžadováno pro zápis hmotnosti a jejího rozložení na nápravy

13.2.3 Povolení MD ČR

Každému otestovanému sportovnímu automobilu bude vydáno povolení MD ČR k provozování sportovního automobilu na pozemních komunikacích platné do 30. dubna. dalšího kalendářního roku. Při centrálních testováních bude toto povolení vydáno na místě. Bez tohoto povolení je Průkaz sportovního vozidla s registrační značkou neplatný a vozidlo se nesmí zúčastnit sportovního podniku. Za dodržení tohoto předpisu je odpovědný soutěžící.

Kontakt na sekretariát: tel.: 225 131 496

13.2.4 Testování mimo termín

Každé jiné testování bude považováno za testování mimo termín a držitel sportovního automobilu musí požádat o individuální testování na webu:

www.autoklub.cz (sekce AUTOMOBILY – Testování sportovních vozidel)

Soutěžící bude zaevidován a bude mu (u prvně testovaného vozu) přidělen a zaslán očíslovaný bianco PSV. Poté je možné řešit termín fyzického otestování vozidla a následně termín STK vč. měření emisí.

V tomto případě musí držitel PSV požádat o povolení MD ČR individuálně.

13.3 Testování sportovních automobilů bez registrační značky

Kromě bodů uvedených ve čl. 13.1 platí pro tyto vozy navíc následující ustanovení:

13.3.1 Doklady

Testování sportovních automobilů bez registrační značky provádí po disciplínách testovací komisař při podniku (oficiální termín) nebo ev. individuálně.

Při testování vozidla musí být předloženo:

- PSV bez RZ
- eventuálně homologační list
- v případě testování nového vozidla: dvě barevné fotografie vozidla o rozměrech 90 x 60 mm (pohled zleva zepředu a zprava zezadu) a ev. Povolení ke stavbě, vydané Technickou komisí.
- certifikát ochranné konstrukce (platí pro ASN homologovanou konstrukci)
- certifikát k nádrži (platí pro bezp. nádrže dle standardů FIA)

13.3.2 Mechanismus testování

Oficiálním termínem testování se rozumí termín prvních dvou závodů pro danou disciplínu. Na oficiální termíny testování je nutné se závazně objednat online (vždy po 1. březnu) podle pokynů uvedených na webových stránkách:

www.autoklub.cz (sekce AUTOMOBILY – Testování sportovních vozidel)

Individuálním termínem testování bude vždy termín prvního závodu v sezóně pro daný vůz.

13.3.3 Testování Cupových vozů

Pořadatelé „Cupů“ mohou, po dohodě s Technickou komisí, stanovit jiný termín testování pro jejich „Cup“. Tento termín pak bude pro účastníky „Cupu“ závazný jako testování „v termínu“. Každé jiné testování pak bude považováno za „testování mimo termín“.

13.4. Testovací komisaři

Josef Stránský	- všechny disciplíny	Vrchlabí
Michal Velebný	- historické automobily	M. Boleslav
Jiří Urban	- autocross, rallycross	Humpolec
Lukáš Kusý	- všechny disciplíny	Praha
Richard Král	- ZAO, ZAV	Praha
Jiří Máša	- všechny disciplíny	Rajhradice
Václav Šedivý	- všechny disciplíny	Strýčkovy
Dan Chmelíček	- ZAO, ZAV	Ivančice
Radim Socha	- slalom	Bařiny
Jan Mráz	- slalom	Doubravník (Brno-venkov)
Vladimír Machoň	- slalom	Zlín
Václav Puchmeltr	- drifting	Hostivice

Soutěžící jsou povinni ke kontaktu s testovacím komisařem využívat zásadně e-mailových adres:

Stránský	stransky@autoklub.cz
Velebný	mikevelebny@email.cz
Urban	jir.urban@centrum.cz
Kusý	lukaskusy@seznam.cz
Král	richardkral@volny.cz
Máša	jmrauto@seznam.cz
Šedivý V.	javase@seznam.cz
Chmelíček	dchmelicek@seznam.cz
Socha	Radim.Socha@seznam.cz
Mráz	janek.mraz@gmail.com
Machoň	m.camlici@centrum.cz
Puchmeltr	vaclav.puchmeltr@seznam.cz

Pracovní skupina pro schvalování HTP/TPHV
(kontaktní email: htphv@autoklub.cz)

Josef STRÁNSKÝ
Stanislav MRKVAN
Michal VELEBNÝ
Jiří MÁŠA
Lukáš KUSÝ
Václav ŠEDIVÝ

13.5 Oficiální termíny a místa testování

RALLY + CCR (včetně HA s RZ) Dekra CZ a.s. Praha - Chodovec - STK
18.03. 09,00 – 20,00 hod.
19.03. 08,00 – 20,00 hod.
20.03. 08,00 – 17,00 hod.
Dekra CZ a.s. Zlín - Malenovice - STK 3713
26.03. 08,00 – 20,00 hod.
27.03. 08,00 – 17,00 hod.

Oficiálním termínem centrálního testování ostatních disciplín jsou první 2 závody z kalendáře MČR. Poté bude testování zařazeno jako individuální včetně poplatku.

13.6 Stanice technické kontroly, pověřené provádět zvláštní a schvalovací technické prohlídky sportovních automobilů– příjem vozidel:

- Dekra CZ, a.s., Türkova 1001, 149 00 Praha 4, tel.: 267913838,267288245 ústř., pan Šiman.
- HESPO, s.r.o. 764 14 Zlín – Malenovice, tel.: 577105353, pan Pospíšil

14. TECHNICKÉ DOTAZY, MĚŘIDLA, MĚŘENÍ - BOP

14.1 Technické dotazy

Technické dotazy budou zodpovězeny a výklady řádů AČR popř. FIA budou prováděny výhradně prostřednictvím webu: www.autoklub.cz – HLAVNÍ WEB – Motorsport – Automobily – Techničtí komisaři – Technické dotazy. Pro dotazy a výklad je třeba vždy uvést co nejvíce informací o voze: disciplínu, skupinu, objemovou třídu, fotografie eventuálně pro HA rok výroby, periodu.

14.2 Kontrolní měřidla a měřící přístroje používané technickými komisaři AS AČR

Všechna kontrolní měřidla a měřicí přístroje, používané technickými komisaři, musí být schválena Technickou komisí. U hlukoměrů a elektronických vah musí být prováděna kalibrace odbornou firmou v předepsaných, níže uvedených termínech. O provedené kalibraci musí být na sportovním podniku k dispozici kopie platného certifikátu.

Termíny kalibrací vybraných měřicích zařízení:

Hlukoměr:	1 x za 2 roky
Bezdrátové váhy:	1 x ročně
Váhy do 15 kg:	1 x ročně
Váhy s přenosem signálu el. vodičem:	1 x za 2 roky

14.3. Měření - BOP

Soutěžící je při technické přejímce k podniku povinen nahlásit technickému komisaři dovažovací závaží ve voze. Záznam o použitém závaží bude po jeho zaplombování předmětem zápisu do technické karty.

Sportovní komise disciplíny, ve spolupráci s Technickou komisí, si vyhrazuje právo zavedení resp. změny BOP (Balance of Performance – vyvážení výkonnosti vozů změnou poměru hmotnost/výkon) s účinností na následujícím podniku průřezem všech disciplín v národních skupinách.

Mezi parametry BOP patří: hmotnost dovažovacího závaží, průměr restriktoru sání vzduchu, průměr škrticí klapky (klapek) na straně sání, velikost plnicího tlaku.

O zavedení resp. provedené změně BOP včetně zdůvodnění zavedení/změny budou soutěžící informování prostřednictvím bulletinu na webu www.autoklub.cz.

14.4 Měřicí a kontrolní metody

Za AS AČR schválené metody kontrol a měření jsou považovány všechny oficiální měřicí metody používané FIA a metody a kontrolní postupy, uvedené v „Manuálu měřicích kontrol a postupů TK AS AČR“.

15. HAVÁRIE SOUTĚŽNÍHO VOZU NA PODNIKU AČR

Každou havárii soutěžního vozu při podniku v gesci AČR je povinen vedoucí dispečinku resp. HSK nebo ředitel podniku hlásit HTK s uvedením místa havárie, st. čísla a ev. rozsahu škod.

Soutěžící je po havárii povinen umožnit v co nejkratším termínu HTK podrobnou kontrolu vozu za účelem zjištění poškození vozu a použití povinné BVJ a BVV a je povinen dopravit vozidlo na místo, vyčleněné k tomuto účelu pořadatelem. Soutěžící je zároveň povinen na požádání odevzdat HTK PSV. Nesplnění těchto povinností bude řešeno SSK nebo prostřednictvím disciplinárního řízení.

Pořadatel je povinen pro prohlídku vozu po havárii vyčlenit místo a tuto skutečnost uvést do ZU podniku.

16. ZNAČENÉ DÍLY

Soutěžící je povinen:

- nechat si označit (zaplombovat, označit barvou) díly, vyjmenované v ZU podniku nebo v technickém či sportovním předpise pro skupinu nebo určené na základě požadavků a rozhodnutí SSK (Sbor sportovních komisařů) z podnětu HTK (Hlavní technický komisař)
- okamžitě hlásit HTK a SSK jakékoli poškození značení (drát, plomby, štítky, přelepky, barva)

Při zjištění poškození identifikátoru a jeho součástí technickým komisařem bude soutěžící předvolán k řízení na SSK

17. SPECIFICKÉ TECHNICKÉ PŘEDPISY JEDNOTLIVÝCH KATEGORIÍ VOZIDEL - NÁRODNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY (NTP)

jsou publikovány ve standardních propozicích jednotlivých disciplín.

F. AUTOMOBILOVÉ RALLY

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR V RALLY

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Autoklub Mistrovství ČR v rally (dále jen MČR) se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou mezinárodní a národní licencí vydanou AS AČR.
Zahraniční soutěžící a jezdci s licencí jiné ASN se mohou podniku zúčastnit bez nároku na body. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN. Dále mohou bodovat do MČR pouze jezdci ze zemí EU, kteří splňují podmínky dle čl. 2.3.9 MSŘ FIA 2022.

1.1.2 Mistři ČR v rally budou vyhlášeni v absolutní klasifikaci (podle klasifikace vozidel Divize 1), v samostatné klasifikaci vozů 2WD (třídy RC4 a RC5), a v jednotlivých vypsaných třídách podle čl. 1.2.3.

1.1.3 Pro všechna hodnocení podle čl. 1.1.2 platí podmínky uvedené v kap. D „Systém mistrovství" - čl. 3.1 a 3.2.

1.1.4 MČR je vypsáno pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.2 Povolená vozidla

1.2.1 MČR se mohou zúčastnit vozidla Divize 1 a Divize 2, která jsou rozdělená do jednotlivých tříd v čl. 1.2.3 Vypsané třídy.

Divize 1 – vozidla s platnou homologací FIA a vozidla s prošlou homologací méně než 8 let uvedená v seznamu FIA.

Divize 2 – vozidla s prošlou homologací více jak 8 let, s národní homologací nebo vozidla podle národních předpisů.

1.2.2 MČR se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají platným předpisům Přílohy „J", MSŘ a technickým předpisům NSŘ. Všechna vozidla s českou registrační značkou musí odpovídat zákonu 56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

1.2.3 Vypsané třídy vozidel

Divize 1

Třída	**Skupina**	
RC2	Rally2	Příloha J, čl. 261 2022
	Rally2 Kit (VR4K)	Příloha J, čl. 260E 2022
	NR4 nad 2000 ccm (nyní N nad 2000 ccm)	Příloha J, čl. 254 2019
	S2000-Rally: 2.0 Atmosférické	Příloha J, čl. 254A 2013
RGT	Vozy RGT	Příloha J, čl. 256 2019 Příloha J, čl. 256 2022
RC3	Rally3 (atmo nad 1390 ccm do 2000 ccm) homologované po 1. 1. 2021 Rally3 (turbo nad 927 ccm do 1620 ccm) homologované po 1. 1. 2021	Příloha J, čl. 260 2022
RC4 I	R2C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R2C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm)	Příloha J, čl. 260 2018
	R3C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R3C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm)	Příloha J, čl. 260 2019
	R3T (turbo do 1620 ccm / jmenovitý)	Příloha J, čl. 260D 2019
	Rally4 (Ra4C) (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) Rally4 (Ra4C) (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm)	Příloha J, Rally4, čl. 260 2022
	A do 2000 ccm	Příloha J, čl. 255 2019
RC4 II	R2B (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) R2B (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)	Příloha J, čl. 260 2018
	Rally 3 (Ra3B) (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) Rally 3 (Ra3B) (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)	Příloha J čl. 260 2022
	Rally 4 (Ra4B) (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) Rally 4 (Ra4B) (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)	Příloha J čl. 260 2022
	N do 2000 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
	A do 1600 ccm	Příloha J, čl. 255 2019
RC5	Rally5 (atmosférické motory do 1600 ccm a turbomotory do 1333 ccm)	Příloha J, Rally5, čl. 260 2022
	Rally5 (atmosférické motory do 1600 ccm a turbomotory do 1067 ccm)	Příloha J, R1, čl. 260 2018
	N do 1600 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
	A do 1400 ccm	Příloha J, čl. 255 2019

Divize 2

RN6	A do 1400 ccm	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	N do 1600 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
RN7	A do 1600 ccm (pohár)	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	N do 2000 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
	A do 1400 ccm Kit car	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
RN8	A do 1600 ccm Kit car	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	A do 2000 ccm včetně Kit Car	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	A a N s přeplňovaným motorem Diesel do 2000 ccm / jmenovitý R3D (turbo do 2000 ccm jmenovitý)	Příloha J, čl. 254 a 255 2019 + Příloha J, čl. 260D 2019 + NTP
RN9	A nad 2000 ccm	Příloha J, čl. 255 + NTP 2022
	S2000-Rally: 2.0 Atmosférické	Příloha J, čl. 254A 2013
	WRC	Příloha J dle článků pro WRC do konce 2016
	Open N-CZ	NTP 2022
	Porsche GT	NTP 2022
	N nad 2000 ccm	Příloha J, čl. 254 + NTP 2022
	R4	Příloha J, čl. 254 2019
	S2000-Rally: 1,6 turbo s restriktorem 30 mm (RRC)	Příloha J, čl. 254A 2013

* NTP = Národní Technický Předpis

1.2.4 Doplňující ustanovení

Vozidla homologovaná jako „Kit car“ s objemem 1400 až 1600 ccm mohou být přijata, pokud budou plně odpovídat článku 255. 6.2 „Hmotnost“ Přílohy J.

Vozidla s jednou poháněnou nápravou s přeplňovaným motorem Diesel, jehož jmenovitý objem nepřesahuje 2000 ccm, budou zařazena do klasifikace vozidel s jednou poháněnou nápravou.

Pro vozidla homologovaná jako S1600 a S2000R je povoleno použití dílů zrušených "Erratem" bez jakékoliv penalizace

Vozidla R3D zařazená do třídy RN8

Jsou povolena vozidla skupiny A (národní)

Vozy skupiny A jsou vozidla dle NTP (A) a jsou povolena vozidla s českou národní homologací nebo vozidla se zahraniční národní homologací se schválením Technické komise AČR. Uznány jsou ASN varianty VO jako doplněk příslušného homologačního listu FIA nebo ASN.

Jsou povolena vozidla OPEN N-CZ dle NTP (C) Národního technického předpisu pro OPEN N-CZ. Třída OPEN N-CZ je určena pro uzavřené osobní vozy, jejichž základem je libovolný skelet vozu s FIA homologací pro sk. A.

Jsou povolena vozidla skupiny RCZ skupin R1 a R2 s následujícími výjimkami uvedenými v NTP (E). Vozidla R1 v provedení RCZ budou zařazena do klasifikace vozidel skupiny RN7 třídy A do 1600 ccm, vozidla R2 v provedení RCZ budou zařazena do kvalifikace vozidel RN8 třídy A do 1600 ccm Kit Car.

Jsou povolena vozidla WRC podle článků Přílohy J MSŘ FIA pro WRC do konce roku 2016 s maximální výbavou dle varianty 300/XX WRC.

Technická komise AS AČR si v součinnosti se Komisí rally vyhrazuje právo úpravy BOP (průměru restriktoru, min. hmotnosti, a ev. plnicího tlaku) a prvků bezpečnostní výbavy vozidla s okamžitou platností ve třídách RN6 – RN9.

Pro restriktor a mezichladič plnicího vzduchu platí pro vozy Diesel ustanovení TI 01-2020 (Technická informace 01-2020)

1.3 Charakteristika podniku

víceetapové rally (ME nebo ET) podle předpisů FIA

ostatní rally podle předpisů pro ET

minimální délka etapy 60 km, minimální celková délka RZ 140 km

organizování testovací rychlostní zkoušky (shakedown) je povinné

vzdálenost mezi zónami pro výměnu pneumatik není stanovena

samostatné hodnocení každé etapy v absolutní klasifikaci, skupině 2WD a objemových třídách.

1.4 Hodnocení v jednotlivé rally

1.4.1 Pro hodnocení v absolutní klasifikaci, ve skupině 2WD a jednotlivých třídách získá jezdec v každé rally za 1. až 15. místo v samostatném pořadí M ČR body podle stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

V samostatném hodnocení každé etapy získá jezdec za 1. až 10. místo ve všech klasifikacích body podle stupnice: 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Aby mohly být body za umístění v dané etapě přiděleny, musí vozidlo zůstat v UP na konci etapy až do jeho otevření podle pokynů sportovních komisařů.

1.4.2 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjeta rally (nebo etapa) v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky a bude odjeto více než 50 % plánované celkové délky RZ podniku (nebo v etapě). Při odjetí 25 až 50 % plánované celkové délky RZ (v podniku nebo v etapě) budou přiděleny poloviční body. Odjede-li se méně než 25 % celkové délky RZ (v podniku nebo v etapě), nebudou přiděleny žádné body.

1.5 Hodnocení mistrovství

1.5.1 Do konečného hodnocení mistrovství se každému jezdci započítávají jeho nejlepší výsledky podle této tabulky:

Počet uspořádaných rally:	1	2	3	4	5	6	7	8
Počet započítaných rally:	1	2	3	4	4	5	5	5

1.5.2 Mistrem nebo vítězem se stane jezdec, který v příslušné klasifikaci získá ze započítaných rally největší počet bodů.

1.5.3 V případě stejného počtu bodů rozhodnou kritéria podle čl. 5 kapitoly D „Systém mistrovství“.

1.5.4 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem jen tehdy, startoval-li s příslušným jezdcem ve více než polovině započítaných rally.

1.5.5 Bodový zisk z Barum Czech Rally Zlín bude vynásoben koeficientem 1,5.

1.6 Prioritní jezdci 2022

a) Priorita FIA: BISAHA Ondřej do 31.12.2023

b) Priorita ASN:

BŘEZÍK Adam	CVRČEK Věroslav jr.	ČERNÝ Jan
JAKEŠ Miroslav	KOPECKÝ Jan	MAREŠ Filip
ODLOŽILÍK Roman	PECH Václav, jr.	STŘÍTESKÝ Dominik
VLČEK Martin		

c) Všichni jezdci zapsaní v uvedeném seznamu mají právo používat označení „prioritní jezdec ASN” a mohou se zúčastnit všech automobilových rally v ČR.

d) Jestliže je prioritní jezdec přijat s vozidlem, které podle mínění sportovních komisařů neodpovídá prioritnímu zařazení ve startovní listině, mohou sportovní komisaři rozhodnout o jeho přeřazení na jiné místo.

e) Prioritní jezdci 2023
Prioritu ASN získá jezdec, který byl v minulém roce držitelem priority FIA a dále první jezdci z konečné klasifikace MČR 2022 do celkového počtu 10.

1.7 Doplňující ustanovení

1.7.1 Při Mistrovství Evropy nebo Evropské trofeji v rally platí předpisy ME nebo ET i pro MČR s výjimkou bodového hodnocení a vypsaných tříd pro Mistrovství ČR. Celkové výsledky na konci rally slouží k udělování cen a stanovení vítězů a pořadí v rally.

1.7.2 Při podnicích, kde je vypsáno Mistrovství ČR v rally mohou startovat vozidla s bezpečnostními prvky a hmotností podle platných předpisů pro MČR.

2. ŘÁD RALLYSPRINT SÉRIE

2.1 Všeobecná ustanovení

2.1.1 Autoklub Rallysprint série (dále jen RSS) je vypsána pro soutěžící a jezdce s platnou národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Spolujezdci mohou být držiteli národní nebo mezinárodní licence kterékoliv ASN.
Zahraniční soutěžící a jezdci s licencí jiné ASN se mohou rally zúčastnit, nebudou však bodovat a nebudou zařazeni do celoročního hodnoceni RSS. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

2.1.2 Vítězové RSS budou vyhlášeni v absolutní klasifikaci a ve vypsaných třídách podle čl. 2.2.3.

2.1.3 Pro všechna hodnocení podle čl. 2.1.2 platí podmínky uvedené v kap. D „Systém mistrovství" - čl. 3.1 a 3.2.

2.1.4 RSS je vypsána pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

2.2 Povolená vozidla

2.2.1 RSS se mohou zúčastnit vozidla uvedená v čl. 2.2.3 Vypsané třídy.
RSS se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají platným předpisům Přílohy „J", MSŘ a národním technickým předpisům.

2.2.2 Všechna vozidla s českou registrační značkou musí odpovídat zákonu 56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

2.2.3 Vypsané třídy a skupiny

Třída	Skupina	
RC4 I	R2C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R2C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm)	Příloha J, čl. 260 2018
	R3C (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) R3C (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm)	Příloha J, čl. 260 2019
	R3T (turbo do 1620 ccm / jmenovitý)	Příloha J, čl. 260D 2019
	Rally4 (Ra4C) (atmo nad 1600 ccm do 2000 ccm) Rally4 (Ra4C) (turbo nad 1067 ccm do 1333 ccm)	Příloha J, Rally4, čl. 260 2022
	Skupina A do 2000 ccm	Příloha J, čl. 255 2019
RC4 II	R2B (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) R2B (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)	Příloha J, čl. 260 2018

	Rally 3 (Ra3B) (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) Rally 3 (Ra3B) (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)	Příloha J čl. 260 2022
	Rally 4 (Ra4B) (atmo nad 1390 ccm do 1600 ccm) Rally 4 (Ra4B) (turbo nad 927 ccm do 1067 ccm)	Příloha J čl. 260 2022
	N do 2000 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
	A do 1600 ccm	Příloha J, čl. 255 2019
RC5	Rally5 (atmosférické motory do 1600 ccm a turbomotory do 1333 ccm)	Příloha J, Rally5, čl. 260 2022
	Rally5 (atmosférické motory do 1600 ccm a turbomotory do 1067 ccm)	Příloha J, R1, čl. 260 2018
	N do 1600 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
	A do 1400 ccm	Příloha J, čl. 255 2019
RN6	A do 1400 ccm	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	N do 1600 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
RN7	A do 1600 ccm (pohár)	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	N do 2000 ccm	Příloha J, čl. 254 2019
	A do 1400 ccm Kit car	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
RN8	A do 1600 ccm Kit car	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	A do 2000 ccm včetně Kit Car	Příloha J, čl. 255 2019 + NTP
	A, N,R3D a VD s přeplňovaným motorem Diesel do 2000 ccm / jmenovitý	Příloha J, čl. 254 a 255 2019 + Příloha J, čl. 260D 2019 + NTP
RN10	V1 a V2 do 2000 ccm	NTP 2022

2.2.4 <u>Doplňující ustanovení</u>

Vozidla homologovaná jako „Kit car“ s objemem 1400 až 1600 ccm mohou být přijata, pokud budou plně odpovídat článku 255. 6.2 „Hmotnost“ Přílohy J.

Pro vozidla homologovaná jako S1600 je povoleno použití dílů zrušených "Erratem" bez jakékoliv penalizace

Vozidla R3D zařazená do třídy RN8

Jsou povolena vozidla skupiny A (národní)

Vozy skupiny A jsou vozidla dle NTP – A1 a jsou povolena vozidla s českou národní homologací nebo vozidla se zahraniční národní homologací se schválením Technické komise AČR. Uznány jsou ASN varianty VO jako doplněk příslušného homologačního listu FIA nebo ASN.

Jsou povolena vozidla skupiny RCZ skupin R1 a R2 s následujícími výjimkami uvedenými v NTP (E). Vozidla R1 v provedení RCZ budou zařazena do klasifikace vozidel skupiny RN7 třídy A do 1600 ccm, vozidla R2 v provedení RCZ budou zařazena do kvalifikace vozidel RN8 třídy A do 1600 ccm Kit Car.

Technická komise AS AČR si v součinnosti se Komisí rally vyhrazuje právo úpravy BOP (průměru restriktoru, min. hmotnosti, a ev. plnicího tlaku) a prvků bezpečnostní výbavy vozidla s okamžitou platností ve třídách RN6 – RN10.

Pro restriktor a mezichladič plnicího vzduchu platí pro vozy Diesel ustanovení TI 01-2020 (Technická informace 01-2020)

2.3 Charakteristika podniku

jednoetapová rally

- 3 – 5 různých RZ - nejvýše 2 průjezdy, se souhlasem Komise rally výjimečně 3 průjezdy jedné RZ. Tato výjimka bude doprovázena snížením vkladu o 1500 Kč.

okruhové a polookruhové RZ nejsou povoleny

v první polovině rally jedna kontrola přeskupení o délce 50´ nebo kontrola přeskupení 30´+ navazující servis 30´

maximální délka jedné RZ je 15 km

celková délka RZ je 70 – 90 km

maximálně 48 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení vítězů

jsou povolena maximálně 3 servisní parkoviště (včetně nepovinného servisu před cílem).

vzdálenost mezi zónami pro výměnu pneumatik není stanovena

2.4 Hodnocení v jednotlivém rallysprintu

2.4.1 Pro hodnocení RSS v absolutní klasifikaci, a ve všech vypsaných objemových třídách získá jezdec v každé rally za 1. až 15. místo v samostatném pořadí RSS body podle stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

2.4.2 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjet rallysprint v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky a bude odjeto více než 50 % plánované celkové délky RZ. Při odjetí 25 až 50 % plánované celkové délky RZ budou přiděleny poloviční body. Odjede-li se méně než 25 % celkové délky RZ, nebudou přiděleny žádné body.

2.5 Hodnocení Rallysprint série

Platí stejná ustanovení jako pro MČR v rally - čl. 1.5.

3. POHÁR 2+

V rámci RSS bude vypsán i samostatný „Pohár 2+“ pro homologovaná vozidla (i s prošlou homologací) bez dieselových motorů. Jsou povolena vozidla skupin RC2, RC3, RGT, RN9.

3.1 Pro tento pohár je nutná mezinárodní licence ITC - R jezdce a spolujezdce.

3.2 Vozidla startující v tomto Poháru 2+ budou odpovídat technickým předpisům Přílohy J FIA a NSŘ.

3.3 Bezpečnostní výbava jezdců bude odpovídat předpisům pro MČR v rally.

3.4 Charakteristika podniku

Podle článku 2.3 této kapitoly

3.5 Hodnocení v jednotlivé rally

4.5.1 Pro hodnocení Poháru 2+ v absolutní klasifikaci získá jezdec v každé rally za 1. až 15. místo v samostatném pořadí body podle stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

4.5.2 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjet rallysprint v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky a bude odjeto více než 50 % plánované celkové délky RZ. Při odjetí 25 až 50 % plánované celkové délky RZ budou přiděleny poloviční body. Odjede-li se méně než 25 % celkové délky RZ, nebudou přiděleny žádné body.

3.6 Hodnocení Poháru 2+

Platí stejná ustanovení jako pro MČR v rally - čl. 1.5.

4. JUNIORSKÝ MISTR ČR

4.1 V rámci Mistrovství ČR vypsán seriál o titul Juniorský mistr ČR, do které budou zahrnuti všichni jezdci do 27 let s licencí AS AČR startující s vozidly 2 WD ve třídách

RC4 I, RC4 II, RC5, RN6, RN7 a RN8. Nárok na účast zaniká na konci roku, ve kterém jezdec dovrší 27 let.
4.2 V každé mistrovské rally získá jezdec za dosažené umístění body 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, které mu budou přiděleny podle samostatného pořadí juniorů v rámci absolutní klasifikace mistrovství.
4.3 Do konečného hodnocení se každému jezdci započítává 5 nejlepších výsledků dosažených ve všech rally zařazených do MČR.
4.4 Juniorským mistrem se stane jezdec, který získá ze započítaných rally největší počet bodů. Při rovnosti bodů platí čl. 5.1 a 5.2 kap. D „Systém mistrovství“, případně i čl. 5.3.
4.5 Podmínkou vyhlášení juniorského mistra je minimálně 6 klasifikovaných jezdců v konečném hodnocení juniorů.
4.6 Spolujezdec bude vyhlášen ve vítězné posádce jen tehdy, jestliže startoval s vítězným jezdcem ve více než v polovině započítaných rally a splňuje stejnou věkovou podmínku.

5. DÁMSKÝ POHÁR ČR

5.1 V rámci Mistrovství ČR vypsán Dámský pohár, kterého se mohou zúčastnit všechny ženy, které jsou v přihlášce zapsány jako jezdkyně a při rally řídí vozidlo.
5.2 V každé mistrovské rally získá jezdkyně za dosažené umístění body 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, které jí budou přiděleny podle samostatného pořadí jezdkyň v rámci absolutní klasifikace MČR.
5.3 Do konečných výsledků Dámského poháru se posádkám započítává 5 nejlepších výsledků dosažených ve všech rally zařazených do MČR.
5.4 Vítězem se stane jezdkyně s nejvyšším počtem získaných bodů. V případě rovnosti bodů budou vítězem vyhlášeny ex aequo všechny jezdkyně se stejným počtem bodů. Vyhlášení Dámského poháru ČR bude provedeno v rámci vyhlašování mistrovství ČR.
5.5 Spolujezdkyně bude vyhlášena ve vítězné posádce jen tehdy, pokud startovala s vítěznou jezdkyní ve více než v polovině započítaných rally

6. POHÁR MLÁDEŽE V RALLY

6.1 Všeobecná ustanovení

6.1.1 V rámci seriálu RSS je vypsán Pohár mládeže, kterého se mohou zúčastnit jezdci ve věku od 16 do 18 let s vozidly tříd RC4 II, RC5, RN6, RN7 a RN10 (kromě vozidel skupiny N a V2 nad 1600 ccm a skupiny A v provedení Kit car“), se spolujezdci, kteří mají mezinárodní licenci. Mladí jezdci musí mít národní licenci a musí být zapsáni v oficiálním seznamu pro Pohár mládeže (www.autoklub.cz).
6.1.2 V každé rally získá jezdec za umístění v samostatné klasifikaci mládeže body podle stupnice 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
6.1.3 Do konečného hodnocení se každému jezdci započítává nejvýše 5 nejlepších výsledků dosažených ve všech rallysprintech započítaných do Poháru.
6.1.4 Vítězem se stane posádka, která získá ze započítaných rally největší počet bodů. Při rovnosti bodů budou vítězem vyhlášeny ex aequo všechny posádky se stejným počtem bodů. Podmínkou vyhlášení je minimálně 6 klasifikovaných jezdců v konečném hodnocení Poháru mládeže.
6.1.5 Každý dokončený rallysprint se mladým jezdcům započítává do požadovaného počtu dokončených podniků pro získání mezinárodní licence a pro zapsání do seznamu jezdců rally. Účast v normálních rally je však podmíněna získáním platného řidičského průkazu.

6.2 Doplňující ustanovení

6.2.1 Dosažený výsledek v jednotlivých rally se započítává i do absolutní klasifikace RSS a klasifikace třídy vozidla, se kterým juniorský jezdec startuje v RSS.

6.2.2 Na trati otevřené pro veřejný provoz musí v průběhu rally vozidlo řídit spolujezdec s mezinárodní licencí. Juniorský jezdec s platnou licencí může řídit vozidlo pouze v průběhu rally na trati uzavřené RZ (i při jejím zrušení a volném průjezdu po uzavřené trati). Při seznamovacích jízdách musí i na trati RZ seznamovací vozidlo řídit držitel platného řidičského průkazu.

6.2.3 V průběhu rally se posádka musí před každým startem do RZ vystřídat až na trati uzavřené pro veřejný provoz (před ČK nebo před stanovištěm startu). V cíli RZ se musí vyměnit až za stanovištěm Stop před výjezdem na trať otevřenou pro veřejný provoz.

6.2.4 Juniorský jezdec a spolujezdec se musí rovněž vyměnit při každém jiném výjezdu z uzavřené trati RZ (např. při jízdě po objízdné trase, při odstoupení apod.). Spolujezdec musí řídit vozidlo i při průjezdu po neuzavřené trati zrušené RZ.

7. Pohár 55+

7.1 V rámci Mistrství ČR vypsán Pohár 55+, kterého se mohou zúčastnit všichni muži a všechny ženy, kteří dosáhli věku 55 let k 31. 12. předchozího roku a jsou v přihlášce zapsáni jako jezdec nebo jezdkyně a při rally řídí vozidlo.

7.2 V každé mistrovské rally získá jezdec/jezdkyně za dosažené umístění body 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, které jim budou přiděleny podle samostatného pořadí jezdců/jezdkyň v rámci absolutního klasifikace MČR.

7.3 Do konečných výsledků Poháru 55+ ČR se posádkám započítává 5 nejlepších výsledků dosažených ve všech rally zařazených do MČR.

7.4 Vítězem/vítězkou se stane jezdec/jezdkyně s nejvyšším počtem získaných bodů. V případě rovnosti bodů rozhoduje počet lepších umístění. Vyhlášení prvních třech jezdců/jezdkyň Poháru 55+ ČR, bude provedeno v rámci vyhlašování Mistrovství ČR.

7.5 Spolujezdec/spolujezdkyně budou vyhlášeni v prvních třech posádkách hodnocení Poháru 55+ ČR jen tehdy, pokud startovali s jezdcem/jezdkyní ve více než v polovině započítávaných rally.

8. RALLY LEGEND

Pořadatel může při MČR nebo RSS vypsat volnou rally podle předpisů pro rally legend (čl. 7 kap. K NSŘ). Všechny podrobnosti musí pořadatel uvést ve zvláštních ustanoveních schválených AS AČR. Výsledky nemají žádnou návaznost na získání národní licence.

9. VOLNÉ PODNIKY

9.1 Všeobecná ustanovení

Pořadatel může uspořádat volný podnik v rally.

9.2 Rally klasického charakteru

Možnost návaznosti na zařazení do RSS. Běžné rychlostní zkoušky s jednotlivým startem a spojovacími úseky

9.2.1 <u>Charakteristika volné rally</u>

a) Kandidátský podnik

jednoetapová rally
max. 3 různé RZ – nejvýše dva průjezdy
maximální délka jedné RZ je 15 km
celková délka RZ do 70 km
okruhové a polookruhové RZ podléhají schválení Komise rally

maximálně 36 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení
vklad dle uvážení pořadatele
mohou být upravena pravidla pro servisy, výměny pneumatik, přeskupení, UP a protesty

b) Ostatní podniky

použití klasických, okruhových či polokruhových zkoušek včetně paralelního startu je povoleno
maximálně 24 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení
vklad dle uvážení pořadatele
mohou být upravena pravidla pro servisy, výměny pneumatik, přeskupení, UP, protesty apod.

9.2.2 Povolená vozidla, licence

a) Kandidátský podnik

mohou startovat vozidla dle článku 12 kapitoly F NSŘ. Vozidla musí být řízena jezdci s licencí dle článku 3 kapitoly A NSŘ.

b) Ostatní podniky

Vozidla musí být řízena jezdci s licencí dle článku 3, kapitoly A NSŘ.
Pokud bude součástí podniku start vozidel jiných disciplín než rally, musí vozidla splnit předpisy své disciplíny. Stejný postup platí pro užití licencí.
mohou startovat spolujezdci s jakoukoliv licencí AS AČR a s jednorázovou licencí pro spolujezdce platnou jen pro konkrétní podnik. Tuto licenci obdrží spolujezdec po absolvování zdravotní prohlídky (předložit výpis ze zdravotní karty) v průběhu administrativní přejímky a povinného školení. Prohlídku zajistí pořadatel rally.

9.2.3 Dokumentace a předpisy

platí NSŘ a SPR AS AČR s výjimkami předem schválenými Komisí rally, dokumentace může být zjednodušena
dokumentace pro řízení musí být v základní formě zachována (dokumenty a zápis)
všechny změny proti standardním předpisům musí být uvedeny v předepsané dokumentaci (harmonogram, ZU, PU, itinerář, jízdní výkaz, přihláška, program apod.)
u kandidátských podniků bude vypracováno kompletní hodnocení (SK, BD, AJR)
uzávěrka přihlášek a termín pro vydání seznamu přihlášek mohou být posunuty

9.2.4 Bezpečnost

všechna předepsaná bezpečnostní pravidla musí být dodržena podle Přílohy 3 SPR a Bezpečnostního manuálu
použiti záchranného sytému ASR
musí být zřízen centrální dispečink (rozsah podle konkrétního uspořádání rally)
povinné použití sledovacího systému
konzultace s AJR o trati RZ povinné včetně zápisu

9.2.5 Činovnici

delegované činovníky min. ve složení SK, BD, HTK a HČAS jmenuje AS AČR dle návrhu SR. Dle počtu posádek a potřeb pořadatele může být počet navýšen.
Složení ředitelství minimálně v rozsahu: ředitel a tajemník (může být sloučeno), hlavní činovník pro bezpečnost, hlavní lékař, vedoucí dispečinku a činovník pro styk s jezdci.

10. PŘEDPISY PRO VOLBU TRATÍ

10.1 Uspořádání tratí

10.1.1 Doporučuje se volit trať s víceokruhovým uspořádáním včetně opakujících se rychlostních zkoušek (maximálně 2x). Rychlostní zkoušky v opačném směru nejsou povoleny s výjimkou použití některé části RZ v jiné etapě. Návrh časového harmonogramu je pořadatel povinen předložit spolu s žádostí o schválení ZU tři měsíce před pořádáním rally.

10.1.2 Jízdní průměry jsou pro všechny objemové třídy a skupiny stejné. Musí být voleny tak, aby jezdci mohli dodržovat dopravní předpisy, zejména omezenou maximální rychlost. Pro spojovací úseky se minimální jízdní doba v minutách stanoví takto: **počet km úseku x 1,35 = počet minut.** Výjimečné zvýšení jízdního průměru je možné jen v odůvodněných případech. Pro spojovací úseky vedené převážně uzavřenými obcemi a pro spojovací úseky kratší než 10 km se tato jízdní doba musí přiměřeně prodloužit. V případě spojovacích úseků kratších než 3 km musí být jízdní doba prodloužena minimálně o 3 minuty resp. 5 minut (v případě úseku v zastavěné oblasti s větší hustotou dopravy) a ve spojovacích úsecích s tankovací zónou o 5 minut.

10.1.3 Ve všech automobilových podnicích v ČR budou na trati povinně zřizována servisní parkoviště a tankovací zóny podle Standardních propozic rally.

10.1.4 Flexiservis 45´ je pro rally MČR nepovinný.

10.1.5 Ve spojovacích úsecích s možností zkrácení trati musí být zařazeny průjezdní kontroly.

10.1.6 Umístění všech kontrolních stanovišť na trati rally musí být v souladu se sportovními řády (vždy na pravé straně ve směru jízdy) i s dopravními předpisy a nesmí soutěžícím vozidlům komplikovat příjezd ani odjezd.

10.1.7 Předává-li pořadatel ceny a poháry na cílové rampě, končí sportovní část pro všechna vozidla v časové kontrole na vjezdu do záchytného parkoviště před pódiem.

10.2 Rychlostní zkoušky

10.2.1 Délka jednotlivých rychlostních zkoušek a celková délka RZ musí odpovídat předpisům pro příslušné mistrovství. U nezařazených rally se řídí schválenými ZU.

10.2.2 Maximální průměrná rychlost na RZ je 130 km/h. Postup při překročení limitu je uveden v Příloze IX Standardních propozic rally.

10.2.3 Okruhové zkoušky, polookruhové zkoušky (tj. ty, které mají cíl mimo vlastní okruh) a paralelní zkoušky nebo prolog mohou být zařazeny při MČR jen výjimečně po schválení zástupcem Komise rally. Jejich celková délka nesmí překročit 25 % celkové délky RZ.

10.2.4 Podrobný popis těchto zkoušek musí být uveden v ZU a pořadatel pro ně musí zpracovat bezpečnostní plán a OPŘ. Návrh těchto dokumentů a zápis o konzultaci se zástupcem jezdců musí pořadatel předložit spolu s návrhem ZU – čl. 10.1.1.

10.2.5 Prolog (RZ pořádaná den před startem rally) není povolen při RSS.

10.2.6 Všechny rychlostní zkoušky mezi dvěma po sobě následujícími zónami s povolenou výměnou pneumatik musí mít v celé délce přibližně stejný povrch.

10.2.7 Retardéry na trati RZ se z bezpečnostních důvodů doporučují. Za retardér je považováno zahrazení trati v přirozeném směru jízdy a povinné objetí umělé překážky. Jeho umístění a provedení musí odpovídat požadavkům uvedeným ve Standardních propozicích rally a bezpečnostního manuálu.

Přesný nákres retardéru včetně jasné identifikace jeho místa musí být uveden v itineráři nebo v prováděcích ustanoveních. Při seznamovacích jízdách musí být retardér na trati RZ vyznačen a v průběhu rally musí být pod dozorem rozhodčího faktu

(Judge of fact) s výjimkou případů, kdy ke zkrácení trati nemůže dojít. Rozhodčí faktu je povinen každý nesprávný průjezd retardérem zaznamenat do kontrolní listiny, přestupek stručně popsat a co nejdříve oznámit řediteli (dispečinku). Stanoviště musí být vybaveno vysílačkou nebo telefonem, doporučuje se umístit k retardéru radiobod. Seznam rozhodčích faktu musí být zveřejněn na oficiální vývěsce rally.

10.2.8 Pohotovost činovníků na RZ i ve všech kontrolních bodech je nejméně jednu hodinu před ideálním časem průjezdu prvního soutěžního vozidla.

10.2.9 Bezpečnostní plán musí být zpracován podle osnovy uvedené v Bezpečnostním manuálu pro rally. Návrh bezpečnostního plánu musí být 41 dní před startem předložen k posouzení bezpečnostnímu delegátovi AS AČR.

10.2.10 Pořadatelé stanoví rozsah bezpečnostních opatření v souladu s Přílohou č. III Standardních propozic AS AČR. Na trati RZ musí být bezpečnostní zařízení instalována v dostatečném předstihu před příchodem diváků. V místech s velkou koncentrací diváků a zvýšeným provozem je nutná spolupráce s policií.

10.2.11 Pro seznamovací jízdy platí ustanovení Standardních propozic rally. Ve všech rally v ČR jsou při seznamovacích jízdách povoleny nejvýše 3 průjezdy stejnou RZ (v podnicích ME a ET dle FIA).

10.2.12 Vjezd jakéhokoliv vozidla neuvedeného v Bezpečnostním plánu rally na trať RZ po jejím oficiálním uzavření je zakázán.

10.3 Jednotný sledovací systém

Při všech podnicích MČR, RSS a volných rally klasického formátu je použití tohoto systému pro všechny jezdce a pořadatele povinné, pokud to vozidlo technicky umožňuje. Žádné vozidlo bez tohoto systému nesmí být připuštěno na start rally.

11. PŘEDPISY PRO VOZIDLA

Technické předpisy pro vozy národních skupin a pro vozy Divize 2 jsou uvedeny v Národních technických předpisech (NTP), které jsou součástí Standardních propozic „Rally“.

Povolená vozidla a vypsané skupiny a objemové třídy pro jednotlivá mistrovství, poháry a volné podniky jsou uvedeny v řádu každého mistrovství nebo poháru (čl. 1.2.3, 2.2.3 a 3.3 části K NSŘ).

G. ZÁVODY AUTOMOBILŮ DO VRCHU

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V závodech automobilů do vrchu je vypsáno Mistrovství ČR (MČR ZAV), kterého se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Vypsané podniky mohou být jednodenní, nebo dvoudenní.

1.1.2 MČR ZAV má v konečném hodnocení určit nejlepší jezdce i další pořadí jezdců v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách podle bodu 1.2.

1.1.3 Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Oprávněným účastníkem se rozumí jezdec, který byl v příslušném závodě přihlášen a klasifikován do MČR.

1.2 Rozdělení sportovních vozidel

1.2.1 MČR je vypsáno pro vozy Kategorie I a II.

1.2.2 Vozy Kategorie I budou v jednotlivých závodech rozděleny do skupin dle Pf FIA (performance factor FIA) a zároveň pro tuto Kategorii platí Technická příloha FIA č. 7 a Příloha sportovního předpisu FIA č. 6.

kategorie	**skupiny**	**Performance factor**	**popis**
kategorie I (uzavřené vozy)	skupina 1	15 - 39	
	skupina 2	40 - 79	
	skupina 3	80 - 119	
	skupina 4	120 – 159	
	skupina 5	159 – a více	

Vozy Kategorie II budou rozděleny do skupin a s uplatněním čl. 252.3.1 Př. J MSŘ FIA (přepočet pro benzínové přeplňované motory 1,7, pro dieselové přeplňované motory 1,5) do objemových tříd.

kategorie	**skupiny**	**třídy**	**popis**
kategorie II (otevřené vozy, formule, monoposty)	E2-SS	do 1400 ccm	jednomístné vozy volné formule
		1400-1600 ccm	
		1600-2000 ccm	
		2000-3000 ccm	
	E2-SC	do 1400 ccm	dvoumístné vozy a sportovní prototypy, CN, CM, CM-CZ, Radical
		1400-1600 ccm	
		1600-2000 ccm	
		2000-3000 ccm	
	E2-F	do 1400 ccm	jednomístné vozy dle národního technického předpisu
		1400-1600 ccm	
		1600-2000 ccm	
		2000-3000 ccm	

E2-SS	Jednomístné vozy volné formule dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA
E2-SC	Dvoumístné sportovní vozy a sportovní prototypy dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA, CN – dle čl. 259 Přílohy J MSŘ FIA 2003-2022 (CN) CM – dle předpisu FFSA pro skupinu CM, dle předpisu CM-CZ Radical Cars dle předpisu ERC
E2-F	Jednomístné vozy dle národního technického předpisu

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Jezdec musí absolvovat minimálně jednu úplnou tréninkovou jízdu jako podmínku pro přijetí na start první jízdy závodu. Výjimku může udělit Sbor sportovních komisařů. Závod je rozdělen do 2 nebo 3 jízd. V případě vypsání závodu na 3 jízdy, jsou první dvě jízdy povinné. Dosažené časy ze dvou nejlepších jízd se sčítají. Nejlepší je jezdec s nejmenším součtem časů. Pokud dva nebo více jezdců dosáhnou stejného součtu časů, lepší bude jezdec s nejlepším dosaženým časem.

Počet jízd závodu musí být uveden ve Zvláštních ustanoveních.

1.3.2 Body v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách se přidělují následovně:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Hodnocení MČR se provede v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá nejvíce bodů.

1.4.2 Do celkového hodnocení MČR se závody započítávají takto:

Počet uskutečněných závodů	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Počet započítávaných závodů	5	5	6	7	7	8	9	10	10	11

1.4.3 Mistr ČR bude vyhlášen v Absolutním pořadí, v Kategorii I, v Kategorii II a v jednotlivých skupinách podle čl. 1.2 za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“. V jednotlivých vypsaných třídách dle č. 1.2 bude vyhlášen Vítěz třídy za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství

2. ČESKÁ TROFEJ ZAV

2.1 V závodech automobilů do vrchu je vypsána Autoklub Česká Trofej v závodech automobilů do vrchu pro jezdce s pohárovou nebo národní licencí vydanou AS AČR. Česká Trofej ZAV je vypsána při vybraných podnicích MČR dle kalendáře.

2.2 Česká Trofej ZAV je vypsána pro vozidla Kategorie I skupiny E1H a Kategorie II skupin E2H-SC a E2H-SS dle svých předpisů v absolutním pořadí a v následujících skupinách a třídách:

kategorie	**skupiny**	**třídy**	**popis**
kategorie I (uzavřené vozy)	E1-H	do 1400 ccm	
		1400-1600 ccm	
		1600-2000 ccm	
		2000-3000 ccm	
kategorie II (otevřené vozy, formule, monoposty)	E2H-SS	do 1400 ccm	jednomístné vozy volné formule
		1400-1600 ccm	
		1600-2000 ccm	
	E2H-SC	do 1400 ccm	dvoumístné vozy a sportovní prototypy, CN, CM, CM-CZ, Radical
		1400-1600 ccm	
		1600-2000 ccm	
Sprint Car		do 600 ccm	

Pro hodnocení závodu platí ustanovení čl. 1.3.

2.3 Vítěz České Trofeje ZAV bude vyhlášen v absolutním pořadí, ve skupinách a v jednotlivých objemových třídách za předpokladu splnění podmínky 8 startujících během sezony ve dvou podnicích (dvou závodních víkendech).

2.4 Výsledky z jednotlivých závodů se do poháru všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Pro započítávání závodů do celkového hodnocení České Trofeje platí ustanovení čl. 1.4.2.

3. ZVLÁŠTNÍ PŘEDPISY

Při mezinárodních podnicích zařazených do ME a FIA Cup platí v plném rozsahu předpisy FIA. Pro Českou trofej ZAV a MČR platí v plném rozsahu ustanovení NSŘ.

4. VŠEOBECNÉ TECHNICKÉ A SPORTOVNÍ PŘEDPISY PRO ZAV

- použití sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 na straně jezdce je doporučené
- je povoleno stažení bočního okna u uzavřeného vozu na straně jezdce o 12 cm z jeho horní krajní polohy
- je zakázáno jakékoli zahřívání kompletních kol (kk = disk, ráfek, pneumatika)
- vozidla s PSV pro automobilové rally se mohou zúčastnit ZAV v provedení pro rally s podmínkou demontáže světelné rampy, registrační značky a spodní ochrany (ližiny)
- Světelná výbava:

  Kategorie I
  - musí být vybavena minimálně dvěma funkčními červenými světly "Stop" (brzdová světla), dvěma funkčními zadními červenými světly (poziční světla). Světla musí být umístěna na viditelném místě a symetricky od podélné osy vozu.

  Kategorie II
  - pro osvětlení vozů (E2SS, E2SC) platí čl. 277 př. J MSŘ FIA resp. čl. pro vozy CN 259-8.4.2.

Podrobné technické předpisy pro vozy národních skupin (Česká Trofej) jsou uvedeny v Národních technických předpisech, které jsou publikovány na webu Autoklubu ČR a jsou součástí Standardních propozic pro Závody do vrchu.

5. OSTATNÍ

5.1 Trofej Junior

V závodech automobilů do vrchu je vypsána Trofej Junior, do které budou hodnoceni jezdci, kteří v roce 2022 dovrší nejvýše 27 let. Hodnocení bude provedeno na základě získaných bodů dle pořadí juniorů v absolutní klasifikaci jednotlivých závodů seriálu společně pro Mistrovství ČR i Českou Trofej. Do hodnocení budou zahrnuti pouze jezdci s vozy Kategorie I nebo Kategorie II. Body budou v jednotlivých závodech přiděleny jezdcům splňujícím věkovou podmínku automaticky, zisk bodů dle bodu 1.3.2. Celkové hodnocení Trofeje bude provedeno dle článku 1.4.2. Ocenění bude na závěr sezony.

5.2 LEGEND RACE CARS (LRC)

Pro závody do vrchu jsou vypsány volné jízdy Legend Race Cars (LRC). Jedná se o demonstrační jízdy bez měření časů pro cestovní a závodní vozy. Vozy musí být vyrobeny nebo homologovány do 31.12. 2005. Všechna vozidla musí svým vzhledem věrně odpovídat historické předloze a svým technickým provedením dobové příloze „J“, dobovému provedení a pro homologované vozy rovněž příslušnému homologačnímu listu. Bezpečnostní desatero LRC je obsaženo v NTP ve Standardních propozicích ZAV.

H. ZÁVODY AUTOMOBILŮ NA OKRUHU

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V závodech automobilů na okruhu je vypsáno:
- Autoklub MČR ve sprintu
- Autoklub MČR ve vytrvalostních závodech cestovních a sportovních vozů
- Československá Trofej

1.1.2 MČR v ZAO se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN členů FIA. Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast.

1.1.3 Pro Divize 2, 4 a 5 bude vypsáno minimálně 10 sprintů v MČR pro Divize 4 a 5 bude vypsáno minimálně 6 vytrvalostních závodů MČR.

1.1.4 Technické předpisy pro vozy národních skupin jsou uvedeny v Národních technických předpisech, které jsou součástí Standardních propozic „Okruhy“.

1.2 Povolená vozidla

1.2.1. <u>Divize 2</u>

Maximální objem motoru (i přepočtený) je omezen na 2000 ccm (mimo F4).

Formule 4 (F4) dle Přílohy J FIA
- monopost dle čl. 274 příslušné (dobové) Př. J FIA s bezpečnostní výbavou dle Př. J 2019 a 2022
- minimální hmotnost: 570 kg
- minimální výška: 950 mm
- minimální věk jezdce: 15 let (rozhodující je rok narození)
- vozy: Tatuus T014, Tatuus T421

E2SS do 1600 a 2000 ccm (E2-2.0)
- dle čl. 277 př. J MSŘ FIA
- „školní“ resp. „pohárové“ formule s objemem motoru do 1600 ccm (předpis doloží soutěžící)

Formule Renault 2.0 (FR 2.0)
- monopost dle předpisu pro FR 2.0 (předpis předloží soutěžící):
  - vozy FR 2.0 musí splňovat znění technického předpisu pro příslušný rok výroby.
  - schválené aktualizace předpisu jsou povoleny.
  - podvozek:
    FR 2.0 od roku 2000 do roku 2019
  - minimální hmotnost:
    Nesmí být včetně jezdce s BVJ nižší, než
    2000-2009 - 565 kg
    2010-2012 - 585 kg
    2013-2018 - 585 kg

Formule 3 (F3)
- monopost dle čl. 275 příslušné (dobové) Př. J FIA s bezpečnostní výbavou dle Př. J 2019, tzn.:
  a) monoposty F3 z let 2014 až 2018, které odpovídají příslušnému předpisu Př. J FIA pro F3
  b) monoposty F3 od roku 2002 do roku 2013, které odpovídají čl. 275 příslušné Př. J FIA ISC
  c) monoposty F3 z Euro Formula Open (Španělsko) které odpovídají předpisům vypsané série z roku 2018

- minimální hmotnost:
  F3 do konce roku 2011 **560 kg** včetně jezdce a s BVJ
  F3 od 2012 do konce roku 2019 **565 kg** včetně jezdce a s BVJ
  F3 Euro Formula Open **578 kg** včetně jezdce a s BVJ
- povolené motory:
  a) všechny FIA homologované motory pro F3 **do roku 2013** s restriktorem **max. 26 mm**
  b) motor **Opel OPC** s restriktorem **max. 27 mm**
  c) motor **Fiat FPT** Regulation 2012 (italská F3) s restriktorem **max. 31 mm**
  d) motor **Toyota 3S-GE-SXE10** se specifickou konfigurací pro F3 Open 2015 s restriktorem **max. 31 mm**
  e) FIA homologované motory pro **F3 od roku 2013** s restriktorem **28 mm** - nejsou povoleny
- řídící jednotky (ECU), software typu Motronic a záznam dat jsou pro vozy F3 2002 – 2013 včetně libovolné.
- výška zadního křídla **včetně bočnic s jezdcem ve voze** je **max. 930 mm** nad zemí

1.2.2 Všechna vozidla musí mít shora a z boku viditelná kola.

1.2.3 **Divize 4**

a) Skupiny a třídy

Divize 4 je rozdělena do následujících samostatných skupin a tříd:

- Skupiny
  - **D4 TC** TCR
  - **D4 GT** GT3, GTC, GT4,
  - **D4 TCC** TCC 1, TCC 2, TCC 4, TCC 5
- Třídy
  - **TCR** dle předpisu pro TCR a příslušného homologačního listu s dodržením BOP
  - **GT3** dle čl. 257A Př. J MSŘ FIA, příslušného homologačního listu s dodržením BOP
  - **GTC** dle předpisu pro konkrétní Cup (předpis a zdroj předpisu doloží soutěžící v termínu uzávěrky přihlášek pořadateli) s dodržením BOP. Brzdové kotouče, destičky a třmeny jsou pro GTC libovolné.
  - **GT4** dle homologace GT4 a ev. předpisu pro GT4 s dodržením BOP, homologační list a ev. předpis musí předložit soutěžící
  - **TCC** vozy značkových pohárů (pohárové vozy) slučitelné s kat. I (předpis a zdroj předpisu doloží soutěžící v termínu uzávěrky přihlášek pořadateli registrovaných v ČR.
    TCC 1 (Renault Clio Cup IV)
    TCC 2 (Renault Clio Cup V)
    TCC 4 (Renault Twingo Cup)
    TCC 5 (Mazda MX5 Cup)
  - **nová třída** pro vypsání nové třídy je potřeba více než šest vozidel, která musí striktně dodržovat příslušné technické předpisy této třídy.

1.2.4 Doplňující předpisy pro vozy D4

pro všechny skupiny:

- Minimální hmotnost
  Minimální hmotnost = hmotnost vozu včetně provozních kapalin, avšak bez paliva (povolený objem pro kontrolní odběr je max. 3 l), bez jezdce a jeho bezpečnostní výbavy (není-li stanoveno jinak). Vůz musí splňovat minimální hmotnost při technické přejímce, v kterýkoliv okamžik vlastního závodu a po celou dobu režimu uzavřeného parkoviště (pokud není uvedeno jinak).
- BOP
  Technická skupina CEZ si vyhrazuje pro všechny skupiny divize D4 právo okamžitého zavedení nebo změny respektovaných BOP (min. hmotnost, průměr restriktoru sání, plnicí tlak turbodmychadla).
- Osvětlení vozu:
  Všechna vozidla D4 musí být vybavena dvěma předními světlomety, dvěma červenými koncovými světly, dvěma brzdovými světly, osvětlením do deště a dvěma koncovými směrovými světly. Veškerá výše uvedená světla musí fungovat po celou dobu závodu. Z důvodů bezpečnosti je povinné, aby přední světla vydávala bílé nebo žluté světlo.
- Pro všechna vozidla D4 je doporučeno použití katalyzátoru.

pro vozy GT3:

- BOP:
  Vozy GT3, GT4 a TCR musí respektovat poslední vydané BOP pro daný vůz, vydané bulletinem Technické komise CEZ.
- Záznamové zařízení:
  Všechny vozy GT3, GT4, TCR a F4-T421 musí být vybaveny záznamovým zařízením (data recorder, scrutineering data logger). Na technické přejímce musí soutěžící poskytnout SW (reprodukční zařízení) k načtení a snímání dat. Data musí být načítána na přenosné medium (USB/SD), které musí být vždy pouze jedno na jeden vůz. Veškerá data musí být k poskytnutí během celého podniku. Snímání dat musí být provedeno za přítomnosti technického komisaře.
- Hasicí systémy:
  Všechny vozy GT3 musí být vybaveny hasicími systémy. Systém musí být používán v souladu s pokyny výrobce a v souladu s článkem 253-7.2 Př. J s výjimkou způsobu spouštění. Musí být použit systém z Technického listu FIA č. 16 nebo 52.

pro vozy GTC:

- BOP:
  Vozy skupiny GTC (Porsche Cup, Ferrari Challenge, Lamborghini Super Trofeo, Ginnetta Cup aj.) musí respektovat BOP (min. hmotnost, max. průměr restriktoru a ev. plnicí tlak turbodmychadla) a předepsané technické parametry (rozměry, min. hmotnost, světlá výška) dle svého aktuálního předpisu nebo dle předpisu z roku 2021 pro první závod sezony 2022.
- Ostatní:
  Vozy GTC mají brzdové kotouče, destičky a třmeny libovolné.

1.2.5 **Divize 5** – sprint + vytrvalost

- Vozy skupin:
  - **CN** dle čl. 259 př. J MSŘ FIA – max. objem motoru **3000 ccm**
  - **CN2** dle čl. 259 př. J MSŘ FIA – max. objem motoru **1620 ccm turbo** (restriktor pro turbomotor není povinný)

- **E2SC** dle čl. 277 Př. J MSŘ FIA – max. objem motoru **3000 ccm** (restriktor pro turbomotor není povinný)
- **Radical Cars** dle předpisu ERC 2013 **do 3500 ccm** včetně SR8 (předpisy předloží soutěžící)
- **Praga R** dle předpisu Praga R Cup a Technického listu, max. průměr restriktoru **41 mm** (předpis a TL předloží soutěžící)
- **LMP3** dle technického předpisu ACO/Automobile Club de´l Ouest a hom. listu (předpis a hom. list LMP3 předloží soutěžící)

1.2.6 Doplňující předpisy pro Divizi 5

- Všechna vozidla D5 musí být vybavena dvěma předními světlomety, dvěma červenými koncovými světly, dvěma brzdovými světly, osvětlením do deště a dvěma koncovými směrovými světly. Veškerá výše uvedená světla musí fungovat po celou dobu závodu. Z důvodů bezpečnosti je povinné, aby přední světlomety vydávaly bílé nebo žluté světlo.
- Pro všechna vozidla D5 je doporučeno použití katalyzátoru.

1.2.7 Všeobecně

Pro všechny divize (D2, D4, D5) platí:

- Předložení předpisů:
  U skupin, kde je uvedena povinnost předložení předpisů, je soutěžící povinen:
  - zaslat příslušný předpis pořadateli včetně uvedení zdroje předpisu nejpozději s uzávěrkou přihlášek
  - předložit kompletní předpis včetně uvedení zdroje předpisu kdykoli během podniku HTK
- Palivo:
  - vozy všech skupin mohou používat pouze palivo dle čl. 252-9 Př. J FIA.
- Objem motoru:
  - termín “max. objem motoru” vždy znamená maximální tzn. přepočítaný objem motoru
- Demontovatelný volant:
  - jezdec je povinen po opuštění vozu provést v rámci možností zpětnou montáž demontovatelného volantu pro zajištění manipulace s vozem (odstavení vozu v UP, porucha na trati, nehoda ..)

1.2.8 Hluk – viz NSŘ - kap. E, čl. 7, odst. 7.1 resp.

a) statické měření

D2 + D5 **108 dB** + 2 dB na chybu měření
D4 **103 dB** + 2 dB na chybu měření

Měření musí být provedeno dle metodiky, uvedené v NSŘ - kap. E, čl. 7, odst. 7.2 tzn. při 4500 ot./min. a při ¾ maximálních otáček.

b) dynamické měření

D2 + D4 + D5 **110 dB** + 2 dB na chybu měření

Měření je prováděno ve vzdálenosti 10 metrů od dráhy na nejdelší rovince okruhu při průjezdu jednoho (sólo průjezd) vozidla na plný výkon.

Hladiny hluku statického a dynamického měření jsou maximální

Komise ZAO si na doporučení Technické komise vyhrazuje právo úpravy hladiny hluku na základě měsíčního předhlášení.

1.2.9 Sítě

Použití ochranné sítě dle Přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 nebo zádržného systému ruky ARS na straně jezdce je povinné.

1.2.10 Pneumatiky
Pro volný i kvalifikační trénink a vlastní závod není počet pneumatik omezen (pokud není uvedeno jinak). Chemické ošetření pneumatik je zakázáno.

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Hodnocení jednotlivých závodů
Pro hodnocení závodů ve sprintu a vytrvalostních závodech budou přiděleny body takto:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

1.3.2 Vyhlášení výsledků se uskuteční za předpokladu, že do závodu odstartovala nejméně 3 vozidla.

1.4 Hodnocení mistrovství a trofejí

1.4.1 V případě, že na konci sezóny bude mít více jezdců stejný počet bodů, bude postupováno podle NSŘ kap. D, čl. 5.
1.4.2 Počet započítávaných závodů Divize 2, 4 a 5 - sprint
Do závěrečné klasifikace MČR nebudou započteny 2 nejhorší výsledky z celkového počtu uspořádaných závodů.
1.4.3 Počet započítávaných závodů Divize 4 a 5 - vytrvalostní závod
Do závěrečné klasifikace nebude započten 1 nejhorší výsledek z celkového počtu uspořádaných závodů.
1.4.4 Vyloučení ze závodu
Pokud byl jezdec z některého závodu vyloučen, započítává se tento do celkového hodnocení jako závod s nulovými body. Takový výsledek není možné škrtnout jako výsledek s nejnižším počtem bodů.

2. MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY VE SPRINTU

2.1 Mistrovství ČR ve sprintu má určit mistry ČR i další pořadí jezdců v Divizi 5 a ve vypsaných skupinách a třídách Divizí 2 a 4.
2.2 Mistři ČR ve sprintu budou vyhlášeni v Divizi 5 a ve vypsaných skupinách a třídách Divizí 2 a 4 dle kapitoly D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ, čl. 3.1.

3. MISTROVSTVÍ ČR VE VYTRVALOSTNÍCH ZÁVODECH

3.1 Mistrovství ČR ve vytrvalostních závodech má určit mistry ČR i další pořadí jezdců v Divizi 5 a ve vypsaných skupinách a třídách Divize 4.
3.2 Mistři ČR ve vytrvalostních závodech budou vyhlášeni v Divizi 5, a ve vypsaných skupinách a třídách Divize 4 dle kapitoly D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ, čl. 3.1.

4. ČESKOSLOVENSKÁ TROFEJ (ČST)

Československá Trofej je vypsaná pro vozy E1, E1 Nat, E2SH, které od roku 2022 nespadají do Divize 4. Jedná se o společný projekt AČR a SAMŠ pro jezdce a soutěžící z České a Slovenské republiky a držitele těchto vozů. Pro ČST bude vypsáno minimálně 6 sprintových závodů a je rozdělena do dvou skupin:
ČST-2.0 E1 FIA, E1/Nat/E2SH do 1600, 2000.
ČST+2.0 E1 FIA, E1/Nat/E2SH do 3500, nad 3500
4.1 Doplňující předpisy pro Československou trofej:

- Objem motoru:
  E1 max. 7000 ccm
  E2SH max. 4000 ccm
- Osvětlení vozu:
  Všechna vozidla ČST musí být vybavena dvěma předními světlomety, dvěma červenými koncovými světly, dvěma brzdovými světly, osvětlením do deště a

dvěma koncovými směrovými světly. Veškerá výše uvedená světla musí fungovat po celou dobu závodu. Z důvodů bezpečnosti je povinné, aby přední světla vydávala bílé nebo žluté světlo.

- Pro všechna vozidla ČST je doporučeno použití katalyzátoru.

4.2 Hodnocení závodu a mistrovství dle 1.3 a 1.4

4.3 Československá Trofej má určit vítěze i další pořadí jezdců v ČST-2.0 a v ČST+2.0 dle kapitoly D. SYSTÉM MISTROVSTVÍ, čl. 3.1.

4.4 Bezpečnostní výbava jezdce

- Přilby (dle TL č. 25)
  Povinná dle Standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010.
- Výbava jezdce (dle TL č. 27) kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty. Povinná dle standardu FIA: 8856-2000
- FHR (dle TL č. 36) HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable systém. Povinný dle standardů FIA: 8858-2002 nebo 8858-2010.

4.5 Bezpečnostní výbava vozu

- Palivová nádrž: sériová nebo bezpečnostní s homologací FIA - životnost bezpečnostní nádrže FIA (FT3 1999, FT5, FT3.5) je automaticky prodloužena o 2 roky tzn. na 5 + 2 roky od data výroby
- Sedačka:
  je povinné použít sedačku nejméně s homologací FIA 8855-1999, maximální životnost 15 let nebo sedačku viz Př. J čl. 253 nebo TI AČR 06/2016
- Bezpečnostní pásy:
  povinné min. 6bodové dle Standardu FIA s platnou životností. Upevnění dle Př. J čl. 253.

I. AUTOCROSS

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V autocrossu je vypsáno Mistrovství ČR (dále MČR), kterého se může zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států, kteří jsou členy FIA.

1.1.2 Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.1.3 Technické předpisy pro vozy národních skupin jsou uvedeny v Národních technických předpisech, které jsou součástí Standardních propozic „Autocross“.

1.2 Vypsané divize a třídy

- **CrossCar** – autocrossové speciály s homologovanými motory do 850 ccm dle čl.279B Přílohy J MSŘ FIA
- **JuniorBuggy** – autocrossové speciály do 600 ccm dle čl.279A Přílohy J MSŘ FIA a vozy **Divize 9** - autocrossové speciály do 600 ccm, postavené podle Přílohy J MSŘ FIA 2015 čl. 279A.1 a 279A.2 a odpovídající Technickému předpisu pro divizi **D9.**
- **Buggy 1600** - autocrossové speciály do 1600 ccm postavené podle aktuální Přílohy J MSŘ FIA čl. 279A a vozy **Divize 8** - autocrossové speciály do 1600 ccm postavené podle Přílohy J MSŘ FIA 2015 čl. 279A.1 a 279A.2 a odpovídající Technickému předpisu pro divizi **D8**
- **SuperBuggy** – autocrossové speciály do 4000 ccm postavené podle aktuální Přílohy J MSŘ FIA čl. 279A a vozy **Divize 7** - autocrossové speciály nad 1600 ccm postavené podle Přílohy J MSŘ FIA 2015 čl. 279A.1 a 279A.2 a odpovídající Technickému předpisu divizi **D7.**

Všechna vozidla musí odpovídat váhovým limitům podle aktuálního článku 279A Přílohy J MSŘ FIA.

Ochranná konstrukce může být pro tyto divize vyrobena i z ušlechtilé slitinové oceli tř. 15 nebo 17 (15130, 17240, 17241) – podmínkou je výroba a certifikace ochranné konstrukce výrobcem, patřícím do skupiny AVOK (viz kap. E NSŘ odst. 3.2.2)

Ve všech vozech typu buggy (CC, JB, B1600 a SB) vybavených FIA Technickým průkazem musí být instalovány FIA homologované sedačky.

Osvětlení:

Upřesnění bodu 1.6 čl. 279A př. J MSŘ FIA:

Stop světla a zadní světla musí být v souladu s čl. 279A, bod 1.6 „Světla“ Př. J MSŘ FIA. Světla musí být umístěna tak, aby byla zezadu viditelná jezdcem, sedícím ve voze typu buggy = nesmí být překryta aerodynamickým ani jiným zařízením – **platí pro SB, B1600, JB a CC.**

- **TouringAutocross:** vozy homologované ve skupině A odpovídající aktuální Příloze J MSŘ FIA (článek 251-255) s maximálním rozsahem úprav dle aktuální Přílohy J MSŘ FIA (článek 279A.1 a 279.3) a dále vozy **Divize 5** podle čl. 2.2.
- **TouringAutocross1600** – cestovní vozy s objemem motoru do 1600 ccm a s pohonem jedné nápravy odpovídající ustanovením čl. 279A aktuální Přílohy J MSŘ FIA a Technickému předpisu pro divizi **D6**.
- **Divize 2** - cestovní vozy dle Technického předpisu pro divizi D2.
- **RB125** – autocrossové speciály, postavené podle technických předpisů pro RB125.
- **RB250** – autocrossové speciály, postavené podle technických předpisů pro RB250.

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Body se přidělují po skončení finálových jízd podle stupnice:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Body	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.3.2 Deseti nejlepším jezdcům po kvalifikačních jízdách v každé divizi budou přiděleny do klasifikace mistrovství následující body:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.3.3 Pokud dojde k ukončení závodu, z důvodu vyšší moci, před startem finálových jízd, musí být pro získání bodů dokončeny alespoň dvě kvalifikační série rozjížděk.

1.3.4 Měření času

Měření času se provádí minimálně na setiny sekundy.

1.3.5 Technické přejímky a kontroly

Vozidla musí být k dispozici k technické kontrole, nezávisle na technické přejímce, v následujících případech:

- před, během a po oficiálním měřeném tréninku,
- před, během a po jízdě.

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Mistr ČR bude vyhlášen v SuperBuggy, Buggy 1600, JuniorBuggy, CrossCar, Touring Autocross, Touring Autocross1600, Divizi 2, RB125 a RB250 za předpokladu splnění podmínek v kap. D „Systém mistrovství“, čl. 3.

1.4.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet započítaných závodů:	1	2	3	4	5	6	6	7	8	8

2. ČESKÁ TROFEJ

2.1 Všeobecná ustanovení

2.1.1 Je vypsána Česká Trofej v autocrossu pro **Divizi 5, 7, 8 a 9**, které se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou licencí vydanou AS AČR.

2.1.2 Je vypsána Česká Trofej v autocrossu **RB160**, kterého se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní licencí „RACER BUGGY“ s vozidlem RB160.

2.1.3 Pro divizi RB160 jsou vypsány jednotné motory dodávané poskytovatelem pro každý závod.

Každý soutěžící obdrží od zástupce poskytovatele jemu vylosovaný zaplombovaný motor bez variátoru při technické přejímce za přítomnosti technického komisaře podniku.

Poskytovatel zajišťuje dopravu motorů na sportovní podniky, servis motorů před sportovním podnikem a servis po sportovním podniku.

Poskytovatel je Petr Pospíšil, se sídlem v Řevnicích.

2.1.4 České Trofeje se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast.

2.2 Vypsané divize a třídy

- **Divize 7 –** autocrossové speciály dle bodu 1.2
- **Divize 8 –** autocrossové speciály dle bodu 1.2
- **Divize 9 –** autocrossové speciály dle bodu 1.2

RB160 – autocrossové speciály, postavené podle technických předpisů pro RB160.

2.3 Hodnocení závodu

2.3.1 Systém závodu, bodování a započítávání výsledků u RB160 je stejný jako u M ČR.

2.3.2 Divize 7, 8 a 9 budou klasifikovány v rámci divizí vypsaných v bodu 1.2.

2.4 Hodnocení Trofeje

2.4.1 Vítěz České Trofeje bude vyhlášen v každé vypsané divizi za předpokladu, že na konci sezóny bude klasifikováno nejméně 6 jezdců ve dvou podnicích.

2.4.2 Pořadí jezdců v Divizích 7, 8 a 9 bude stanoveno podle umístění jezdců v divizích pro MČR.

2.4.2 Počet započítaných závodů

Viz M ČR bod 1.4.2

3. CHARAKTERISTIKA TRATÍ

3.1 Popis tratě

	RacerBuggy	**Ostatní**
minimální délka:	600 m	800 m
maximální délka:	1400 m	1400 m
minimální šířka:	8 m	10 m
maximální šířka:	18 m	25 m
minimální šířka startovního prostoru:	12 m	18 m

Je doporučeno, aby startovní prostor byl mimo závodní trať.

4. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

4.1 V místě startu musí být startovní prostor oddělen od diváků ve vzdálenosti minimálně 15 m od vyznačené trati.

4.2 Bezpečnostní pásmo (myšleno od vyznačené tratě) je ohraničený prostor pro diváky, a to v těchto dimenzích:

- v rovinkách 17 m
- v zatáčkách musí být rozšířeno

Pokud jsou na závodní trati použita svodidla v kombinaci s ochranným pletivem tak, aby svodidla a pletivo zachytila každý vůz, který opustí trať, mohou být diváci umístěni 5 m za touto ochrannou bariérou.

V případě, že jsou diváci umístění nad úrovní tratě, mohou být vzdálenosti úměrně kratší.

4.3 Pro RacerBuggy se vzdálenosti uvedené v článku 4.2 zkracují na polovinu.

4.4 Každá trať musí mít platnou licenci dle článku 3.12 kap. A. - Obecná část NSŘ

4.5. Všechny vozy musí být vybaveny kamerou, snímající dění za vozem během všech tréninků, rozjížděk a finálových jízd. Soutěžící je povinen uchovat záznam nejméně po dobu 30 minut po projetí cílem dané jízdy. Záznam je určen pouze pro potřeby sportovních komisařů.

4.6 Evidence

Všechna vozidla autocrossu podléhají režimu evidence a kontroly souladu s technickými předpisy a předpisy pro bezpečnost.

5. DÍVČÍ POHÁR AČR

5.1 V rámci divize JuniorBuggy vypsán Dívčí pohár AČR, jehož patronkou je Olga Lounová.

5.2 Do Dívčího poháru AČR budou zařazeny všechny dívky, které se v průběhu roku zúčastní jednotlivých závodů seriálu MČR v autocrossu.

5.3 Při každém podniku budou vyhlášeny nejlepší tři dívky podle jejich umístění v Oficiální klasifikaci podniku.

5.4 Vítězkou Dívčího poháru AČR se stane jezdkyně, která se nejlépe umístí v závěrečné klasifikaci Mistrovství ČR. Vyhlášení Dívčího poháru ČR bude provedeno v rámci vyhlašování mistrovství ČR.

J. RALLYCROSS

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V rallycrossu je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR (dále MČR), kterého se může zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států, které jsou členy FIA.

1.1.2 Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.1.3 Technické předpisy pro vozy národních skupin jsou uvedeny v Národních technických předpisech, které jsou součástí Standardních propozic „Rallycross“.

1.2 Vypsané divize a třídy

SuperCars
Super1600
SuperTouringCars (STC) – vozy podle NTP RX
National1600 – vozy podle NTP RX **National1600**
Řezané pneumatiky „slick“ jsou povoleny (platí pouze pro STC).

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Počet kol

Počet kol v každé jízdě se vypočítá podle délky okruhu. Celková délka v rozjížďkách nesmí být menší než 3000 m a delší než 6000 m a pro semi- a finálové jízdy menší než 5000 m a delší než 8000 metrů.

1.3.2

Body do mistrovství se přidělují po skončení kvalifikačních, semifinálových a finálových jízd následovně:

- po kvalifikačních jízdách

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Body	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Po každém semifinále:

Místo	1	2	3	4	5	6
Body	6	5	4	3	2	1

A po finále:

Místo	1	2	3	4	5	6
Body	8	5	4	3	2	1

V semi- a finálových jízdách budou jezdci klasifikováni podle následujícího pořadí:

- jezdci, kteří dokončili stanovené množství kol v pořadí, v jakém projeli cílovou čáru.
- jezdci, kteří nedokončili stanovený počet kol, budou klasifikováni v pořadí podle dokončeného počtu kol.
- jezdci, kteří byli vyloučeni z finále po předčasném startu, budou klasifikováni podle startovního pořadí.
- jezdci, kteří nenastoupili na start, budou klasifikováni podle startovního pořadí.
- jezdcům, kteří byli vyloučeni, nebudou přiděleny body.

1.3.3 Systém závodu

Pokud dojde k ukončení závodu, z důvodu vyšší moci, před startem finálových jízd, musí být pro získání bodů dokončeny alespoň dvě kvalifikační série rozjížděk.

1.3.4 Měření času

Měření času se provádí minimálně na setiny sekundy.

1.3.5 Technické přejímky a kontroly

Vozidla musí být k dispozici k technické kontrole, nezávisle na technické přejímce, v následujících případech:

- před, během a po oficiálním měřeném tréninku,
- před, během a po jízdě.

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Mistr ČR bude vyhlášen v SuperCars, Super1600, STC-1600, STC-2000 a STC+2000 za předpokladu splnění podmínek v kap. D „Systém mistrovství“, čl. 3.

1.4.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet započítaných závodů:	1	2	3	4	4	5	5	6	7	8

2. ČESKÁ TROFEJ

2.1 Česká Trofej Junior

Česká Trofej JUNIOR má určit nejlépe umístěného mladého jezdce od 16 do 25 let v klasifikaci Super1600, a nejlépe umístěného jezdce od 12 do 18 let v klasifikaci National 1600 za sezónu.

České Trofeje se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast.

2.2 Česká Trofej historických vozidel

2.2.1 Česká Trofej historických vozidel je určena pro jezdce s národní licencí AS AČR.

2.2.2 Vypsané divize a třídy:

- **HA1600-** - vozy s objemem motoru do 1600 ccm, s pohonem jedné nápravy, atmosférický motor
- **HA1600+** - vozy s objemem motoru přes 1600 a do 2500 ccm, s pohonem jedné nápravy, atmosférický motor
- **HA4x4** - vozidla s pohonem 4x4 s objemem motoru nad 2000 ccm a všechna vozidla s objemem motoru nad 2500 ccm

2.2.3 Povolené vozy:

- vozy vyrobené do 31. 12. 2001, které se prokazatelně zúčastňovaly rallycrossových závodů (důkaz je na straně soutěžícího)
- sériově vyráběné vozy (min. 2500 ks během 12 po sobě jdoucích měsíců) s pevnou, neodnímatelnou střechou, vyrobené do 31. 12. 2001, minimálně 4místné (včetně 2+2).

Stavbu vozu povoluje Technická komise.

3. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

3.1 V místě startu musí být startovní prostor oddělen od diváků ve vzdálenosti minimálně 15 m od vyznačené trati.

3.2 Bezpečnostní pásmo (myšleno od vyznačené tratě) je ohraničený prostor pro diváky a to v těchto dimenzích:

- v rovinkách 17 m
- v zatáčkách musí být rozšířeno

Pokud jsou na závodní trati použita svodidla v kombinaci s ochranným pletivem tak, aby svodidla a pletivo zachytila každý vůz, který opustí trať, mohou být diváci umístěni 5 m za touto ochrannou bariérou.

V případě, že jsou diváci umístění nad úrovní tratě, mohou být vzdálenosti úměrně kratší.

Každá trať musí mít platnou licenci dle článku 3.12. - A. Obecná část NSŘ.

3.3 Evidence

Všechna vozidla rallycrossu podléhají režimu evidence a kontroly souladu s technickými předpisy a předpisy pro bezpečnost.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

1. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1.1 Definice historického sportovního automobilu (HA)

Historický sportovní automobil je takové vozidlo, které lze zařadit do některé z kategorií nebo formulí, uvedených v Příloze K MSŘ FIA a/nebo v tomto předpisu. Po technické stránce musí být v souladu s předpisy AIACR, FIA nebo Přílohou „J“ z odpovídající periody. Tyto předpisy jsou koncipovány tak, aby bylo možno závodit s historickými automobily podle souboru pravidel, která umožňují zachovat specifikaci z období jejich výroby a která zabraňují změnit – zvýšit výkon motoru anebo vlastnosti a výkonnost vozu použitím moderních technologií.

Historické závody nejsou jednoduše jen další závody, kde lze získávat trofeje. Jsou zvláštní disciplínou, spojující sport s hlubokou úctou k těmto automobilům a k jejich historii. Sport historických automobilů umožňuje aktivně oslavovat automobilovou historii.

Tyto předpisy platí pro všechny vozy, ať jsou to původní soutěžní vozy, nebo vozy vyrobené jako nové stavby přesně podle dané specifikace, jejichž soutěžní historie je v souladu s mezinárodními pravidly příslušného období.

Jediné povolené variace oproti specifikaci období jsou ty, které jsou povolené přílohou K MSŘ FIA nebo tímto předpisem.

<u>Jednoznačně platí, že vůz musí odpovídat:</u>

- homologačnímu listu (v případě homologovaného vozu)
- dobové Příloze J FIA
- aktuální Příloze K FIA
- kapitole K NSŘ AČR (tomuto předpisu)
- ev. dalším platným doplňujícím předpisům

Nedílnou podmínkou je při současném dodržení výše uvedených bodů je i tzv. dodržení

- dobové specifikace provedení, použití dílů a materiálu dílů. V praxi tzn., že pokud např. dobová Př. J dovoluje použití 15 palcových kol a na vozidle v dané periodě nebyly použity, nelze je na HA použít. Dokazovací povinnost je vždy na straně soutěžícího. Neoprávněné dobové použití provedení, použití dílů a materiálu dílů nelze uznat jako splnění dobové specifikace, ale jedná se o tzv. dobový podvod.

1.2 Hlučnost a emisní limity historického sportovního automobilu

1.2.1 Na sportovních podnicích v ČR platí následující předpis o hlučnosti HA:

- rally:	- všechny druhy HA	96 + 2 dB
- ZAO a ZAV:	- cestovní vozy a vozy GT	108 + 2 dB
	- prototypy, jedno – a dvoumístné závodní vozy	113 + 2 dB

Měření hluku se provádí při 75 % maximálních otáček motoru (obvykle 3500 ot/min) metodou, popsanou v NSŘ AS AČR kapitole E – Technické předpisy. Při překročení limitu hladiny hluku nebude vozidlo převzato.

Historické sportovní automobily nemusí být vybaveny katalyzátory.

1.2.2 <u>Emisní limity</u>:

HA odpovídající modelovému roku výroby do 31. 12. 1972: CO 6,0 % max., HC 2000 ppm max.

HA odpovídající modelovému roku výroby od 1. 1. 1973: CO 4,5 % max., HC 1200 ppm max.

1.3. Rozdělení historických sportovních automobilů a jejich sportovní využití
Testovací komisaři při testaci zařadí konkrétní vozidlo podle jeho provedení do příslušné periody FIA. Upřesnění jednotlivých období (period) a skupin vozidel je uvedeno v aktuální Příloze K MSŘ FIA.

1.4 Bezpečnostní výbava jezdců

1.4.1 Kombinéza a spodní prádlo

Při ZAO, ZAV a při rychlostních zkouškách rally musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečeni do kombinézy, homologované podle FIA Standardu 8856-2000, dále pak do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic (rukavice jsou pro spolujezdce volitelné), homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000. Podmínky používání jsou popsány v článku 6 kapitoly E NSŘ.

1.4.2 Přilby

Všichni jezdci a spolujezdci musí používat pouze ochranné přilby odpovídající standardům, uvedených na Technickém listu FIA č. 25. (článek 6 kapitoly E NSŘ).

1.4.3 FHR

Při rychlostních zkouškách rally musí všichni jezdci a spolujezdci vozidel Kat. 4 tříd E4, E7 a E10 a vozidel Kategorie 5 tříd F4, F6 a F7 používat zádržný systém hlavy (FHR). Pro ostatní kategorie a třídy je doporučený.

Při ZAV musí všichni jezdci vozidel Kategorie 6 tříd F4, F6 a F7, vozidel Kategorie 5 tříd E9 a E10 a vozidel Kategorie 4 tříd D3, D6 a D9 používat zádržný systém hlavy (FHR). Pro ostatní kategorie a třídy je doporučený.

1.5 Bezpečnostní výbava vozidel
Pro bezpečnostní výbavu historických sportovních vozů se musí soutěžící řídit Př. K FIA, bod 5 „Bezpečnostní výbava“. Tyto předpisy jsou povinné, kromě rally pravidelnosti, pro které jsou doporučené. Přistavením vozu k technické přejímce soutěžící potvrzuje, že vůz vyhovuje z hlediska bezpečnosti a že se může zúčastnit závodu. Podrobné bezpečnostní předpisy jsou uvedeny v NTP pro HA ve Standardních propozicích „Rally“resp. „Vrchy“.

2. HTP, TPHV, platnost přílohy VII Přílohy K MSŘ FIA

2.1 HTP (Historic Technical Passport) / TPHV (Technický průkaz historického vozidla) vystavuje Pracovní (Schvalovací) skupina HTP/TPHV (SSHA).

Historické sportovní automobily registrované v České republice, startující v Mistrovství České republiky historických automobilů, musí mít průkaz sportovního vozidla s platným testováním**,** homologační list (podléhalo-li vozidlo homologaci), HTP nebo TPHV (za TPHV je považováno i HTP s prošlou platností – což bude vyznačeno do prošlého průkazu). Bez vystaveného průkazu HTP / TPHV nebude vozidlu umožněn start.

Historické sportovní automobily neregistrované v České republice, startující v MČR HA nebo v RSS HA, musí mít průkaz vozidla dle předpisů ASN příslušného státu registrace, homologační list (podléhalo-li vozidlo homologaci) a HTP.

Pokud zahraniční vozidlo nemá vystavený HTP a soutěžící chce s tímto vozidlem být klasifikován v MČR HA nebo v RSS HA, musí soutěžící požádat o vystavení TPHV.

Soutěžící je povinen při přihlašování na sportovní podnik zaslat kopii první strany HTP / TPHV pořadateli spolu s přihláškou.
Samotné HTP / TPHV neopravňuje k účasti na sportovním podniku.

2.2 Postup při vystavování HTP / TPHV

2.2.1 Formulář HTP/TPHV

Vyplněný formulář HTP / TPHV (ke stažení na stránkách www.autoklub.cz v sekci Formuláře) včetně fotografií a případných dokumentů, dokládající sportovní historii,

doručí žadatel na email Schvalovací skupiny HTP/TPHV HA – SSHA (viz čl. 14, kap. E NSŘ) **– htphv@autoklub.cz**.

2.2.2 Testování HA

Testování vozu je nutné rezervovat na centrální nebo individuální termín na webu www.autoklub.cz. K první testaci HA přistaví žadatel vozidlo s připraveným (vyplněným) formulářem HTP / TPHV.

2.2.3 Schvalovací procedura

a) HTP – SSHA postoupí po testaci a kontrole dokumentů podklady schvalovací proceduře FIA.

b) TPHV – SSHA vydá po testaci a kontrole dokumentů TPHV.

Poplatky za vystavení HTP / TPHV jsou uvedeny v Příloze č. 1 NSŘ – Poplatky, odst. 13.

Vzhledem k náročnosti úkolů nutných k vystavení HTP / TPHV musí žadatel počítat s přiměřenými časovými termíny.

Nebudou-li dodány všechny potřebné doklady nutné k vyřízení žádosti o vystavení HTP/TPHV do **2** měsíců od vlastního podání žádosti, bude žádost stornována.

2.3. V MČR HA a RSS HA je rozšířena platnost přílohy VII Přílohy K

Změny a specifikace dílů pro národní sportovní podniky, uvedené v tomto seznamu, jsou zaměřeny ke snížení nákladů a pro případné náhrady nedostupných komponentů, a to pod podmínkou, že nedojde ke zvýšení výkonu anebo výkonnosti vozidla.

Pokud bude mít soutěžící při stavbě HA potřebu rozšířit platnost přílohy VII v rámci použití HA v národním mistrovství, požádá v dostatečném časovém předstihu SSHA (Pracovní schvalovací skupina HA – viz odst. 13.4 kap. E Ročenky AČR, kontakt: stransky@autoklub.cz) o posouzení tohoto rozšíření.

Specifika některých vozů:

Škoda
- u typu 130 LR lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie.
- u typu 130 LR lze použít blok z typu Favorit bez úprav (přemístění olejové měrky)
- u typu 1000/1100 MB a 100/110 včetně 110 R je povoleno použít blok motoru z modelu 105/120 v provedení od roku výroby 1983 – plnoprůtokový čistič oleje je součásti bloku motoru z výroby. Vrtání a zdvih musí zůstat dle homologačních listů pro daný typ.

Lada
- u typu VFTS lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie

3. RALLY HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

3.1 Všeobecná ustanovení

3.1.1 Jsou vypsány seriály Autoklub Mistrovství ČR v rally HA (MČR HA) a Autoklub Rallysprint série v rally HA (RSS HA). MČR HA bude organizováno při vybraných podnicích MČR v rally nebo jako samostatný sportovní podnik. RSS HA bude organizována při vybraných podnicích Rallysprint Série.

3.1.2 Sportovních podniků vypsaných v rámci MČR HA a RSS HA se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport (viz článek 3 kapitoly A NSŘ. nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané AS AČR.

Šampionátů se mohou zúčastnit i jezdci nebo spolujezdci s licencí jiných států, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní podmínky pro účast v mistrovství. Dále mohou bodovat do MČR pouze jezdci ze zemí EU, kteří splňují podmínky dle článku 2.3.9 MSŘ FIA.

Dále na jednotlivých podnicích mohou startovat i jezdci s licencí jiných států, kteří však nebudou hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.
Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licencí dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licencí soutěžícího.

3.1.3 Vozidla třídy D4, E4, E7 a E10 mohou řídit jen jezdci, kteří nejsou zapsáni v seznamu začátečníků. Vozidla třídy F4 a F7 mohou řídit jen jezdci s mezinárodní licencí typu „ITC“.

3.1.4 MČR HA a RSS HA je vypsáno pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům průběžně započítávají.

3.2 Povolená vozidla

3.2.1 Podniku MČR HA nebo RSS HA se mohou zúčastnit historická vozidla zařazená do kategorií 1–5 s průkazem sportovního vozidla (PSV), homologačním listem a HTP nebo TPHV.

3.2.2 Podniku MČR HA nebo RSS HA se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají předpisům: Příloha J MSŘ FIA (odpovídající periodě), současně platná Příloha K MSŘ FIA a současně platným technickým předpisům NSŘ.

3.2.3 Všechna vozidla s českou registrací musí odpovídat podmínkám zákona č. 56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

3.2.4 Doplňující technická ustanovení k povoleným vozidlům pro Kat. 1 - 5
Doplňující technická a bezpečnostní ustanovení jsou uvedena v NTP pro HA ve Standardních propozicích „Rally“.

3.3 Vypsané kategorie a třídy

MČR HA a RSS HA se mohou zúčastnit vozidla podle těchto vypsaných kategorií a tříd

3.3.1 **Kategorie 1 – období „69“** (periody: D, E, F, G1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS homologované **od 1. 1. 1931 do 31. 12. 1969**, které se dělí do objemových tříd:
  - **A1** - do 1000 ccm (do 31. 12. 1961)
  - **A2** - od 1000 ccm do 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
  - **A3** - nad 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
  - **B1** - do 1000 ccm (po 31. 12. 1961)
  - **B2** - od 1000 ccm do 1300 ccm (po 31. 12. 1961)
  - **B3** - od 1300 ccm do 1600 ccm (po 31. 12. 1961)
  - **B4** - od 1600 ccm do 2000 ccm (po 31. 12. 1961)
  - **B5** - nad 2000 ccm (po 31. 12. 1961)

3.3.2 **Kategorie 2 – období „75“** (periody: G2, H1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené do objemových tříd:
  - **C0** - do 1150 ccm
  - **C1** - nad 1150 ccm do 1300 ccm
  - **C2** - nad 1300 ccm do 1600 ccm
  - **C3** - nad 1600 ccm do 2000 ccm
  - **C4** - nad 2000 ccm do 2500 ccm
  - **C5** - nad 2500 ccm

3.3.3 **Kategorie 3 – období „81“** (periody: H2, I)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené do objemových tříd:

  D0 - nad 1150 ccm
  D1 - nad 1150 ccm do 1300 ccm
  D2 - nad 1300 ccm do 1600 ccm
  D3 - nad 1600 ccm do 2000 ccm
  D4 - nad 2000 ccm

3.3.4 **Kategorie 4 – období „90“ (**periody: J1, J2)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do skupiny N, A a B (vyjma vozů skupiny B zakázaných pro automobilové soutěže), homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985** (perioda J1) a modely homologované od **1. 1.1986 do 31. 12. 1990** (perioda J2) rozdělené do objemových tříd:

  E1 - skupina A do 1300 ccm
  E2 - skupina A nad 1300 ccm do 1600 ccm
  E3 - skupina A nad 1600 ccm do 2000 ccm
  E4 - skupina A nad 2000 ccm
  E5 - skupina B do 1300 ccm
  E6 - skupina B nad 1300 ccm do 1600 ccm
  E7 - skupina B nad 1600 ccm
  E8 - skupina N do 1600 ccm
  E9 - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
  E10 - skupina N nad 2000 ccm

3.3.5 **Kategorie 5 – období „96“**

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) zařazené do skupiny N a A, homologované **od 1. 1. 1991 do 31. 12. 1996** rozdělené do objemových tříd:

  F1 - skupina N do 1300 ccm
  F2 - skupina N nad 1300 ccm do 1600 ccm
  F3 - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
  F4 - skupina N nad 2000 ccm
  F5 - skupina A do 1300 ccm
  F6 - skupina A nad 1300 ccm do 2000 ccm
  F7 - skupina A nad 2000ccm

3.4 Charakteristika rally MČR HA a RSS HA

3.4.1 RSS HA - Jednoetapová rally pořádaná při Rallysprint sérii nebo jako samostatný podnik.

- 3 až 5 RZ
- maximální délka jedné RZ je 15 km
- celková délka RZ je 70 - 90 km
- maximálně 48 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení výsledků

3.4.2 MČR HA - Dvouetapová rally pořádaná při MČR v rally nebo jako samostatný podnik

- maximálně 8 různých RZ – nejvýše 2 průjezdy jednou RZ
- doporučená maximální délka jedné RZ 20 km
- celková délka RZ je 140 - 160 km
- minimální délka etapy 60 km
- nové startovní pořadí do 2. etapy
- maximálně 72 hodin trvání od začátku přejímek do vyhlášení výsledků

Po dohodě s Komisí závodů historických automobilů je možné v jednotlivých případech celkovou délku trati rally, počet a délku jednotlivých RZ a celkovou délku RZ v ZU pro historické automobily upravit.

3.5. Hodnocení mistrovského podniku

3.5.1 Hodnocení rally se provede ve vypsaných kategoriích a třídách.

3.5.2 U jednoetapových rally budou v jednotlivých kategoriích přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 30, 24, 19, 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 15 a 12 bodů.

3.5.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách 5 jezdcům následovně:
6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V objemové třídě s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 3 a 2 body.

3.5.4 U dvouetapových rally budou přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 20, 16, 13, 11, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod za každou etapu samostatně. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 10 a 8 bodů. Dále budou za každou etapu jezdcům přiděleny body za umístění v objemových třídách dle 3.5.3. Posádce, která dokončí obě etapy, bude přiděleno 5 bonusových bodů do kvalifikace v kategoriích. Body za obě etapy se sečtou s bonusovými body a tento součet bude bodový zisk za daný podnik do hodnocení kategorie. Pokud posádka nedokončí jednu z etap, budou jí přiděleny body pouze za dokončenou etapu bez bonusových bodů. Dokončením etapy se rozumí dojet s vozidlem do cíle etapy a předat vozidlo do uzavřeného parkoviště. Aby mohly být body za umístění v dané etapě přiděleny, musí vozidlo zůstat v UP na konci etapy až do jeho otevření podle pokynů sportovních komisařů.

3.5.5 V kategorii 1 budou přiděleny následující body:
1 bod pro jezdce startující v periodě F (do 31. 12. 1965)
2 body pro jezdce startující v periodě E (do 31. 12. 1961)
3 body pro jezdce startující v periodě D (do 31. 12. 1946)

3.5.6 Pořadatel je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístily na 1. až 3. místě v klasifikaci jednotlivých kategorií rally historických automobilů.
První 3 posádky v kategorii vyhlásí jen v té kategorii, ve které startovaly nejméně 3 automobily. Při nesplnění této podmínky bude vyhlášen pouze vítěz kategorie. Pořadatel dále vyhlásí vítěze třídy v té třídě, kde startovaly nejméně 3 automobily a první tři v té třídě, kde startovalo nejméně 5 automobilů.

3.5.7 Startující je jezdec, který odstartoval do rally

3.5.8 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjeta rally v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky.

3.6. Hodnocení mistrovství

3.6.1 Hodnocení seriálu MČR HA bude provedeno v kategoriích dle součtu započitatelných bodů z hodnocení v kategoriích a objemových třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

3.6.2 Titul „Mistr ČR v MČR HA“ bude udělen prvnímu v jednotlivých kategoriích za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.3 Hodnocení seriálu RSS HA bude provedeno v kategoriích dle součtu započitatelných bodů z hodnocení v kategoriích. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

3.6.4 Titul „Mistr ČR v RSS HA“ bude udělen prvnímu v jednotlivých kategoriích za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.5 Vítěz jednotlivé třídy bude vyhlášen z hodnocení kategorie za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.6 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem tehdy, startoval-li s příslušným jezdcem ve více než polovině započítávaných rally

3.6.7 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA). V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

3.6.8 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8
Počet započítaných závodů:	1	2	2	3	4	5	5	5

3.7 Doplňující ustanovení

3.7.1 MČR HA a RSS HA se řídí Standardními propozicemi rally AS AČR.

3.7.2 Pořadatel nesmí při rally HA požadovat start HA na RZ s rozbitým povrchem. Pokud by výjimečně došlo k takovému případu při společné rally pro současné i historické automobily, musí pořadatel určit pro HA v itineráři vhodnou objížďku RZ po odpovídající vozovce. O jednotlivých případech rozhodne ředitel rally po dohodě se zástupcem Komise rally při kontrole trati a předsedou Komise závodů historických automobilů.

3.7.3 Na všech rally HA v České republice je povolena ochrana spodku vozidla.

3.7.4 Je možno použít pneumatiky s homologací EHK, DOT nebo FIA. Rozměr musí odpovídat článku 8 Přílohy K MSŘ FIA (tolerance maximálně minus 3 %).

3.7.5 Tabulky rally a startovní čísla musí být umístěny podle SPR. Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit bílý panel (šířka panelu 50 cm, výška 44 cm – z toho prostor 50 x 30 je určen pro startovní číslo, kde je černé číslo na bílém podkladu o výšce 26 cm, o minimální šířce čáry číslic 4 cm. Zbylý prostor je určen pro reklamu pořadatele a je ohraničený šířkou panelu min. 50 cm a výškou 14 cm, nebo 2 x 7 cm nad a/nebo pod číslem). Součástí čísla bude i označení písmenem H poloviční velikosti oproti velikosti číslice. Příjmení jezdce (spolujezdce) a státní vlajky jeho národnosti budou umístěny na obou zadních bočních oknech vozidla, nebo na předních blatnících. Barva písma na blatnících bude kontrastní k podkladové barvě vozu.

4. ZÁVODY DO VRCHU HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

4.1 Všeobecná ustanovení

4.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR v ZAVHA.

4.1.2 Sportovních podniků vypsaných v rámci MČR ZAVHA se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci držitelé platné mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané AS AČR.

Dále na jednotlivých podnicích mohou startovat i jezdci s licencí jiných států, kteří budou rovněž hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jezdce, se prokáže pouze licencí dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licencí soutěžícího.

4.1.3 Výsledky z jednotlivých závodů se do MČR ZAVHA všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

4.1.4 Stálá startovní čísla jezdcům přiděluje pořadatel na prvním podniku, kam se jezdec přihlásí.

4.2 Povolená vozidla

4.2.1 Podniku MČR ZAVHA se mohou zúčastnit vozidla zařazená do kategorií 1 – 6 s PSV a HTP nebo TPHV. Vozidla s vydaným HTP/TPHV nepodléhají plné proceduře periodického testování. Testování bude provedeno a do PSV potvrzeno na technické přejímce prvního podniku.

4.2.2 Podniku MČR ZAVHA se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají předpisům: Příloha J MSŘ FIA (odpovídající periodě), současně platná Příloha K MSŘ FIA a současně platným technickým předpisům NSŘ.

4.2.3 Kategorie 6 – období „96“

- vozidla s vystaveným TPHV

4.2.4 Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům (Kategorie 1 – 4 cestovní, upravené cestovní, GT, GTS vozy)

Doplňující technická a bezpečnostní ustanovení jsou uvedena v NTP pro HA ve Standardních propozicích „Vrchy“

4.2.5 Bezpečnostní a ostatní pokyny pro Kategorii 1 - 6

Bezpečnostní a ostatní pokyny pro Kategorii 1 – 6 jsou uvedeny v NTP pro HA ve Standardních propozicích „Vrchy“

4.2.6 Ohřívání pneumatik, resp. kompletních kol

Je zakázáno jakékoli zahřívání kompletních kol (kk = disk, ráfek, pneumatika)

4.3 Vypsané divize, kategorie a třídy

Divize cestovních vozů z kategorií 1 až 4 (třídy A1–A6, B1–B6, C1–C3, D1–D6)

Divize závodních vozů (jedno a dvoumístných) z kategorií 1 až 4 a kategorie 5 (A7–A10, B7–B9, C4–C6, D7–D9, E1–E10).

4.3.1 **Kategorie 1** (periody: C, D, E, F, G1, GR)

4.3.1.1 SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, CT 1-15, GT 1-17, GTS 1-17

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1969**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  - **A1** do 850 ccm
  - **A2** do 1150 ccm
  - **A3** do 1300 ccm
  - **A4** do 1600 ccm
  - **A5** do 2000 ccm
  - **A6** přes 2000 ccm

4.3.1.2 TSRC 1-18 a 49–51, GTP 1-3, HST 1-5, HS 2-6 dvoumístné

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1971**):
  - **A7** do 1300 ccm
  - **A8** do 1600 ccm
  - **A9** do 2000 ccm
  - **A10** přes 2000 ccm

4.3.2 **Kategorie 2** (periody: G2, H1, HR)

4.3.2.1 T 16-25, CT 16-25, GT 18-27, GTS 18-27

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  - **B1** do 850 ccm
  - **B2** do 1150 ccm
  - **B3** do 1300 ccm
  - **B4** do 1600 ccm
  - **B5** do 2000 ccm
  - **B6** přes 2000 ccm

4.3.2.2 TSRC 25–30 a 52, HST 1-5, S2/1

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1972 do 31. 12. 1976**):
  B7 do 1300 ccm
  B8 do 1600 ccm
  B9 přes 1600 ccm

4.3.3 **Kategorie 3** (periody: H2, I, IR)

4.3.3.1 T 26–35, CT 26–35, GT 28–37, GTS 28–37

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  C1 do 1300 ccm
  C2 do 2000 ccm
  C3 přes 2000 ccm

4.3.3.2 TSRC 37–42 a 53, HST 1-5, S2/2

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (od **1. 1.1977 do 31. 12. 1982**):
  C4 do 1300 ccm
  C5 do 1600 ccm
  C6 přes 1600 ccm

4.3.4 **Kategorie 4** (periody: J1, J2, JR)

4.3.4.1 T 36–40, CT 36–40, GT 38–42, GTS 38–42 – perioda J1

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  D1 do 1300 ccm
  D2 do 1600 ccm
  D3 přes 1600 ccm

4.3.4.2 T 41–45, CT 41–45, GT 43–47, GTS 43–47 – perioda J2

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  D4 do 1300 ccm
  D5 do 1600 ccm
  D6 přes 1600 ccm

4.3.4.3 TSRC 43–48 a 54, skupina C, S2/3, GC1a, GC1b, GC2a, GC2b – perioda JR

- dvoumístné závodní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1983 do 31. 12. 1990**):
  D7 do 1300 ccm
  D8 do 1600 ccm
  D9 přes 1600 ccm

4.3.5 **Kategorie 5** (periody: C, D, E, F, GR, HR, IR, JR)

4.3.5.1 závodní jednomístné vozy z **období C až D** (**od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1946**).
E1 bez objemového limitu

4.3.5.2 závodní jednomístné vozy z **období E až IR** (**od 1. 1.1947 do 31. 12. 1982**).
E2 do 1150 ccm
E3 do 1300 ccm
E4 do 1600 ccm
E5 nad 1600 ccm

4.3.5.3 závodní jednomístné vozy včetně SCCA (CAN/AM) a IMSA z **období IC a JR (od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1990**).
E6 do 1150 ccm
E7 do 1300 ccm

E8 do 1600 ccm
E9 do 2000 ccm
E10 do 2500 ccm

4.3.6 **Kategorie 6** – národní

Cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) zařazené do skupiny N a A, homologované **od 1. 1. 1991 do 31. 12. 1996** rozdělené do objemových tříd:

F1 - skupina N do 1300 ccm
F2 - skupina N nad 1300 ccm do 1600 ccm
F3 - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
F4 - skupina N nad 2000 ccm
F5 - skupina A do 1300 ccm
F6 - skupina A nad 1300 ccm do 2000 ccm
F7 - skupina A nad 2000 ccm

4.4 Hodnocení mistrovského závodu

4.4.1 Systém jednotlivých závodů je shodný s bodem 1.3.1 kap. G těchto řádů. Hodnocení závodu bude provedeno v absolutním pořadí kategorií a jednotlivých objemových třídách.

4.4.2 Body se přidělují za umístění v jednotlivých kategoriích následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod.

4.4.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách prvním 7 klasifikovaným jezdcům následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V případě méně než 3 startujících se přidělí za umístění 5 a 4 body.

4.4.4 Hodnocení divize za každý závod je dán součtem bodů z hodnocení kategorie a třídy.

4.4.5 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit první tři jezdce v jednotlivých třídách. Dále může provést, dle svého uvážení, vyhlášení ostatních vypsaných klasifikací (divize, kategorie).

4.4.6 Startujícím je ten jezdec, který absolvoval předepsaný trénink a dojel silou motoru mezi přípravnou a startovní čáru závodu.

4.5 Hodnocení mistrovství

4.5.1 Hodnocení seriálu MČR ZAVHA bude provedeno v divizích a v Kategorii 6 dle součtu započitatelných bodů z hodnocení jednotlivých kategorií a objemových tříd. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

4.5.2 Titul „Mistr ČR“ bude udělen prvním jezdcům v jednotlivých divizích a Kategorii 6 za předpokladu splnění podmínek NSŘ čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“

4.5.3 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA). V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

4.5.4 <u>Počet započítaných závodů</u>

Do celkového hodnocení MČR se závody započítávají takto:

Počet uskutečněných závodů	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Počet započítávaných závodů	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	10

5. ČESKÁ TROPHY - RALLY PRAVIDELNOSTI

5.1 Je vypsaná Česká Trophy v rally pravidelnosti historických automobilů.

5.2 Účast sportovců

Účastnit se mohou jezdci a spolujezdci – držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu, držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

5.3 Vypsané kategorie
Rally pravidelnosti se mohou zúčastnit všechna historické automobily z kategorií D – J (1931 až 1990 včetně).
Vozidla musí mít povolení k provozu na veřejných komunikacích a musí odpovídat zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o vozidla v tomto provedení:
- sériová vozidla s běžnou registrační značkou
- vozidla s testací FIVA a registrační značkou „V“ (http://www.autoklub.cz/text/79-testovanihistorickychvozidel.html)
- vozidla se sportovní testací a registrační značkou „R“ v provedení pro Rally legend či pro rally HA (https://www.autoklub.cz/motorsport/automobily/technicti-komisari/metodika/).
- vozidla s průkazem FIA HRCP (FIA Historic Regularity Car Pass)

Soutěžící předloží k vozidlu některý z platných (po testaci) technických dokladů FIA nebo FIVA (u R a V). Pokud tento doklad nemá, musí předložit pořadateli Technický průkaz vozidla (velký TP) s platnou prohlídkou z STK.
Vozidla vybavená ochrannou konstrukcí musí mít sportovní testaci (registrační značku „R“).

5.4 Hodnocení podniku České Trophy
5.4.1 Za umístění v absolutní klasifikaci bez rozdílu kategorií se přidělí prvním 10 posádkám 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2 a 1 bod. V případě, že na startu bylo méně než 5 jezdců, budou přiděleny poloviční body.
5.4.2 Pořadatel rally je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístili na 1. až 3. místě v absolutní klasifikaci.
5.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do rally.

5.5 Hodnocení České Trophy
Hodnocení České Trophy bude provedeno v absolutní klasifikaci. „Vítěz České Trophy“ bude vyhlášen za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kap. D „Systém mistrovství“.

6. ZÁVODY PRAVIDELNOSTI HA NA OKRUZÍCH
6.1 Je vypsána Česká Trophy v závodech pravidelnosti historických automobilů na okruzích.

6.2 Účast sportovců
Účastnit se mohou jezdci – držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

6.3 Vypsané divize
Závody pravidelnosti jsou vypsány pro jedno – a dvousedadlová historická závodní vozidla period D - J (1931 až 1990 včetně).

Divize I – jednomístná závodní vozidla
Divize II – dvoumístná závodní vozidla
Divize III – upravené cestovní vozy

6.4 Hodnocení podniku České Trophy
6.4.1 Za umístění v klasifikaci divizí se přidělí prvním 8 jezdcům 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 a 1 bod. V případě, že na startu bylo méně než 5 jezdců, budou přiděleny poloviční body.
6.4.2 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit 3 jezdce, které se umístili na 1. až 3. místě v klasifikaci divizí.
6.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do závodu pravidelnosti.

6.5 Hodnocení České Trophy
Hodnocení České Trophy bude provedeno v klasifikaci divizí. „Vítěz České Trophy - závody pravidelnosti HA“ bude vyhlášen dle čl. 4 kap. D „Systém mistrovství“.

6.6 Hodnocení poháru

6.6.1. Titul Vítěz Poháru AČR v ZAO se udělí vítězům jednotlivých divizí za předpokladu, že v divizi bude startovat nejméně 6 vozů. V divizích, v nichž bude startovat více vozů než 10, se vyhlásí první 3 jezdci. Pořadí se stanoví z pořadí českých jezdců ve vypsaných závodech.

6.6.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8
Počet započítaných závodů:	1	2	2	3	4	5	5	6

7. DEMONSTRAČNÍ JÍZDY – RALLY LEGEND (RL) a LEGEND RACE CARS (LRC)

7.1 Jsou vypsány volné podniky Rally legend a Legend Race Cars (LRC) pro závody do vrchu. Podniky budou pořádány zpravidla při rally automobilů různých stupňů a při závodech do vrchu. Demonstrační jízdy historických soutěžních vozidel – Rally legend po trati RZ a závodních vozidel po trati ZAV – Legend Race Cars bez měření času průjezdu mají za účel předvést a ukázat široké divácké veřejnosti tato historická vozidla. Tyto demonstrační jízdy nemohou být zaměňovány za soutěže či jiné závody, kdy je hlavním kritériem závodní jízda na čas. Pořadatel k názvu podniku vždy vhodným způsobem přiřadí název Legend ČR.

7.2 Účast posádky

Účastnit se může posádka jezdec a spolujezdec – držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a některé ze sportovních licencí vydaných AS AČR, nejméně však denní licence jezdce. Důrazně se doporučuje národní licence jezdce stupně N-REG, (neplatí pro ZAV).

7.3 Vozidla, bezpečnost

7.3.1 Vozidla RL

7.3.1.1 Demonstračních jízd se mohou zúčastnit originální historická soutěžní vozidla nebo jejich repliky otestovaná pro demonstrační jízdy a soutěžní vozidla dle článku 3 kapitoly K NSŘ homologovaná do 31. 12. 1996. HA musí reprezentovat historii soutěžního sportu tzn. že HA tohoto typu by měl být v minulosti klasifikován na podniku typu rally.

7.3.1.2 Dále se demonstračních jízd mohou účastnit historická vozidla se specifickými úpravami pro podniky např. rally ve zvláštních destinacích, maratonské rally apod.

Je povolena účast dobových prototypů.

Podmínkou je originalita – prokázaná účast daného vozu v podniku.

7.3.1.3 Demonstračních jízd se mohou rovněž zúčastnit soutěžní vozy skupin dle článků 1.2 a 2.2 kap. F NSŘ. Všechna vozidla musí svým vzhledem věrně odpovídat historické předloze a svým technickým provedením dobové Příloze J FIA a příslušnému homologačnímu listu – nebude tedy umožněn start vozidel např. s tuningovými úpravami. Vozidla dle článku 1.2 a 2.2 kap. F NSŘ budou při použití v demonstračních jízdách otestována i pro demonstrační jízdy.

Specifika:

U vozů Škoda řad Š 120 S a Š 130 RS lze použít jako náhradu pro demonstrační jízdy hliníkovou osmi kanálovou hlavu.

7.3.1.4 Vozy homologované v období 1991 - 1996

Stavba vozů, homologovaných po 1. 1. 1991 podléhá schválení Technické komise AČR. Soutěžící musí o stavbu písemně požádat a na žádosti uvést: číslo hom. listu, technické údaje o motoru a agregátu, materiálové údaje karoserie a podrobný popis konfigurace, materiálové a rozměrové specifikace ochranné konstrukce.

7.3.1.5 Průkaz sportovního vozidla

Vozidla, registrovaná v ČR, se mohou RL zúčastnit pouze s platným Průkazem sportovního vozidla AČR.

7.3.1.6 Omezení
Vozidla, otestovaná pro demonstrační jízdy do 31. 12. 2017, se mohou zúčastňovat podniků dále ve stavu, v jakém byla naposledy otestována a nemohou být předmětem dalších úprav, které by zvyšovaly výkon motoru nebo výkonnost vozidla.
Od 1. 1. 2018 nebudou nově testovány pro demonstrační jízdy repliky vozidel, které neodpovídají homologačnímu listu.
7.3.1.7 Původ vozidla
Originální historické soutěžní vozidlo: jedná se o skutečné legendy (originální vozidla), reprezentující značku a dobu, které jsou v souladu s dobovým (tehdy platícím) technickým i bezpečnostním předpisem, přičemž důraz je kladen na kvalitu (míru opotřebení) bezpečnostní výbavy vozu. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend.
Replika: jedná se o vozidlo identické vzhledově s historickou předlohou, odpovídající homologaci. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend
Při stavbě repliky pro Rally Legend platí, že barevné provedení karoserie musí odpovídat dobovému nebo továrnímu provedení.
Pořadatel podniku vhodným způsobem (např. ve startovní listině) odliší, zda se jedná o originální vozidlo nebo repliku.
7.3.2 Vozidla LRC
Demonstračních jízd LRC při závodech do vrchu se mohou účastnit originální historická vozidla závodů do vrchu, závodů na okruhu a rally. Vozy musí být vyrobeny nebo homologovány do 31.12. 2005. Všechna vozidla musí svým vzhledem věrně odpovídat historické předloze a svým technickým provedením dobové příloze „J“, dobovému provedení a pro homologované vozy rovněž příslušnému homologačnímu listu.
7.3.3 Bezpečnostní desatero pro demonstrační jízdy
Bezpečnostní desatero pro Rally Legend je uvedeno v NTP pro HA ve Standardních propozicích „Rally“. Bezpečnostní desatero pro LCR v ZAV je uvedeno v NTP pro HA ve Standardních propozicích „ZAV“.
7.3.3.1 Bezpečnostní výbava posádky
Posádka/jezdec musí na uzavřeném úseku rally nebo při ZAV používat ochranných přileb min. dle propadlého Standardu FIA, SFI, SNELL, kombinéz a bot min. specifikace ISO 6940. Pro bezpečnostní výbavu se důrazně doporučuje používat vybavení s homologací (i prošlou) FIA. Posádka/jezdec není povinna vyplňovat kartu BVJ, ale výbava přesto podléhá kontrole a schválení technických komisařů.

7.4 Startovní čísla

Pro startovní čísla na předních dveřích pro RL bude použit čtvercový formát - viz 3.7.5 Součástí čísla bude i označení písmenem L poloviční velikosti oproti velikosti číslice. Vozidla LRC budou vhodným způsobem označena.

7.5 Rozprava

Pořadatel zajistí před startem podniku rozpravu s jezdci. Během této rozpravy budou jezdci seznámeni s pravidly a způsobem jízdy po trati RZ během RL a po trati ZAV během LRC – bod 7.6. Jezdci, který bude porušovat ustanovení tohoto článku, bude odepřena další účast v podniku.

7.6 Jízda po trati RZ a ZAV

Cílem Rally legend je předvedení vozidel veřejnosti. Čas a způsob průjezdu RZ nesmí být měřen či jinak posuzován. Rally legend nesmí být zaměňován s podniky typu Drift.
Při jízdě po trati RZ nesmí posádka provádět smyková kolečka. Při zařazení okruhové RZ do programu Rally legend musí být při startu zachován dostatečný odstup mezi jednotlivými vozidly nebo počet průjezdů přiměřeně snížen, aby se omezil kontakt

jednotlivých vozidel. Posádka nesmí při jízdě po okruhové RZ zvyšovat počty projetých okruhů – počty průjezdů trati RZ a tím narušovat harmonogram Rally legend. Posádce, která při své účasti nebude dbát pravidel Rally legend a zachovávat principy demonstrační jízdy a svým chováním nebo způsobem jízdy bude ohrožovat bezpečnost svou nebo ostatních účastníků (např. havárie na trati RZ), bude ukončena ředitelem rally účast v podniku a bude jí odmítnuta účast v dalších dvou podnicích Rally legend.
Cílem Legend Race Cars je předvedení vozidel veřejnosti. Čas a způsob průjezdu trati ZAV nesmí být měřen či jinak posuzován. LRC nesmí být zaměňován s podniky typu Drift. Při jízdě po trati ZAV nesmí být prováděna smyková kolečka. Jezdci, který při své účasti nebude dbát pravidel LRC a zachovávat principy demonstrační jízdy a svým chováním nebo způsobem jízdy bude ohrožovat bezpečnost svou nebo ostatních účastníků (např. havárie na trati ZAV), bude ukončena ředitelem ZAV účast v podniku.

7.7 Hodnocení jednotlivého podniku

Podle kritérií vypsaných pořadatelem ve Zvláštních ustanoveních, předmětem hodnocení nesmí být způsob jízdy.

8. OBSAH Přílohy K MSŘ FIA

1. Principy a zkratky
2. Všeobecná ustanovení a definice vozu
3. Klasifikace vozu podle data a definice
4. FIA identifikační dokumenty vozu
5. Bezpečnostní předpisy
6. Technické předpisy pro nehomologované vozy
7. Technické předpisy pro produkční cestovní vozy
8. Pneumatiky

Příloha I: Seznam kategorií a formulí pro mezinárodní rychlostní závody
Příloha II: Doporučené materiály pro rekonstrukce a opravy (náhrady)
Příloha III: Testy únavy dílů
Příloha IV: Zjišťováni míry poškození a postup oprav kompozitních struktur
Příloha V: Provedení ochranné konstrukce (obrazová část Přílohy VI)
Příloha VI: Ochranná konstrukce sportovního HA – Technický předpis
Příloha VII: Specifika vybraných HA
Příloha VIII: Změny a výjimky pro sériové cestovní a GT vozy z období E, F, G1
Příloha IX: Změny a výjimky pro závodní cestovní a závodní GT vozy z období E, F, G1
Příloha X: Technické předpisy pro vozy F1 od roku 1966
Příloha XI: Technické předpisy pro vozy rally a ZAV z období J1 a J2
Příloha XII: Standardní označení hliníkových slitin
Dodatek 1: Dobové specifikace pro tlumiče sání

Informace:
Národní technické předpisy pro formulové vozy jsou k dispozici na stránkách Autoklubu ČR.

L. AUTOMOBILOVÝ SLALOM

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Pro rok 2022 je vypsáno Autoklub Mistrovství České republiky (dále MČR) a Česká Trofej JUNIOR v automobilovém slalomu.

1.1.2 Mistrovství ČR se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Podniku se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí (jednodenní, jiných států), pokud splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast, nebudou však bodovat v MČR.

1.1.3 Při jednotlivých závodech MČR bude vypsána skupina „Amatéři“ (příchozí).

1.2 Vypsané skupiny a třídy

1.2.1 MČR v automobilovém slalomu je vypsáno v absolutní klasifikaci pro třídy vozidel L1, L2, L3, L4, L5 a L6.

1.2.2 Pro MČR jsou vozidla rozdělena do následujících tříd:

L1	- vozidla se sportovním průkazem do 1600 ccm mimo skupiny N - vozidla „slalom speciál" do 1600 cm
L2	- vozidla se sportovním průkazem nad 1600 ccm mimo skupiny N - vozidla „slalom speciál" nad 1600 ccm
L3	- vozidla skupiny N se sportovním průkazem do 1600 ccm - upravená sériová vozidla do 1600 ccm
L4	- vozidla skupiny N se sportovním průkazem nad 1600 ccm - upravená sériová vozidla nad 1600 ccm
L5	- sériová vozidla dle platného TP
L6	- tovární sériové elektromobily a hybridy (el. + spalovací motor) s platnou STK s bezpečnostní výbavou dle aktuálního čl. 253 Přílohy J

<u>Pro zařazení do správné třídy budou použity následující koeficienty:</u>

benzín turbomotor:	**1,7**
diesel turbomotor 2WD a jm. objemem do 2000 ccm:	**1,0**
diesel turbomotor 4WD:	**1,5**
Wankel:	**2,0**

V případě, že vozidlo nemá platnou STK, musí mít Průkaz sportovního vozidla bez RZ s platným testováním.

1.2.3 Při jednotlivých závodech MČR v automobilovém slalomu bude vypsána skupina L7 (amatéři) s vozidly dle článků 4.2 a 4.3 kapitoly L „Automobilový slalom“, rozdělené do následujících tříd:

L7a	- amatéři se sériovými vozidly do 1600 ccm
L7b	- amatéři se sériovými vozidly nad 1600 ccm
L7c	- amatéři s upravenými vozidly do 1600 ccm
L7d	- amatéři s upravenými vozidly nad 1600 ccm

1.2.4 Vozidla musí odpovídat Národním Technickým předpisů - Příloha IV Standardních propozic slalomu. Jsou povoleny pouze uzavřené vozy.

1.2.5 Bezpečnostní výbava jezdce

Ochranné přilby

Povinnost používat ochranných přileb minimální specifikace dle evropské normy ECE (hom. zn. E) (viz kap. E – 6.2.3.1) nebo dle standardů FIA 8858-2002, 8860-2004, 8859-2015, 8860-2010 (TL FIA č. 33, 41, 49) a dle standardů SNELL, BS, SFI.

Výbava jezdce

Kompletní výbava dle standardu FIA 8856-2000 (TL FIA č. 27) a použití rukavic je důrazně doporučeno. Kompletní ústroj pokrývající celé tělo a kotníčkových bot je povinné.

1.3. Hodnocení závodu

1.3.1 Pro účast v závodě je podmínkou absolvování alespoň jedné tréninkové jízdy.

1.3.2 Každý závod se skládá ze tří až pěti jízd. Vítězem závodu se stává jezdec s nejnižším součtem časů včetně penalizací z vypsaných jízd minus nejhorší dosažený výsledek.

1.3.3 Měření času se provádí s přesností na tisíciny sekundy.

1.3.4 Při rovnosti součtu časů rozhoduje nejrychlejší jízda z porovnávaných časů.

1.3.5 Body v absolutním pořadí budou přidělovány v každém závodě za umístění na 1. až 15. místě podle následující stupnice: 30, 24, 19, 15, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Bude-li v absolutním pořadí méně než 12 startujících, nebudou přiděleny žádné body. Startujícím se rozumí jezdec, který přejede startovní čáru silou motoru v průběhu tréninků.

1.3.6 Body ve vypsaných třídách budou přidělovány v každém závodě za umístění na 1. až 10. místě podle následující stupnice: 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

1.3.7 Skupina L7 bude vyhodnocována pouze samostatně na jednotlivých závodech.

1.4 Klasifikace mistrovství

1.4.1 Mistr České republiky ve slalomu bude vyhlášen v absolutní klasifikaci a v objemových třídách, ve kterých nebude vyhlášen absolutní mistr za předpokladu splnění podmínek v kap. D „Systém mistrovství“, čl. 3.1.

1.4.2 Hodnocení v absolutní klasifikaci se provede podle součtu započitatelných bodů podle čl. 1.3.5 za předpokladu, že v této třídě startovalo nejméně 12 jezdců ve dvou podnicích. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

1.4.3 Hodnocení ve vypsaných třídách se provede podle součtu započitatelných bodů podle čl. 1.3.6 za předpokladu, že v této třídě startovalo nejméně 6 jezdců ve dvou podnicích. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

1.4.4 <u>Počet započítaných závodů</u>

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Počet započítaných závodů:	1	2	2	3	4	5	5	6	7

2. ČESKÁ TROFEJ JUNIOR

2.1 Česká Trofej JUNIOR má určit vítěze trofeje a další pořadí jezdců od 14 do 18 let, jezdící s vozidlem do 1600 ccm, z absolutní klasifikace.

2.2 Vítěz České Trofeje JUNIOR bude vyhlášen za předpokladu splnění podmínek kapitoly D. Systém mistrovství, čl. 3.1.

3. PŘEDPISY PRO TRAŤ

Délka vytyčené trati:	1000 - 3000 m
Minimální šířka:	6 m
Minimální počet branek:	40

M. CROSS COUNTRY RALLY

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství České republiky Cross country rally (dále jen MČR CCR).

1.1.2 MČR je vypsáno pro jezdce a mohou se ho zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou národní a mezinárodní licencí vydanou ASN států CZ, SK, PL. Zúčastnit se však mohou i jezdci nebo spolujezdci s licencí jiných zemí, pokud jsou občany ČR a splňují ostatní podmínky pro účast. Výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

1.1.3 MČR má určit nejlepší jezdce a další pořadí jezdců v absolutním pořadí a ve skupinách T1 až T4.

1.1.4 Mistři ČR v Cross country rally automobilů budou vyhlášeni podle pořadí v absolutním pořadí a ve vypsaných skupinách MČR CCR.

1.1.5 Pro všechna hodnocení podle čl. 1.1.3 platí podmínky uvedené v kap. D „Systém mistrovství"- čl. 3.1 a 3.2.

1.2 Vypsané skupiny a objemové třídy

MČR CCR	Skupina T1
	Skupina T2
	Skupina T3
	Skupina T4
	Skupina T5
	Skupina TH

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Pro hodnocení MČR získá jezdec v každém podniku za umístění na 1. - 10. místě body podle následující stupnice: 25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

1.3.2 Získané body budou násobeny koeficientem:

Koeficient 1	celková délka SS do 200 km
Koeficient 2	celková délka SS nad 200 km

1.3.3 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjeta rally v plném rozsahu, budou body přiděleny normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky v absolutní klasifikaci.

1.4 Hodnocení MČR CCR

1.4.1 Do konečného hodnocení mistrovství se každému jezdci započítávají jeho nejlepší výsledky podle této tabulky:

Počet uspořádaných podniků	3	4	5	6	7	8
Počet započítaných podniků	3	3	4	5	6	6

1.4.2 Mistrem nebo vítězem se stane jezdec, který v příslušné klasifikaci získá ze započítaných rally největší počet bodů.

1.4.3 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem jen tehdy, startoval-li s příslušným jezdcem ve více než polovině započítaných podniků.

1.5 Prioritní jezdci ASN

1.5.1 Prioritu ASN získají vždy první 2 jezdci z absolutního pořadí MČR z předcházejícího roku. Tito jezdci mají právo používat označení „prioritní jezdec ASN".

2. PŘEDPISY PRO VOLBU TRATÍ

2.1. Uspořádání tratí

2.1.1 Doporučuje se trať s více okruhovým uspořádáním, včetně se opakujících selektivních sektorů (max.3x).

2.1.2 Jízdní průměry jsou pro všechny objemové třídy stejné. Musí být voleny tak, aby posádky mohly dodržovat dopravní předpisy, zejména omezenou max. rychlost.

2.1.3 Na spojovacích úsecích, kde by byla možnost zkrácení tratě nebo jiné terénně výhodné varianty, musí pořadatel umístit průjezdní kontrolu, jejíž vynechání bude penalizováno.

2.1.4 Umístění a označení všech kontrolních stanovišť na trati podniku musí být v souladu se sportovními řády i s dopravními předpisy a nesmí soutěžním vozidlům komplikovat příjezd ani odjezd.

2.2. Selektivní sektory

2.2.1 <u>Počet a délka selektivních sektorů</u>

Počet selektivních sektorů není omezen. Celková délka selektivních sektorů se doporučuje 50-300 km. Délka jednotlivých selektivních sektorů nesmí být kratší než 1 km.

2.2.2 Celková délka okruhových SS nesmí překročit 1/3 celkové délky SS. Umístění, uspořádání vjezdu, startu a cíle i stanoviště STOP musí být provedeno tak, aby nevznikla možnost střetu vozidel.

Způsob jízdy a činností (průjezdové kontroly) na okruhovém SS musí být popsán ve zvláštních ustanoveních, včetně penalizací při jejich nedodržení.

2.2.3 Na tratích všech selektivních sektorů je zakázáno tankování a servis.

2.2.4 Jsou povoleny opravy prováděné posádkou za pomoci nářadí a dílů převážených, po dobu soutěže, v soutěžním vozidle.

2.3. Přípravné (seznamovací) jízdy

Organizuje pořadatel závodu. Popis a harmonogram musí být zveřejněn v ZU.

3. PŘEDPISY PRO VOZIDLA

Vozidla jsou rozdělena do těchto základních skupin:

3.1 Skupina T1 - vozy upravené podle přílohy J MSŘ FIA čl. 281 – 283 a 285, pro T1. Pro vozy otestované do konce roku 2011 neplatí pro motor dle čl. 285–5.1.1 ad b. omezení jmenovitého objemu na 3000 ccm

3.2 Skupina T2 - vozy upravené podle přílohy J MSŘ FIA čl. 281 – 284

3.3 Skupina T3 - vozy upravené podle přílohy J MSŘ FIA čl. 281 – 283 a 286

3.4 Skupina T4 - vozy upravené podle přílohy J MSŘ FIA čl. 281 – 283 a 286a

3.5 Skupina T5 - terénní kamiony upravené podle přílohy J MSŘ čl. 281–283 a 287

3.6 Skupina TH - vozy upravené podle NTP - Technického předpisu pro TH Challenge CCR)

N. DRIFTING

1. MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V závodech automobilů v driftech je vypsáno Mistrovství ČR (MČR)

1.1.2 Závodů v driftech se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s minimálně platnou národní licencí pro drifting. Závodů se mohou zúčastnit i držitelé tzv. jednorázové licence, avšak bez možnosti přidělení bodů do šampionátu.

1.1.3 V MČR bude vypsáno minimálně 6 podniků, podle kalendáře na www.autoklub.cz.

1.1.4 Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky

1.1.5 Účast mimo soutěž je, pokud není ve zvláštních ustanoveních uvedeno jinak, povolena.

1.2 Rozdělení sportovních vozidel

1.2.1 Skupina D1, D2, D3 a STREET – vozy dle čl. A Národních technických předpisů pro drifting.

1.2.2 Účastnit se mohou pouze vozidla s poháněnou zadní nápravou.

1.2.3 Vozidla skupiny D1, D2, D3 musí absolvovat povinné testování sportovních automobilů.

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 V kvalifikačních jízdách budou přiděleny body na základě hodnocení rozhodčích. Podle vypsaného závodu prvních 32 nebo 16 jezdců postupuje do tandemových jízd. Vítěze podniku a další pořadí určí play-off systém. Pořadí vyřazených ve stejném kole určí pořadí po kvalifikaci.

1.3.2 Body se přidělují podle stupnice:

Body za umístění v kvalifikaci (PRO):

Místo	1	2	3	4	5-8	9-16	17-32
Body	7	6	5	4	3	2	1

Body za umístění v tandemových jízdách (PRO):

Místo	1	2	3	4	5-8	9-16	17-32
Body	100	88	76	64	48	32	16

Body za umístění v kvalifikaci (PRO2):

Místo	1	2	3	4	5-8	9-16
Body	6	5	4	3	2	1

Body za umístění v tandemových jízdách (PRO2):

Místo	1	2	3	4	5-8	9-16
Body	100	80	70	60	40	20

Body za umístění (PRO 3 a STREET):

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Body	20	17	15	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Mistrovství ČR má určit mistry ČR v driftech i další pořadí jezdců ve skupinách D1, D2, D3 a STREET.

1.4.2 V případě že na konci sezóny bude mít více jezdců stejný počet bodů, bude postupováno podle NSŘ kap. D., čl. 5.

1.4.3 Výsledky budou započteny ze všech uspořádaných závodů.

1.5 Průběh závodu

1.6.1 Všechny tréninky a jízdy probíhají podle ustanovení NSŘ a Standardních propozic Driftingu, pokud není stanoveno jinak.

1.6.2 Povrch tratě nesmí vykazovat vyšší abrazivitu.
1.6.3 Minimální počet zatáček je 4.
1.6.4 Minimální délka tratě je 400 m.
1.6.5 Minimální počet startujících závodníků je 10.
1.6.6 Průběh startu je pevný.

2. GYMKHANA

2.1 Všeobecná ustanovení

2.1.1 Jízda řízeným smykem po vyznačené trati. Těchto závodů se mohou zúčastnit vozy s náhonem zadní nápravy a vozy s pohonem všech čtyř kol. Drift se jezdí ve skupinách D1, D3, STREET a OPEN.

2.1.2 Závodů Gymkhana se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou minimálně národní licencí pro drifting a dále jezdci s jednorázovou licencí bez nároků na přidělení bodů do šampionátu ve skupinách PRO a PRO3.

2.1.3 Bude vypsáno minimálně 6 podniků, podle kalendáře na www.autoklub.cz.

2.2 Rozdělení sportovních vozidel

2.2.1 Účastnit se mohou pouze automobily s náhonem na zadní nápravu a s pohonem všech kol. Obecně platí, že závod se skládá z tréninku a závodu.

2.2.2 Skupiny vozidel

Skupina STREET - vozy dle čl. B Národních technických předpisů pro drifting
Skupina D1 a D3 - vozy dle čl. A Národních technických předpisů pro drifting
Skupina OPEN - vozidla s pohonem všech kol

2.2.3 Vozidla skupiny D1 a D3 musí absolvovat povinné testování sportovních automobilů.

2.3 Hodnocení závodu

2.3.1 Hodnocení jednotlivých závodů a celkové hodnocení se bude řídit podle článku 1 této kapitoly.

2.3.2 Body se přidělují podle stupnice:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Body	20	17	15	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

2.4 Hodnocení seriálu

2.4.1 Vítěz Gymkhany bude vyhlášen ve skupinách STREET a OPEN za předpokladu splnění podmínek bodu 3.1 Kap. D NSŘ.

Veškeré informace, pokyny, hodnocení poroty, technické specifikace, protestů, rozhodnutí a další informace podléhají Sportovním řádům CDS, které jsou k nalezení na webových stránkách drifting.cz.

O. KARTING

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Pro rok 2022 je vypsáno Mistrovství ČR (MČR), kterého se mohou účastnit jezdci s platnou národní, nebo mezinárodní licencí pro karting vydanou ASN států, kteří jsou členy Zóny střední Evropy. Mistrovství se mohou účastnit i občané ČR s licencí pro karting, vydanou jinou ASN, kteří splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast včetně podmínek MSŘ FIA.

1.1.2 Mistrovství ČR je tvořeno sérií závodů, jejichž jednotlivé výsledky se sčítají. Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem jezdcům započítávají automaticky.

1.1.3 Zahraniční jezdci mohou na závodech MČR startovat a zároveň bodovat do MČR. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

1.1.4 Jezdci s licencí vydanou AS AČR mohou do MČR bodovat pouze s licencí národní a vyšší kromě licence stupně NTG-C a NTP-C.

1.2 Vypsané třídy

1.2.1 Vypsané mistrovské třídy

MINI 60
BABY 60
OK Junior
OK
KZ2

1.2.3 Vypsané vložené třídy při MČR

Školní 50
Řídí se zvláštním předpisem – viz Standardní propozice kartingu 2019

1.3 Délka jízd, bodování jízd a hodnocení podniku

Při každém podniku jsou vypsány samostatně dvě finálové jízdy a jedno superfinále. Výsledek každé finálové jízdy a superfinále je rozhodující pro přidělení bodů, které se započítávají do konečných výsledků seriálu. Vítězem finálové jízdy nebo superfinále je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první.

1.3.1 Délka jízd

Finálové jízdy

Pro obě finálové jízdy jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

BABY 60	10 km	MINI 60	10 km
OK Junior	13 km	OK	13 km
KZ2	16 km		

Superfinále

Pro superfinále jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

BABY 60	12 km	MINI 60	12 km
OK	18 km	OK	18 km
KZ2	20 km		

1.3.2 Hodnocení podniku

Za výsledek podniku se považuje výsledek dosažený v superfinále (tzn. vítězem závodu se stává vítěz superfinále). Toto pořadí je rozhodující pro udělení cen za závod.

1.3.2.1 Finálové jízdy

Výsledek finálových jízd se do konečného pořadí mistrovství hodnotí podle následující tabulky.

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Body	20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

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

V případě nutnosti je možné více tříd sloučit. Hodnotí se každá třída zvlášť.

1.3.2.2 Superfinále

Výsledek superfinále se do konečného pořadí mistrovství hodnotí podle následující tabulky.

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Body	30	24	19	15	12	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

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

V případě nutnosti je možné více tříd sloučit. Hodnotí se každá třída zvlášť.

1.4 Hodnocení seriálu MČR

Do konečného hodnocení seriálu se započítávají výsledky podle následující tabulky.

1.4.1 Počet započítaných jízd

Počet odjetých jízd (finále, superfinále):	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8
Počet započítaných výsledků:	15	14	13	12	12	11	10	10	9	9	8

Finálová jízda nebo superfinále se považují za odjeté, pokud do nich odstartují alespoň tři jezdci dané kategorie.

Mistr ČR bude vyhlášen ve vypsaných třídách za předpokladu, že bude vypsáno minimálně 5 podniků a nejméně 3 podniky budou uspořádány. Do závěrečné klasifikace se započítávají pouze jezdci, kteří se zúčastnili alespoň 2 podniků. Za podnik se považuje jeden závodní víkend. Mistrem ČR se stane jezdec, který získá největší počet bodů za podmínky, že v dané třídě je klasifikováno nejméně 8 závodníků ve dvou podnicích. V případě, že bude klasifikováno méně závodníků, bude vyhlášen Vítěz třídy.

V případě, že nebudou body přiděleny alespoň v 9 bodovaných jízdách některé z tříd MČR, nebudou výsledky dané třídy MČR vyhlášeny.

1.4.2. Ex aequo

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

a) s vyšším počtem dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) v superfinále.
b) s vyšším počtem dosažených lepších umístění (1., 2. místo atd.) ve finálových jízdách.
c) neodstraní-li se i tato rovnostní kritéria, bude na stejném místě vyhlášeno více jezdců.

1.4.3 V případě, že nebudou body přiděleny alespoň v 9 bodovaných jízdách MČR, nebudou výsledky MČR vyhlášeny.

2. ŘÁD POHÁRU AČR

2.1 Všeobecná ustanovení

2.1.1 Pro rok 2022 je v kartingu vypsán Pohár AČR, kterého se mohou účastnit jezdci s platnou národní „NTP-E“, „NTP-F“, NTP-G a „NTP-H“ (licence „NTP-F, G a H“ neplatí pro KZ2, OK a OK Junior) pro karting vydanou AS AČR.

Poháru se mohou účastnit i občané ČR s licencí pro karting, vydanou jinou ASN, kteří splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast včetně podmínek MSŘ FIA.

2.1.2 Zahraniční jezdci mohou na závodech Poháru AČR startovat bez nároků na body.

2.1.3 Jezdci s licencí vydanou AS AČR mohou do Poháru AČR bodovat pouze s platnou národní „NTP-E“, „NTP-F“, NTP-G a „NTP-H“ (licence „NTP-F, G a H“ neplatí pro KZ2, OK a OK Junior, viz bod 2.2.1 Vypsané třídy Poháru AČR).

2.1.4 Pohár AČR je tvořen sérií závodů, jejichž jednotlivé výsledky se sčítají. Výsledky z jednotlivých závodů se do seriálu všem jezdcům započítávají automaticky.

2.2 Vypsané třídy

2.2.1 Vypsané třídy Poháru AČR

BABY 60	KZ2
MINI 60	KZ2 Gentleman
OK Junior	

2.3 Délka jízd, bodování jízd a hodnocení podniku

2.3.1 Jedou se samostatně dvě finálové jízdy a jedno superfinále. Výsledek každé finálové jízdy a superfinále je rozhodující pro přidělení bodů, které se započítávají do konečných výsledků seriálu. Vítězem finálové jízdy nebo superfinále je jezdec, který projel cílovou čarou po ujetí předepsané vzdálenosti jako první.

2.3.2 Délka jízd

Finálové jízdy

Pro obě finálové jízdy jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

KZ2 Gentleman 12 km

Superfinále

Pro superfinále jsou předepsány následující minimální vzdálenosti:

KZ2 Gentleman 15 km

Ostatní kategorie viz čl. 1.3.1 Délka jízd

2.3.3 Hodnocení závodu

Hodnocení jednotlivých jízd bude v souladu čl. 1.3.2 Hodnocení podniku MČR

2.4 Hodnocení seriálu Poháru AČR

Hodnocení seriálu Poháru AČR bude v souladu čl. 1.4 Hodnocení seriálu MČR

3. VYPSANÉ SÉRIE ASN PŘI MČR

EASYKART 60	ROK Junior	ROK GP
EASYKART 100	ROK EXPERT	

Pořádání těchto pohárů podléhá schválení sportovních a technických předpisů Komisí kartingu.

4. CHARAKTERISTIKA TRATÍ

Každá trať musí mít platnou licenci dle článku 3.12. - A. Obecná část NSŘ.

4.1 Základní charakteristika

Minimální délka	800 m
Maximální délka	1700 m
Minimální šířka	6,5 m
Maximální šířka	12 m

4.2 Zabezpečení dle Národního předpisu pro kartingové okruhy

Viz homologace trati.

P. AUTOMOBILOVÉ SPRINTY

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 Pro rok 2022 je vypsáno Mistrovství České republiky v automobilových sprintech (MČR).

1.1.2 Mistrovství ČR se mohou zúčastnit jezdci s platnou národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Podniku se mohou zúčastnit i jezdci s jinou licencí (jednorázová nebo jiných států), pokud splňují i ostatní zbývající podmínky pro účast, nebudou však bodovat v MČR.

1.2 Vypsané kategorie a třídy

1.2.1 Vypsané kategorie

V MČR v automobilových sprintech jsou vozidla rozdělena do dvou kategorií:

- Kategorie I – cestovní vozy
- Kategorie II – speciální vozy

1.2.2 Vypsané třídy

- Kategorie I – cestovní vozy

  B1 - benzin do 1400 ccm
  B2 - benzin nad 1400 ccm do 1600 ccm
  B3 - benzin nad 1600 ccm do 2000 ccm
  B4 - benzin nad 2000 ccm do 2500 ccm
  B5 - benzin nad 2500 ccm do 3000 ccm
  B6 - benzin nad 3000 ccm do 3500 ccm
  B7 - benzin nad 3500 ccm do 4000 ccm
  B8 - benzin nad 4000 ccm
  B9 - benzin do 4000 ccm 4×4
  B10 - benzin nad 4000 ccm 4×4
  D1 - diesel do 2000 ccm
  D2 - diesel nad 2000 ccm do 2500 ccm
  D3 - diesel nad 2500 ccm
  D4 - diesel do 2500 ccm 4×4
  D5 - diesel nad 2500 ccm 4×4
  E1 - elektro + hybridy
  V1 - veteráni do r. v. 1992 včetně
  Z1 - vozy upravené pro ruční řízení s držitele průkazu ZTP a ZTP/P

- Kategorie II – speciální vozy

  S1 - benzin do 2000 ccm
  S2 - benzin nad 2000 ccm
  S3 - diesel do 2000 ccm
  S4 - diesel nad 2000 ccm

1.2.3 Přepočty objemu motoru

Vozidla budou zařazena do vypsaných tříd dle přepočtové tabulky objemu motoru:

turbo, kompresor (počet nerozhoduje) – objem x 1,7
wankel – objem x 1,5
NOS – Nitro – objem x 1,3
Metylalkohol, H_2O – bez přepočtu
dieselové motory s turbodmychadlem – bez přepočtu

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Hodnocení jednotlivých závodů se provede ve vypsaných kategoriích a třídách.

1.3.2 Každý závod se skládá ze tří až pěti jízd. Vítězem se stává jezdec, který dosáhl v jedné z měřených jízd nejrychlejšího času.

1.3.3 Měření času se provádí s přesností na tisícinu sekundy.

1.3.4 Při rovnosti součtu časů rozhoduje nejrychlejší jízda z porovnávaných časů.

1.3.5 Body v kategoriích a třídách se přidělují následovně:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

Pokud v kategorii nebo třídě odstartuje do závodu méně než 5 jezdců, přidělují se poloviční body.

1.4 Klasifikace mistrovství

1.4.1 Hodnocení v jednotlivých kategoriích a v objemových třídách se provede podle součtu započitatelných bodů podle čl. 1.3.5.

1.4.2 Mistr ČR bude vyhlášen v jednotlivých kategoriích za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 Kapitoly D NSŘ. V jednotlivých objemových třídách bude vyhlášen Vítěz třídy za předpokladu, že v této kategorii startovalo nejméně 5 jezdců ve dvou podnicích. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů. První tři jezdci každé klasifikace, u které bude splněna podmínka o počtu jezdců, budou vyhlášeni při závěrečném vyhodnocení MČR.

1.4.3 <u>Počet započítaných závodů</u>

Počet uskutečněných závodů	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet započítávaných závodů	2	3	4	4	5	5	6	7

- v případě stejného počtu bodů bude postupováno podle bodů 5.1 a 5.2 kap. D „Systém mistrovství“.
- v případě další shody na prvních třech místech klasifikace rozhoduje menší součet časů ze společných závodů.

2. PŘEDPISY PRO TRAŤ

Rovná trať v minimální délce 400 metrů a s minimální šířkou 5 metrů pro jednu závodní dráhu. Dráhy vedou ve vzdálenosti 10 metrů od prostoru pro diváky nebo jsou odděleny svodidly.

3. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

Ochranné přilby

Povinnost používat ochranné přilby minimálně specifikace dle evropské normy ECE (hom. zn. E) (viz kap. E – 6.2.3.1) nebo dle standardů FIA 8858-2002, 8860-2004, 8859-2015, 8860-2010 (TL FIA č. 33, 41, 49) a dle standardů SNELL, BS, SFI

Výbava jezdce (kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Kompletní výbava dle standardu FIA 8856-2000 (TL FIA č. 27) je důrazně doporučena. Použití rukavic, kompletní ústroj pokrývající celé tělo a pevné obuvi je povinné.

Q. ESPORT

1. SPORTOVNÍ PRAVOMOC, ESPORT

Autoklub České republiky (dále i jen „AČR“ nebo „ASN“) je spolkem v souladu se zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění. AČR provádí určité činnosti v jednotlivých disciplínách esportu prostřednictvím Komise esportu AČR.
Organizační a jednací řád Sportovních komisí AČR (dále jen „OJŘ AČR“) vychází ze Stanov AČR, podrobně upravuje postavení Sportovních komisí AČR.
Národní sportovní řády esportu AČR, včetně všech dokumentů a předpisů v nich obsažených, jsou v tomto znění platné ke dni jejich vydání.
Veškeré změny a doplnění Národních sportovních řádů AČR jsou publikovány na webových stránkách AČR „www.autoklub.cz“, které jsou oficiálním informačním zdrojem AČR.
Tyto změny a doplnění nabývají platnosti a účinnosti dnem jejich zveřejnění na webových stránkách AČR, nebude-li stanoveno jinak. Povinnost držitelů příslušných licencí eSports AČR je sledovat tyto změny.

1.2 Sportovní komise AČR

1.2.1 Komise eSport

předseda:	Ondřej Bureš	*bures@autoklub-servisni.cz*
místopředseda:	Josef Strnad	
členové:	Martin Zubíček	
	Jakub Schimmer	
	Aleš Síla	

2. LICENCE

Všechny žádosti o licence pro esport musí být vyřizovány výhradně online přes informační systém AČR (dále ISAČR) na stránce is.autoklub.cz
Platnost všech vydaných licencí končí dnem 31. 12. 2022.

3. DISCIPLÍNY A SERIÁLY

3.1 Rally
- MMČR v online rally (www.onlinerally.cz)

3.2. Drift
- Brudra Virtual Drift Challange v AČR

3.3 Závody automobilů na okruzích
- MČR v Gran Turismo Sport
- Czech Simracing Series

Q. ESPORT

POPLATKY AS AČR

1. Zápisy do kalendáře

1.1 Automobily

ME	poplatek FIA +	18240
MEZ	poplatek FIA +	12160
Zónový podnik	poplatek FIA +	7300
M ČR, volný podnik (mimo AC RB, slalom, sprint a drifting)		7300
M ČR, volný podnik (pro AC RB, slalom, sprint a drifting)		2430
Klubový podnik		1220
Cizí mistrovství v ČR jako samostatný podnik		24320
Volný zahraniční podnik v ČR		14560
Pořádání série ASN		36470
Pořádání značkové série ASN		145860

1.2 Karting

ME, MEZ	poplatek CIK-FIA +	6080
Zónový podnik	poplatek CIK-FIA +	4860
M ČR, volný podnik (mimo AC RB, slalom a drifting)		4860
Cizí mistrovství v ČR jako samostatný podnik		46810
Volný zahraniční podnik v ČR		6080
Pořádání značkové série ASN		24890
Pořádání série ASN		6080

Pozn.: Součástí poplatku za zápis jsou i poplatky vybírané OSA a Integramem za hudební produkci při jednotlivých podnicích

2. Změna termínu na žádost pořadatele

ME	poplatek FIA +	6080
MEZ		3650
M ČR, zónový podnik, volný podnik		2430

3. Zrušení podniku na žádost pořadatele

ME	poplatek FIA +	24310
MEZ		12160
M ČR, zónový podnik, volný podnik		6080

4. Licence pro automobily

4.1 Národní licence jezdce

	Poplatek bez pojištění
Licence jezdce – stupeň „NTC-R, NTD-R, NTD-C, NTC-C“ [1]	2500
Licence jezdce – stupeň „NTC-R, NTD-R, NTD-C, NTC-C“ [2]	2500
Licence jezdce – stupeň „NTF-R, NTF-C, NTG-C“ [1]	750
Licence jezdce – stupeň „NTG-R, NTH-C“	650
Licence jezdce – stupeň „NT-REG, NTM-R“	500
Licence jezdce – jednorázová	200

4.2 Mezinárodní licence jezdce

	Poplatek bez pojištění
Licence jezdce (stupeň „IT-REG“) [2]	2500
Licence jezdce (stupeň „ITF-C“) [2] – JuniorBuggy	3000
Licence jezdce (stupeň „ITE-C“) [2] – JuniorBuggy	3000
Licence jezdce (stupeň „ITD-C, ITD-R, ITE“) [2]	4300
Licence jezdce (stupeň „ITC-C, ITC-R“) [2]	4800
Licence jezdce (stupeň „ITB“) [2]	6000
Licence jezdce (stupeň „ITA“) [2]	36000

[1] Licence je vydávána bez povolení startu v zahraničí. Každý jezdec, který chce startovat v zahraničí, musí požádat sekretariát AS AČR o povolení startu v zahraničí, které mu bude vydáno na základě uzavřeného jednorázového nebo celoročního cestovního úrazového pojištění.
[2] Licence je vydávána s celoročním povolením startu v zahraničí.
[3] Licence je vydávána bez možnosti startu v zahraničí.

4.3 Poplatek za vystavení licence jezdce na pseudonym činí trojnásobek základní sazby.

4.4 Uvedené poplatky jsou bez pojištění. Jezdec musí uzavřít úrazové pojištění dle vlastního uvážení podle nabídky v informačním systému.

4.5 Národní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	2430
Fyzická osoba	3660
Firemní	6080
Sponzorská	6790

4.6 Mezinárodní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	3050
Fyzická osoba	6080
Firemní	15820
Sponzorská	16900
Každá další licence	stejný poplatek jako původní

5. Licence pro karting

5.1 Národní licence jezdce

	Poplatek bez pojištění
Licence jezdce – stupeň „NTE-C“ [1]	2500
Licence jezdce – stupeň „NTE-C“ [1] – mládež do 15 let	1200
Licence jezdce – stupeň „NTE-C“ [1] – mládež 11 – 14 let	375
Licence jezdce – stupeň „NTE-C“ [2]	2500
Licence jezdce – stupeň „NTE-C“ [2] – mládež do 15 let	1200
Licence jezdce – stupeň „NTE-C“ [2] – mládež 11 – 14 let	375
Licence jezdce – stupeň „NTH-C“ [3] – mládež do 10 let	325
Licence jezdce – stupeň „NTG-C“ [3] (neplatí pro KZ2, OK a OK Junior)	750
Licence jezdce – stupeň „NTG-C“ [3] – mládež do 11 let (neplatí pro OK Junior)	375
Licence jezdce – stupeň „NTP-C“ [3] – pouze Moravský pohár	200
Licence jezdce – stupeň „NTZ-C“ – Školní	Zdarma

5.2 Mezinárodní licence jezdce

		Poplatek bez pojištění
Licence jezdce (stupeň „ITG“) [2]	12 - 14 let	3000
Licence jezdce (stupeň „ITF“) [2]	12 - 14 let	3000
Licence jezdce (stupeň „ITE“) [2]	15 let	4300

[1] Licence je vydávána bez povolení startu v zahraničí. Každý jezdec, který chce startovat v zahraničí, musí požádat sekretariát AS AČR o povolení startu v zahraničí, které mu bude vydáno na základě uzavřeného jednorázového nebo celoročního cestovního úrazového pojištění.
[2] Licence je vydávána s celoročním povolením startu v zahraničí.
[3] Licence je vydávána bez možnosti startu v zahraničí.

5.3 Poplatek za vystavení licence jezdce na pseudonym nebo za vystavení duplikátu činí trojnásobek základní sazby.

5.4 Uvedené poplatky jsou bez pojištění. Jezdec musí uzavřít úrazové pojištění dle vlastního uvážení podle nabídky v informačním systému.

5.5 Národní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	2430
Fyzická osoba	3660
Firemní	4860
Sponzorská	5300

5.6 Mezinárodní licence soutěžícího

Na jméno zákonného zástupce	100
Klubová	3050
Fyzická osoba	6080
Firemní	8100
Sponzorská	8770

6. Licence činovníků

SK, TK - mezinárodní	1220
Hlavní časoměřič	1220
SK, TK národní	610
Časoměřič	610
Časoměřič – adept	120
Licence časoměřičské nebo zpracovatelské skupiny	3650

7. Ostatní licence

Ředitel sportovního podniku, tajemník závodu, hlavní činovník pro bezpečnost		1220
Činovník pro bezpečnost – dispečink, předjezdec		610
Ředitel a tajemník podniku pro karting		610
Licence trati (ZAV, AK, RK), Prohlídka RZ - vč. nákladů na inspekci		8500
Licence trati pro závody na okruzích		12200
Mezinárodní licence trati motokárového areálu	poplatek CIK-FIA+	6100
Národní licence trati motokárového areálu		3680
Licence jezdecké školy		12200
Licence člena záchranného systému		1700
Licence záchranného systému		17400

8. Pojištění odpovědnosti účastníka závodu

8.1 Rally, historické rally

	1 den	*2 dny*	*3 dny*
regionální (volné) závody	1045,-	1568,-	1777,-
mistrovství ČR	1420,-	1986,-	2404,-
ME, MS	1986,-	2717,-	3240,-
8.1.1 Závody juniorů rally (Pohár mládeže)			
mistrovství ČR	323,-	470,-	551,-

8.2 Závody do vrchu

	1 den	*2 dny*	*3 dny*
regionální (volné) závody	618,-	784,-	1045,-
mistrovství ČR	808,-	1093,-	1359,-
ME, MS	1097,-	1463,-	1862,-

8.3 Závody na okruhu, rallycross, autocross

	1 den	*2 dny*	*3 dny*
regionální (volné) závody	261,-	375,-	437,-
mistrovství ČR	337,-	480,-	565,-
ME, MS	437,-	627,-	732,-
8.3.1 Autocross Junior Buggy a Racer Buggy			
regionální (volné) závody	62,-	90,-	109,-
mistrovství ČR	81,-	119,-	138,-
ME, MS	109,-	157,-	181,-

8.4 Cross country rally

	1 den	*2 dny*	*3 dny*
regionální (volné) závody	494,-	713,-	836,-
mistrovství ČR	618,-	912,-	1045,-
ME, MS	836,-	1192,-	1411,-

8.5 Autoslalom, Drifting a sprint

	1 den	*2 dny*	*3 dny*
regionální (volné) závody	76,-	95,-	95,-
mistrovství ČR	86,-	105,-	128,-
ME, MS	233,-	399,-	399,-

8.6 Závody Pravidelnosti (Závody veteránů bez měření dosažené rychlosti)

1 den	*2 dny*	*3 dny*
76,-	95,-	114,-

8.7 Drifting

	1 den	*2 dny*	*3 dny*
regionální (volné) závody	76,-	95,-	95,-
mistrovství ČR	86,-	105,-	128,-
ME, MS	233,-	399,-	399,-

8.8 Karting

	1 den	*2 dny*	*3 dny*
regionální (volné) závody	57,-	76,-	86,-
mistrovství ČR	76,-	95,-	105,-
ME, MS	90,-	133,-	133,-
8.8.1 Karting – junioři do 19 let			
regionální (volné) závody	29,-	38,-	38,-
mistrovství ČR	48,-	76,-	48,-
ME, MS	90,-	133,-	133,-

8.8.2 Karting - ostatní			
Handicapovaní jezdci	29,-	29,-	29,-
Trénink (bez ohledu na typ závodu)	133,-		
Ukázková jízda/exhibice	133,-		

9. Protesty, odvolání	**nár./mez.**
Podání protestu	11.500/20.000
Odvolání u Národního odvolacího soudu	22.000/39.000

10. Poplatky za tiskoviny

Homologační list FIA – všechny skupiny nebo HA (nad 100 stran)	čb		3660
Homologační list FIA – všechny skupiny nebo HA (nad 100 stran)	bar.		4200
Homologační list FIA – motor	čb		1220
Homologační list FIA – motor	bar.		1390
Homologační list FIA – vozidla HA (do 100 stran)			1830
Mezinárodní sport. Řády FIA (originál)	poplatek FIA +	10 %	10 %
Bulletin FIA (originál)	poplatek FIA +	10 %	10 %

11. Poplatky za technické úkony

11.1 Testování

11.1.1 Testování sportovních automobilů včetně měření hluku (mimo vozidel nad 3,5 t)

a) Periodické testování

- testování v termínu (včetně změny majitele)	2400
- testování mimo termín (včetně změny majitele)	6100
- testování FIA skupin off-road	1900
- testování národních divizí off-road	700
- testování národních skupin ZAV (ZAO) E1H, E2H	700
- testování slalom	700
- testování drifting	700
- testování KartCross, SprintCar	700
- testování HA ZAV	250
- testování ČT HA RX	350

b) Testování nového vozu a vozu "dovoz" (individuální testování)

- testování vozu	4850
- testování vozu skupin E1H, E2H	400
- testování HA (ZAV)	0
- testování vozu ČT HA RX	0

c) Opakované testování

- opakované testování po havárii	1900
- opakované testování po odstranění závad	660

Členové Klubů mistrů jsou zproštěni od základního poplatku za testování jednoho vozidla za rok v majetku člena – fyzické osoby.

11.1.2 Testování sportovních nákladních vozidel nad 3,5 t

- testování nového vozu v termínu	4300
- periodické testování (včetně změny majitele)	3050
- opakované testování po havárii	1900

Uvedené poplatky za testování jsou minimální a mohou být případně zvýšeny pro pokrytí nákladů s testováním spojených (cestovné atd.).

11.2 Vystavování a výměna dokumentů

Vystavení FIA HTP	poplatek pro FIA (326€) +	3700
Přidání varianty do HTP	poplatek pro FIA (163€) +	1850
Prodloužení platnosti HTP	poplatek pro FIA (163€) +	1850
Vystavení TPHV		3700
Zapsání změny/doplnění varianty do TPHV		1400
Vystavení duplikátu HTP/TPHV		5350
Vystavení FIA průkazu		3700
Vystavení kopie národní homologace		1250
Vystavení duplikátu Průkazu sportovního vozidla		1000
Vystavení certifikátu k ASN homologované OK		1250

11.3 Povolení, schválení, změny

Povolení individuální stavby vozů D7, D8, D9, JB		6100
Povolení individuální stavby závodních automobilů kategorie II (E1, E2SH) a vozidel SuperBuggy a Buggy1600		12200
Schválení výrobce ochranné konstrukce do skupiny AVOK		12200
Národní homologace LED světel		5600
Národní homologace ochranné konstrukce		24300
Vystavení certifikátu k ASN homologované OK	poplatek pro FIA (100 €) +	1200
Schválení národní homologace jiné ASN pro účast v ČR		€ 1.050
Národní homologace a schválení typu automobilu		182000
Homologace sportovního vozidla a jejich dodatků u FIA	poplatek FIA +	10 %
Schvalování typu Buggy včetně JB a RB		97200
Každá podstatná změna schváleného typu		12200

12. Registrace komponentů pro karting

- registrace hlavní skupiny (motor, šasi)		6100
- prodloužení registrace hlavní skupiny po 3 letech		1220
- registrace oblečení na 5 let		2400
- registrace podskupin (výfuk, tlumič sání)		2400
- prodloužení registrace podskupiny po 3 letech		650
- změna registrace (dodatek)		1260
- homologace CIK-FIA	poplatek CIK-FIA +	10 %

13. Zapůjčení vah

Zapůjčení vah pořadateli na sportovní podnik (je v ceně za zápis)		0
Zapůjčení vah mimo sportovní podnik – bez obsluhy	1 den	11.000

14. Poplatky za zapůjčení časoměrného zařízení

Tyto poplatky platí po podniky zapsané v kalendáři AČR - příloha 3, a také pro klubové motoristické akce (schválené ZU či propozice) na základě oznámení na AS AČR a schválení AS AČR. Podmínkou zapůjčení je absolvování zaškolení obsluhy zařízení.

14.1 Měřící aparatura /Alge, Heuer, ČK/ (v ceně je odpovídající spotřební materiál – papír, rolky, nabíjecí baterie vč. nabití nebo tužkové baterie, kabeláž)

Subjekt	**Poplatek za den /souprava**	**Poplatek za den /souprava**
Pořadatel - klub AČR		
Sada pro start do RZ (hodiny, tiskárna, fotobuňky)		980
Sada do cíle RZ (2x hodiny, tiskárna, fotobuňky)		980
Hodiny do ČK		430
Cílové hodiny (Alge, Heuer) 1 ks		490
Záložní sada k hlavnímu měření		240
Semafor Č/Z (start do okruhových RZ vč. příslušenství)		430

Hodiny ALGE na rampu	980
Spojení STOP – CÍL (datové spojení pro přenos výsledků)	610
Náhradní zdroj (kufřík baterie 12V 7,2 Ah, nabíječka)	110
Pořadatel - klub mimo AČR a zahraničí	
Sada pro start do RZ (hodiny, tiskárna, fotobuňky)	1960
Sada do cíle RZ (2x hodiny, tiskárna, fotobuňky)	1960
Hodiny do ČK	860
Cílové hodiny (Alge, Heuer) 1 ks	980
Záložní sada k hlavnímu měření	480
Semafor Č/Z (start do okruhových RZ vč. příslušenství)	860
Hodiny ALGE na rampu	1960
Spojení STOP – CÍL (datové spojení pro přenos výsledků)	1220
Náhradní zdroj (kufřík baterie 12V 7,2 Ah, nabíječka)	220

Jednorázové tužkové baterie budou účtovány podle spotřeby. Pro pořadatele rally je v poplatcích zahrnut dovoz do centra rally a odvoz. Pořadatel je povinen zajistit ubytování pro obsluhu hodin. Platba za použité zařízení by měla proběhnout v hotovosti ihned po skončení podniku. Pořadatel si může za dohodnutou úplatu zajistit kontrolu zařízení před začátkem podniku.

V případě zaslání zařízení přepravní službou bude účtováno 200 Kč/ balík, kufr

14.2 Použití transpondéru včetně fotobuňky a hodin

Jednodenní podnik	2430
Dvoudenní podnik	3650
Ztráta nebo zničení transpondéru	12500
Nevrácení transpondéru do 7 dnů po podniku	6080
Držák transpondéru	110

15. Poplatky za zapůjčení radiostanic

Subjekt	poplatek za závod
Podnik zapsaný v kalendáři AS AČR	1220
Podnik nezapsaný v kalendáři AS AČR	3650

Pro pořadatele rally je v poplatcích zahrnut dovoz do centra rally a odvoz. Pořadatel je povinen zajistit ubytování pro obsluhu monitorovacího systému. Platba za použité zařízení by měla proběhnout v hotovosti ihned po skončení podniku.

16. Poplatky za zapůjčení zařízení AČR

zařízení	poplatek za závod
- světelná tabule	1220

17. Ostatní poplatky

Roční školení jezdců ve střediscích	max. 400
Základní školení pro Rally	max. 1500
Základní školení cross country	1500
Jezdecká škola	max. 9000
Okruhová škola dle délky	max. 24.000 + DPH

18. Jednotný max. vklad za jedno vozidlo (bez DPH a pojištění)

	Vklad
Automobilové rally – ME	35000
Automobilové rally – ERT	19000
Automobilové rally – dvoudenní M ČR	17000
Rallysprint série	11000
Pohár mládeže – jednodenní	8300

Rally historických automobilů – jednodenní M ČR	10000
Rally historických automobilů – dvoudenní M ČR	15000
Rally historických automobilů – dvoudenní ME	€ 1200
Rally legend – jednodenní M ČR	4000
Rally legend – dvoudenní M ČR	8000
Závody do vrchu M ČR při ME – jeden závod	6500
Závody do vrchu M ČR – dva závody	5000
Závody do vrchu M ČR HA a ČT při ME – jeden závod	4500
Závody do vrchu M ČR HA a ČT – dva závody	4000
Závody na okruzích – TWC, F4 – jeden závod	10000
Závody na okruzích – TC, GT, D2, D5 – jeden závod	14000
Závody na okruzích – ČST – jeden závod	5000
Závody na okruzích – Junioři do 21 let	max. 50% sleva
Autocross	4500
Autocross – Racer buggy	3000
Rallycross	€ 200
Automobilový slalom – jednodenní	1.000
Automobilový slalom – dvoudenní	2.000
Cross-country	dle ZU
Drifting	3500
Karting – MČR	2800
Karting – Školní 50	1450

Částky vkladů jsou maximální. Jejich výše může být pro jednotlivé skupiny jezdců nebo vozidel při jednom podniku rozdílná.

19. Poplatky za používání monitorovacího systému (pro podniky zapsané v Příl. 3)

Mistrovství ČR, dvoudenní volný podnik	18300
Rallysprint série, volný podnik	14600
Zapůjčení jednotky na jeden podnik (hradí soutěžící ve vkladu)	110
Zapůjčení soupravy na jeden podnik (hradí soutěžící)	400
Prodej stálé soupravy pro namontování do vozidla	1000
Ztráta nebo zničení jednotky	16500
Technická podpora servisní organizace při podniku	2430

Pro pořadatele rally je v poplatcích zahrnut dovoz do centra rally a odvoz. Pořadatel je povinen zajistit ubytování pro obsluhu monitorovacího systému. Platba za použité zařízení by měla proběhnout v hotovosti ihned po skončení podniku.

20. Poplatky za používání záchranného systému ASR

20. 1 Podniky zapsané v Příloze 4 dle NSŘ kap. F, G, L, N

Vozidlo záchranného systému vč. dvoučlenné posádky a ujetých km	10.500 Kč /den

20. 2 Podniky zapsané v Příloze 4 dle NSŘ kap. H, I, J

Vozidlo záchranného systému vč. dvoučlenné posádky a ujetých km	Dle smlouvy s pořadatelem

20. 3 Podniky nezapsané v Příloze 4

Vozidlo záchranného systému vč. dvoučlenné posádky a ujetých km	13.500 Kč /den

21. Předhlášení

Všechny poplatky budou v roce 2023 zvýšeny o 5 % (neplatí pro bod 18)

SEZNAM STŘEDISEK AUTOMOBILOVÉHO SPORTU

Středisko automobilového sportu Klatovy
při Pošumavském automoto klubu Klatovy v AČR
Dobrovského 154
339 01 Klatovy II.
vedoucí: Pavel Štípek, mobil: 720 037 750
e-mail: stipek@pamk.cz

Středisko automobilového sportu Jičín
při Motorsport servis klubu v AČR
Jan Mochan
Jaselská 1006
506 01 Jičín
vedoucí: Jan Mochan, mobil: 737 018 741
e-mail: jmochan@email.cz

Středisko automobilového sportu Zlín
Hornomlýnská 3715
760 01 Zlín
vedoucí: Miloslav Regner, tel.: 577 210 677, mobil: 602 772 430
e-mail: regner@rallyzlin.cz

Středisko mládeže
při Klubu mládeže v AČR
Jakubská 121/1, 602 00 Brno
vedoucí: Jakub Vymazal
e-mail: jakub.vymazal@gmail.com

KALENDÁŘ AUTOMOBILOVÝCH PODNIKŮ 2022

1. AUTOMOBILOVÉ RALLY

1.1 SONAX Mistrovství České republiky v rally + HA

08.-10.04.	Valašská Rallye
07.-08.05.	Rallye Šumava Klatovy
20.-21.05.	49. Rallye Český Krumlov
17.-18.06.	Agrotec Petronas Rally Hustopeče
09.-10.07.	Rally Bohemia Mladá Boleslav
26.-28.08.	Barum Czech Rally Zlín
01.-02.10.	43. Invelt Rally Pačejov
14.-15.10.	3Städte Rallye (bez HA)

1.2 PIRELLI Rallysprint série + HA

29.-30.04.	Rallysprint Kopná
03.-04.06.	XV. Lak Racing Rallye Plzeň
22.-23.07.	41. Rally Příbram
12.-13.08.	Rally Fulnek
02.-03.09.	XXX. Rally Vyškov
16.-17.09.	Futures Contproduct Rally Morava
28.-29.10.	XVIII. Partr Rally Vsetín

1.3 Pohár 2+

29.-30.04.	Rallysprint Kopná
03.-04.06.	XV. Lak Racing Rallye Plzeň
22.-23.07.	41. Rally Příbram
12.-13.08.	Rally Fulnek
02.-03.09.	XXIX. Rally Vyškov
16.-17.09.	Futures Contproduct Rally Morava
28.-29.10.	XVIII. Partr Rally Vsetín

1.4 Volné podniky

26.03.	XXVIII. TipCars Pražský Rallysprint
02.04.	Testovací vložka Žiželice
26.11.	XXIX. TipCars Pražský Rallysprint
03.12.	Mikuláš Rally Slušovice

1.5 Alternativní energie

20.-21.05.	Czech New Energies Rally Český Krumlov

2. ZÁVODY DO VRCHU

2.1 Mistrovství České republiky + HA

03.04.	Brno – okruh	
06.-08.05.	Náměšť nad Oslavou	
27.-29.05.	Ecce Homo Šternberk	1 závod
10.-12.06.	Ústecká 21	
15.-17.07.	Vrbno pod Pradědem	
19.-21.08.	Lanškroun	
07.-09.10.	Liberec	

3. ZÁVODY NA OKRUZÍCH

3.1 FIA mistrovství a série

09.-10.04.	Most	WTRC
02.-04.09.	Most	Kamion + Nascar

3.2 Mistrovství České republiky

08.-10.04.	Hungaroring /HUN
03.-05.06.	Red Bull Ring /AUT
24.-26.06.	Poznaň /POL
22.-24.07.	Grobnik /HRV
19.-21.08.	Slovakiaring /SVK
09.-11.09.	Brno /CZE

3.3 Československá trofej

22.-24.04.	Slovakiaring /SVK
19.-21.08.	Slovakiaring /SVK
09.-11.09.	Brno /CZE

4. AUTOCROSS

4.1 Mistrovství Evropy

01.-03.07.	Nová Paka
19.-21.08.	Přerov

4.2 Mistrovství České republiky

23.-24.04.	Humpolec
30.04.-01.05.	Matschenberg /DEU
21.-22.05.	Přerov
13.-14.08.	Poříčí
03.-04.09.	Nová Paka
10.-11.09.	Dolní Bousov
01.-02.10.	Sedlčany

4.3 Mistrovství České republiky Divize 3 RB a Česká Trofej Divize 3RB160

23.-24.04.	Humpolec
30.04.-01.05.	Matschenberg /DEU
21.-22.05.	Přerov
04.-05.06.	Dobřany
13.-14.08.	Poříčí
03.-04.09.	Nová Paka
10.-11.09.	Dolní Bousov
17.-18.09.	Dobřany
01.-02.10.	Sedlčany

4.5 Volné podniky

09.-10.04.	Sedlčany	pouze RB
14.-15.10.	Setkání mistrů Humpolec	

5. RALLYCROSS

5.1 Mistrovství České republiky

02.-03.04.	Melk /AUT
23.-24.04	Slomczyn /POL
11.-12.06	Sedlčany
23.-24.07.	Poznaň /POL
06.-07.08	Sedlčany
24.-25.09.	Nyirad /HUN
08.-09.10.	Slovakiaring /SVK

6. RALLY HISTORICKÝCH VOZIDEL
6.1 Rally pravidelnosti
BUDE DOPLNĚNO

Volné podniky

22.-24.04.	Rallye Prague Revival

7. AUTOMOBILOVÝ SLALOM
7.1 Mistrovství České republiky

28.05.	Přerov
29.05.	Zlín
23.07	Pačejov
06.08.	Násedlovice
07.08.	Karlín
24.-25.09.	Vysoké Mýto

**/ podléhá potvrzení pořadatele*

8. CROSS COUNTRY
8.1 Mezinárodní mistrovství České republiky

08.-10.04.	Baja Drawsko Pomorskie
13.-15.05.	Baja Borne Sulinowo
03.-05.06.	Rajd Czarne
30.-31.07.	Baja Przasnysz
02.-04.09.	Baja Szczecin

9. DRIFTING
9.1 Mistrovství České republiky

18.04.	Slovakiaring /SVK
14.-15.05.	Panenský Týnec
18.-19.06.	Riga /LVA
16.-18.09	Panenský Týnec Night
29.-30.10.	Automotodrom Brno

9.2 Volné podniky

27.03.	Praha/Panenský Týnec	testování

10. KARTING
10.1 Mistrovství České republiky + Pohár AČR

22.-24.04.	Cheb
20.-22.05	Třinec
24.-26.06.	Vysoké Mýto
22.-24.07.	Písek
19.-21.08.	Vysoké Mýto
09.-11.09	Wackersdorf /DEU

10.2 Volné podniky

09.-10.04.	Třinec	Soustředění mládeže

Aktuální kalendáře jednotlivých mistrovství a spojení na pořadatele jsou k dispozici pod jednotlivými disciplínami automobilového sportu na stránkách Autoklubu ČR:
www.autoklub.cz
Kalendář podniků Zóny střední Evropy najdete na adrese:
www.cez-motorsport.com

SÉRIE ASN A FIA

MASCOM CUP

Série je vypsána v rámci Mezinárodního mistrovství České republiky v autocrossu a rallycrossu pro rok 2022. Bude probíhat dle schválených propozic a mohou se jí zúčastnit pouze vozidla postavená a upravená podle příslušného technického předpisu.
Propozice, přihlášky a další informace obdrží zájemci na adrese pořadatele série:
RSK TRADE s.r.o.
Psárská 4
252 44 Psáry
mobil: 608 111 864
e-mail: rsktrade@seznam.cz
Kontaktní osoba: Roman Kalvoda

MAVERICK HILL CLIMB CZECH

Série závodů automobilů do vrchu pro rok 2022 je vypsána dle vlastních schválených sportovních a technických řádů. Vybrané podniky budou uspořádány současně s MČR ZAV.
Propozice, registrace, přihlášky na adrese promotéra a pořadatele série:
Maverick Rescue z.s.
Mobil: +420 777 679 289
E-mail: maverick.rerscue@seznam.cz
Kontaktní osoba: Aleš Gänsdorfer

PEUGEOT RALLY CUP CZECH REPUBLIC (PRCCZ)

je vypsán na vybraných podnicích v rámci Mistrovství České republiky v rally pro rok 2022. Seriálu se mohou zúčastnit posádky startující s vozem PEUGEOT 208 Rally4 a Peugeot 208R2.
Propozice, přihlášky a další informace obdrží zájemci na adrese promotéra série:
Autoklub servisní s.r.o.
Opletalova 1337/29,
110 00 Praha 1 – Nové Město
mobil: 737 234 535
e-mail: koudelka@autoklub.cz
Kontaktní osoba: Jan Koudelka

POHÁR PIRELLI

Pohár Pirelli 2022 je vypsán při samostatně pro Mistrovství České republiky v rally a pro Rallysprint sérii. Pohár bude probíhat dle propozic poháru
Promotérem Poháru Pirelli 2022 je firma Motorsport, spol. s r.o. odpovědná za dodávky pneumatik pro účastníky Poháru Pirelli 2022 a vyplácení cen pro vítěze.
Veškeré dotazy týkající se Poháru Pirelli 2022 směřujte na níže uvedený kontakt:
Motorsport, spol. s r.o.
Poděbradská 541/29
190 00 Praha 9
Tel: +420 284 818 923
Fax: +420 284 818 925
web: www.zavodnipneu.cz

Kontaktní osoba:	Martin Komínek	GSM: +420 724 208 808 kominek@motorsport.cz
	Ing. František Podhajský	GSM: +420 777 295 429 podhajsky@motorsport.cz

RALLYCROSS CUP

Série je vypsaná jako seriál závodů v rallycrossu pro rok 2022. Bude probíhat dle schválených propozic a mohou se ho zúčastnit vozidla odpovídající příslušnému technickému předpisu. Propozice, přihlášky a další informace naleznou zájemci na webu rallycrosscup.cz. Pořadatelem série je:
Rallycross klub AČR,
Jižní svah 1188, Sedlčany 264 01
Tel.: 724 774 878
rallycross-cup@email.cz
Kontaktní osoba: Daniel Kříž

SÉRIE ASN V KARTINGU

Pro rok 2022 byly schváleny pro karting série **EASY a ROK**. Série budou probíhat dle schválených sportovních a technických předpisů.

ZLATÁ SPONA AČR

1. Zlatou sponu propůjčuje AS AČR fyzickým a právnickým osobám za jejich přínos pro rozvoj českého automobilového sportu.

2. Zlatá spona je propůjčována každoročně na návrh fyzické či právnické osoby následovně:

a) Zlatou sponu obdrží zpravidla držitel mistrovského titulu šampionátu vypsaného FIA (MS nebo ME),

b) dále lze propůjčit Zlatou sponu i jiným fyzickým osobám než aktivním sportovcům, pokud jejich přínos pro český automobilový sport je opravdu mimořádný, a to i v případě, že se jedná o cizího státního příslušníka.

Tímto způsobem se udělují max. tři Zlaté spony ročně.

3. Návrhy na ocenění Zlatou sponou musí být doručeny sekretariátu AS AČR každoročně do 15. října. Došlé návrhy posoudí a o ocenění rozhodne řídící výbor AS AČR.

4. Držitel Zlaté spony, pokud je vlastníkem jakékoliv licence AS AČR na jeho jméno, je nadále osvobozen od placení poplatku za licenci, na níž má nárok.

5. Pokud se držitel Zlaté spony dopustí takového činu, který poškodí pověst českého automobilového sportu, může mu být Zlatá spona, na základě rozhodnutí řídícího výboru AS AČR, odebrána, čímž zanikají i veškeré s tím spojené výhody.

6. Seznam držitelů Zlatých spon bude každoročně uveden v Ročence automobilového sportu AS AČR.

7. Zlaté spony budou doprovázeny certifikátem jejich právoplatnosti.

8. Předání Zlatých spon bude organizováno sekretariátem AS AČR na úrovni odpovídající významu ocenění.

Držitelé Zlaté spony:

č. 1 Jan Trajbold	Mistr Evropy v hist. rally 1992 a 1995
č. 2 Eva Trajboldová	Mistr Evropy v hist. rally 1992 a 1995
č. 3 Josef Kopecký	Mistr Evropy v závodech do vrchu 1994
č. 4 Škoda a.a.s.	Vítěz poháru konstruktérů MS 1994
č. 5 Enrico Bertone	Mistr Evropy v rally 1995
č. 6 Massimo Chiapponi	Mistr Evropy v rally 1995
~~č. 7 Martin Koloc~~	~~Mistr Evropy v závodech kamionů 1995~~
	odejmuta rozhodnutím VV FAS ze dne 29. 6. 1999
č. 7 Stanislav Matějovský	Mistr Evropy v závodech kamionů 2001
č. 8 Otakar Krámský	Mistr Evropy v závodech do vrchu 1995
č. 9 RNDr. Hubert Procházka, CSc.	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 10 Doc. Ing. Jiří Rosický, CSc.	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 11 Jindřich Indra	Mistr Evropy v hist. rally 1996
č. 12 Jan Kieslich	Mistr Evropy v hist. rally 1996
č. 13 Jaroslav Bárta	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 14 Jaroslav Kalný	Mistr Evropy v rallycrossu 1997
č. 15 Emil Triner	Mistr Evropy v rally - skupina F2
č. 16 Miloš Hůlka	Mistr Evropy v rally - skupina F2
č. 17 Tomáš Hrdinka	Mistr Evropy v autocrossu 1999 – D3 do 3500 ccm
č. 18 Arnošt Neubauer	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 1999
č. 19 Karel Loprais	Dlouholeté úspěchy v závodech Cross-country
č. 20 Ing. Radovan Novák	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu

č. 21 Dr. Roman Ječmínek	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 22 Pavel Babka	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 23 Petr Bartoš	Mistr Evropy v autocrossu 2000 – D3 do 3500 ccm
č. 24 Václav Fejfar	Mistr Evropy v autocrossu 2000 – D3 do 1600 ccm
č. 25 Tomáš Enge	První český jezdec ve Formuli 1
č. 26 Ing. Antonín Charouz	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 27 Ing. Josef Michl	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2004
č. 28 Jaroslav Hošek	Mistr Evropy v autocrossu 2001 – D3 do 4000 ccm
č. 29 Pavel Jílek	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 30 Vlastimil Lobiš	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 31 Aleš Zázvorka	Mistr Evropy v rallycrossu 2002 – D2A
č. 32 Robert Šenkýř	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2003
č. 33 Ing. František Rosický	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 34 Václav Pech	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2003
č. 35 Petr Uhel	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2003
č. 36 Jacek Bartoš (PL)	Dlouholetá podpora českého automobil. sportu
č. 37 AK Nová Paka v AČR	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 38 PAMK Klatovy v AČR	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 39 AK Barum Zlín v AČR	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 40 Roman Keřka	Mistr Evropy v autocrossu 2004 – D3 do 4000 ccm
č. 41 Ladislav Veselý	Mistr Evropy v hist. rally 2004
č. 42 Zdeněk Ježek	Mistr Evropy v hist. rally 2004
č. 43 Josef Peták	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2004
č. 44 Alena Benešová	Mistr Evropy /region Východ/ v rally 2004
č. 45 Ing. František Čečil	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2004
č. 46 Petr Turek	Mistr Evropy v autocrossu 2005 – D3A
č. 47 Ladislav Kračmar	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 48 Tomáš a Zdeněk Vojtěchovi (in memoriam)	Dosažené úspěchy v automobilovém sportu
č. 49 Roman Častoral	Mistr Evropy v rallycrossu 2006 – D2
č. 50 Bohumil Kužel	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 51 Lubomír Foral	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2006
č. 52 Tomáš Kotek	Mistr Evropy v rallycrossu 2007 – D2
č. 53 Ladislav Hanák	Mistr Evropy v autocrossu 2007 – D3A
č. 54 Oskar Král	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2007
č. 55 Petr Tykal	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2007
č. 56 David Vršecký	Mistr Evropy v závodech kamionů 2008
č. 57 Miroslav Jakeš	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2008
č. 58 Pavel Schovánek	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 59 Martin Prokop	Mistr světa juniorů v rally 2009
č. 60 Jan Tománek	Mistr světa juniorů v rally 2009
č. 61 Jan Charouz	Vítěz Le Mans Series 2009
č. 62 Václav Janík	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2009
č. 63 Dan Michl	Vítěz Poháru FIA v závodech do vrchu 2009
č. 64 Vít Nosálek	Mistr Evropy v autocrossu 2009 – D3A
č. 65 Vladimír Konicar	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2009
č. 66 Stanislav Minářík	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 67 Ladislav Tejchman	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 68 Ondřej Musil	Mistr Evropy v autocrossu 2010 – D3A
č. 69 Miloslav Regner	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu

č. 70 Milan Pospíšil	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 71 Milan Svoboda	Vítěz Poháru FIA v závodech do vrchu 2011
č. 72 Miroslav Janota	Mistr Evropy v hist. rally 2011
č. 73 Pavel Dresler	Mistr Evropy v hist. rally 2011
č. 74 Michaela Indrová	Mistryně Evropy v hist. závodech do vrchu 2011
č. 75 Mediasport	Soustavná činnost v oblasti zvyšování bezpečnosti
č. 76 Jan Černý	Mistr Evropy v rally 2012 - skupina 2WD
č. 77 Pavel Kohout	Mistr Evropy v rally 2012 - skupina 2WD
č. 78 Jan Kopecký	Mistr Evropy /region Central/ v rally 2012
č. 79 Antonín Berger	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 80 Gerhard Ittner	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 81 Miroslav Adámek	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2013
č. 82 Petr Fulín	Vítěz Evropského poháru cestovních vozů 2013
č. 83 Jiří Malý	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 84 Vlastimil Dřímal	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 86 Jiří Krob	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 87 František Rajnoha	Mistr Evropy v rally 2015 – ERC2 spolujezdci
č. 88 Michal Matějovský	Vítěz Evropského poháru cestovních vozů 2015
č. 89 Otakar Výborný	Mistr Evropy v autocrossu 2015 – TA
č. 90 Milan Vaněk	Mistr Evropy v autocrossu 2015 – JB
č. 91 Adam Kout	Mistr Evropy v kartingu do vrchu 2015
č. 92 Jiří Kubíček	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2015
č. 93 Ondřej Chytil	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2016
č. 94 Antonín Babka	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 95 Pavel Berounský	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 96 František Vojtíšek	Dlouholetá aktivita v automobilovém sportu
č. 97 Jan Hloušek	Mistr Evropy v rally 2017 – ERC3 spolujezdec
č. 98 Adam Lacko	Mistr Evropy v závodech kamionů 2017
č. 99 Aleš Fučík	Mistr Evropy v autocrossu 2017 – TA
č. 100 Petr Nikodém	Mistr Evropy v autocrossu 2017 – Buggy1600
č. 101 Patrik Hájek	Mistr světa v kartingu 2018 – kategorie KZ
č. 102 Lukáš Vojáček	Mistr Evropy v závodech do vrchu 2018 – Kat. 1
č. 103 Jakub Novotný	Mistr Evropy v autocrossu 2018 – JB
č. 104 Jaroslav Mikeš	Mistr Evropy v hist. závodech do vrchu 2018
č. 105 Filip Mareš	Mistr Evropy juniorů v rally ERC1 2019
č. 106 Jan Hloušek	Mistr Evropy juniorů v rally ERC1 2019
č. 107 Ondřej Bisaha	Vítěz finále Evropské Trofeje v rally
č. 108 Petr Těšínský	Vítěz finále Evropské Trofeje v rally
č. 109 Karel Trněný	Vítěz Poháru FIA v závodech do vrchu 2019 Kat. 3
č. 110 Jiří Dvořák	Celoživotní aktivita v automobilovém sportu
č. 111 Ondřej Medlík	Mistr Evropy v autocrossu 2021 – JB
č. 112 Vojtěch Štajf	Mistr Evropy v hist. rally 2021
č. 113 Vladimír Zelinka	Mistr Evropy v hist. rally 2021

LÉKAŘSKÝ ŘÁD

OBSAH

Obecně
Lékařské vyšetření
Kontraindikace vydání licence pro automobilový sport
Licence pro hendikepované jezdce
Postup v případě pochybností o zdravotní způsobilosti jezdce
Postup v případě nesouhlasu jezdce s výsledkem zdravotní prohlídky
Poplatky za lékařské vyšetření
Odmítnutí lékařského vyšetření

OBECNĚ

Lékařský řád obsahuje směrnice, které musí sportovec splnit, aby obdržel licenci motoristického sportovce. Dále obsahuje předpisy pro zdravotnické zabezpečení jednotlivých typů motoristických sportovních podniků, předpisy o boji proti dopingu a přílohy, obsahující seznam pověřených tělovýchovných lékařů a vzory jednotlivých dokumentů.

Podmínky, uvedené v Lékařském řádu jsou povinné pro všechny motoristické disciplíny, pořádané pod hlavičkou AS AČR nebo vyšších sportovních autorit na území České republiky.

LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ

Každý jezdec, účastnící se automobilového sportovního podniku, musí být zdravotně způsobilý provozovat motoristický sport. Je proto vyžadováno lékařské vyšetření včetně zaznamenání celého předchorobí.

Lékařské vyšetření platí pouze jeden rok. Prakticky to znamená, že ke každému prodloužení či novému vydání jezdecké licence musí být nová lékařská prohlídka. Jestliže jezdec utrpí vážné onemocnění či zranění v době od poslední lékařské prohlídky, je nutné nové lékařské vyšetření.

Vyšetření žadatelů pro automobilový sport mohou provádět lékaři se sportovní nebo tělovýchovnou atestací, pokud není u jednotlivých druhů licencí stanoveno jinak. Seznam doporučených lékařů je uveřejněn na stránkách www.cstl.cz.

ROZSAH ZÁKLADNÍHO LÉKAŘSKÉHO VYŠETŘENÍ

Je plně v kompetenci tělovýchovného či sportovního lékaře, provádějícího vyšetření, který také v případě potřeby rozhodne o doplnění vyšetření specialistou nebo paraklinickým vyšetřením. U žadatelů nad 40 let věku nebo s kardiální anamnézou navíc zátěžové EKG.

V případě, že pravidla žádosti o licenci umožňují vyšetření registrujícím praktickým lékařem /praktickým lékařem pro děti a dorost, základní lékařské vyšetření zahrnuje:

- datum posledního očkování proti tetanu, eventuálně přeočkování, uplynulo-li od posledního očkování déle než 15 let
- váha a výška vyšetřovaného
- vyšetření kardiovaskulárního aparátu (TK, P) a vyjádření, zda je nutné opakované vyšetření, dovyšetření či pravidelné sledování

- vyšetření zátěžového EKG u jezdců nad 40 let věku nebo u jezdců s kardiální anamnézou
- vyšetření pohybového aparátu
- moč „papírkem“, případně vyšetření moči a sedimentu
- orientační oční vyšetření

Akceptovatelný rozsah odchylek při vyšetření pohybového aparátu od normy je následující:
- amputace prstů, je-li úchopová funkce obou rukou zachována
- protézy končetin, pokud je funkční výsledek stejný nebo skoro stejný jako normál
- hybnost končetin omezená o méně než 50%

U nových žadatelů o národní či mezinárodní licencí je povinné oční vyšetření.

KONTRAINDIKACE VYDÁNÍ LICENCE
(Onemocnění, poruchy a tělesné vady,
vylučující vydání licence pro automobilového jezdce)

ZRAK
- slepota i na jedno oko
- porucha barvocitu (žadatel musí rozpoznat barvy všech vlajek, používaných v motoristickém sportu)
- nevyhovující kvalita zraku
- šeroslepota, porucha akomodace zornic
- poruchy zorného pole
- omezení pohybu očí pro poruchy okohybných svalů nebo pro ptosu či srůsty

NEUROLOGIE
- epilepsie
- Meniérova choroba
- narkolepsie
- trvalé závratě
- poruchy rovnováhy s poruchou orientace
- sklon k opakovaným ztrátám vědomí

PSYCHICKÉ PORUCHY
- schizofrenie
- cyklofrenie (maniodepresivní psychóza)
- oligofrenie
- trvalé vážnější psychické stigmatizace s poruchou senzomotorické koordinace či s poruchou emocionality
- zřetelné funkční poruchy reaktibility včetně nepřiměřené reakce

ABUSUS (návyk) a OTRAVY
- abusus alkoholu
- abusus návykových a psychotropních látek
- abusus analgetik s rizikem orgánových změn a komplikací
- stavy po chronických otravách s psychickými změnami (rtuť, tetraetyl olova, metylchlorid, metylbromid…)

KARDIOVASKULÁRNÍ ONEMOCNĚNÍ:
- vrozené srdeční vady
- riziko náhlé koronární smrti
- onemocnění věnčitých tepen srdce s bolestmi
- poruchy srdečního rytmu nekorigované nebo špatně korigovatelné léčbou
- nekorigovaná hypertenze
- obliterující endarteriitidy

CENTRÁLNÍ NERVOVÝ SYSTÉM
- stavy po mozkolebečních nebo míšních poraněních a onemocněních s trvalým poškozením psychické činnosti nebo trvalými bolestmi nebo poruchami hybnosti, hluboké citlivosti nebo trofickými poruchami

PERIFERNÍ NERVOVÝ SYSTÉM
- choroby nebo stavy po zranění nebo onemocnění periferních nervů, způsobující trvalé poruchy pohybu, citlivosti nebo trofické poruchy, bránící bezpečnému ovládání vozidla

DIABETES
- s opakovanými hypoglykemickými kómaty omezující tělesnou a duševní výkonnost

ZAŽÍVACÍ TRAKT
- onemocnění žaludku, střev a slinivky břišní, projevující se záchvaty bolesti a nesporně omezující tělesnou i duševní schopnost ovládání vozidla

CHIRURGICKÁ ONEMOCNĚNÍ
- kýly většího rozsahu nebo s opakovaným uskřinutím (i částečným)
- omezená pohybová funkce končetin následkem úrazu, tělesné vady či operace (amputace), znemožňující bezpečné ovládání vozidla

GYNEKOLOGICKÁ ONEMOCNĚNÍ A STAVY
- těhotenství
- těžší formy gynekologického krvácení
- vyhřeznutí a sestupy orgánů, omezující činnost

JINÉ
- poruchy krevní srážlivosti
- thyreotoxikosa
- nedořešené či nedovyšetřené stavy

LICENCE PRO HANDICAPOVANÉ JEZDCE

Osoby, nesplňující z důvodu vrozeného či získaného onemocnění či tělesné abnormity kritéria pro vydání jezdecké licence, mohou obdržet na základě dobrozdání Lékařské komise licenci pro hendikepované osoby při splnění následujících podmínek:
Lékařské = posouzení fyzických schopností žadatele
Sportovní = posouzení řidičských schopností jezdce a schopnosti jezdce vyprostit se z vozidla v případě bezprostředního nebezpečí
Technické = jezdcova ASN musí schválit rozsah přestavby vozidla

Žadatel o licenci hendikepovaného jezdce musí být vyšetřen členem Lékařské komise nebo pověřeným lékařem. Vyšetřovaný musí být podroben řidičské zkoušce, nejlépe na okruhu a musí být schopen ze sedu opustit vozidlo a dostat se od něj a kromě toho musí být schopen převalit se z polohy na břiše do polohy na záda přes oba boky.

LÉKAŘSKÉ VYŠETŘENÍ NÁSLEDUJÍCÍ PO ÚRAZE NEBO ONEMOCNĚNÍ

I v případě, že se jezdec po havárii cítí nezraněn, musí být vyšetřen na středisku okruhu, na místě nehody či v místě přeskupení.
Je-li na místě přítomen delegát FIA, může prohlídka probíhat za jeho přítomnosti nebo jím samým (v zemích, kde má oprávnění k provozování praxe).
Ve všech případech musí být jezdcův tým o výsledku prohlídky informován písemně.

Výsledek vyšetření:
- Jezdec může pokračovat na sportovním podniku
- Jezdec je informován, že musí podstoupit prohlídku Hlavním lékařem následujícího sportovního podniku, přičemž Hlavní lékař musí informovat Hlavního lékaře na následujícím podniku co nejdříve a co nejpodrobněji.
- Jezdec nesmí pokračovat ve sportovním podniku

V případě, že si úraz na sportovním podniku vyžádá delší hospitalizaci než 24 hodin, je Hlavní lékař sportovního podniku povinen informovat o této skutečnosti faxem či e-mailem jezdcovu ASN.
V případě, že si úraz vyžádá pouze vyšetření v nemocničním zařízení, informuje o této skutečnosti Hlavní lékař sportovního podniku jezdcovu ASN, nebo, jedná-li se o Mistrovství FIA, FIA s tím, zda je nebo není nutné vyšetření na dalším sportovním podniku, kterého se jezdec hodlá zúčastnit.

V případě, že si úraz či onemocnění vyžádal pracovní neschopnost delší než 10 dní, je jezdec povinen do deseti dnů informovat svoji ASN (AS AČR) a buď zaslat kopii lékařské zprávy, vypracované ošetřujícím lékařem, obsahující diagnosu, prognózu a výčet nedoléčených zranění, nebo zašle jeho jméno a adresu společně s pověřením, že jmenovaný lékař může členu Lékařské komise AČR poskytnout informace o zdravotním stavu jezdce.

V případě, že si úraz či onemocnění vyžádalo pracovní neschopnost delší než 10 dní, je třeba znovu vyšetření jezdce pověřeným lékařem

Všechna zjištěná onemocnění či úrazy, patřící do kontraindikovaných pro motoristický sport, musí být neprodleně oznámena Lékařské komisi AČR.

POSTUP V PŘÍPADĚ POCHYBNOSTI O ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI

Vyšetřující lékař může ze zdravotních důvodů odmítnout vydat žadateli souhlas s provozováním motoristického sportu. Jsou-li pochybnosti o žadatelově způsobilosti provozovat motoristický sport, vyplní lékař příslušný formulář a spolu se všemi dalšími vyšetřeními, které má k disposici, vlastním závěrem a osobní anamnézou žadatele zašle dokumenty na adresu Lékařské komise AČR. Ta má pravomoc rozhodnout o způsobilosti žadatele nebo si vyžádá další vyšetření. Může též jmenovat lékaře, pověřeného řešením případu.
Lékařská komise AČR je dále oprávněna požadovat lékařské vyšetření jakéhokoliv žadatele, a to lékařem, kterého určí Lékařská komise AČR.

ODVOLÁNÍ

Nesouhlasí-li jezdec s výsledkem zdravotní prohlídky, může se proti rozhodnutí pověřeného lékaře odvolat.

Lékařská komise, jmenovaná příslušnou ASN, je ve všech zemích rozhodčím orgánem ve sporech mezi lékaři a jezdci.

Jezdec může být navíc vyzván k absolvování řidičské zkoušky za přítomnosti člena Lékařské komise nebo lékaře, pověřeného ASN.

POPLATKY ZA LÉKAŘSKÉ (Á) VYŠETŘENÍ

Poplatky za veškerá lékařská vyšetření, související s rozhodnutím o zdravotní způsobilosti k provozování motoristického sportu, je povinen zaplatit žadatel.

ODMÍTNUTÍ LÉKAŘSKÉHO VYŠETŘENÍ

Každý jezdec, který se odmítne podrobit lékařskému vyšetření před sportovním podnikem nebo během něj bude ze sportovního podniku vyloučen. Totéž platí pro antidopingovou kontrolu. (Bližší viz tam).
Každý jezdec, který se odmítne podrobit lékařskému vyšetření před sportovním podnikem nebo během něj bude ze sportovního podniku vyloučen. Totéž platí pro antidopingovou kontrolu. (Bližší viz tam).

ZÁVAZNÝ PŘEDPIS PRO LÉKAŘSKÉ ZABEZPEČENÍ AUTOMOBILOVÝCH SPORTOVNÍCH PODNIKŮ, POŘÁDANÝCH NA ÚZEMÍ ČR

OBSAH

Lékařské zabezpečení sportovních podniků
Obecně
Zdravotnická služba na trati
Zdravotnická služba pro veřejnost
Zdravotnické zabezpečení
Odpovědnost
Podmínky pro práci zdravotnické služby
Administrativní náležitosti ve vztahu ke zdravotnickým zařízením v oblasti konání závodu
Praktické provedení
Lékařské vedení – Hlavní lékař
Požadavky na Hlavního lékaře
Povinnosti Hlavního lékaře
Doporučení pro Hlavního lékaře
Zasahující lékaři
Členové posádek
Pojištění zdravotnických pracovníků
Sanitní vozy
Předpisy pro zabezpečení jednotlivých disciplín:
- Okruhy
- ZAV
- Rallycross a Autocross
- Rally
- Mezinárodní rally
- Cross-country
- Doporučení pro soukromé testování
- Karting

1. OBECNĚ

POKUD JE MOTORISTICKÝ SPORTOVNÍ PODNIK ZAŘAZEN DO KALENDÁŘE AČR, MUSÍ ZDRAVOTNICKÉ ZABEZPEČENÍ ODPOVÍDAT NSŘ BEZ OHLEDU NA TO, KDO HO POŘÁDÁ.

1.1 Zdravotnická služba na trati

Zdravotnická služba na trati je organizována s cílem poskytnout pomoc jezdcům nebo jiným osobám, které se staly obětí nehody na trati během závodu, soutěže nebo oficiálního tréninku.

1.2 Zdravotnická služba pro veřejnost

Zdravotnická služba pro veřejnost je oddělena od traťové služby. Zdravotnická služba pro veřejnost je určena osobám, které utrpí zranění nebo onemocní bez souvislosti se sportovním podnikem. Není proto až na výjimky předmětem tohoto předpisu, avšak při náhle vzniklém ohrožení života je postiženému poskytnuta pomoc dle úvahy osloveného lékaře, který přihlédne k okamžité situaci. Vždy o tom musí být neprodleně informován hlavní lékař sportovního podniku. Výjimkou jsou ohrazené nebo placené prostory pro diváky, kde je zdravotní služba organizována dle rozhodnutí hlavního lékaře.

I v případě, že je služba pro veřejnost organizována jiným subjektem než traťová služba, spadá pod pravomoc hlavního lékaře sportovního podniku. Žádné vozidlo zdravotní služby pro veřejnost nesmí vjet na závodní trať bez povolení ředitele závodu nebo vedoucího RZ.

1.3 Zdravotnické zabezpečení

Zdravotnické zabezpečení je věcí pořadatele. Smlouvu o zdravotním zabezpečení uzavírá pořadatel s libovolným zdravotnickým subjektem, který je buď Zdravotnickou záchrannou službou, nebo je držitelem registrace „Přeprava pacientů neodkladné péče“. Pořadatel si od tohoto subjektu nechává podepsat „Prohlášení poskytovatele zdravotnických služeb (viz Dodatek 2).

Pořadatel je povinen provést kontrolu prostředků zdravotnického zabezpečení ještě před startem sportovního podniku. Podpis „Prohlášení poskytovatele zdravotnických služeb“ nezbavuje pořadatele povinnosti zkontrolovat, zda přistavená zdravotnická vozidla a jejich posádky skutečně odpovídají příslušnému předpisu. Požadavky na rozsah zabezpečení a odbornou erudici zdravotnických pracovníků jsou uvedeny v dalším textu.

1.4 Uzavřením smlouvy přebírá příslušný zdravotnický subjekt odpovědnost za dodání zdravotnického zabezpečení v rozsahu a odborné úrovni, dané smlouvou. Jsou-li uzavřeny individuální smlouvy s jednotlivými pracovníky, odpovídá za jejich odbornou erudici v souladu s následujícím předpisem hlavní lékař. Hlavní lékař také odpovídá za kontrolu, zda jsou prvky zdravotnického zabezpečení v souladu s následujícími předpisy, i když jsou dodány na základě smlouvy samostatným subjektem (např. ZZS)

Cena za zdravotnické zabezpečení je předmětem dohody mezi pořadatelem a příslušným zdravotnickým subjektem, eventuálně zdravotnickým pracovníkem.

Ať už je sportovní podnik zajišťován jedním nebo více zdravotnickými subjekty, hlavní lékař je vždy povinen zajistit zabezpečení v co nejvyšší kvalitě.

1.5 Veškerá zdravotnická služba musí respektovat následující podmínky:

- lékařské vedení
- materiální a lidské prostředky pro poskytnutí první pomoci a intenzívní přednemocniční péči
- dopravní prostředky pro zásah na místě nehody a odsun raněných
- bezpečnostní cvičení, je-li předepsáno
- administrativní formality ve vztahu k FIA (u mezinárodních podniků)

1.6 V případě, že je plánováno provedení transportu jezdce ze závodiště bude provádět přivolaná Zdravotnickou záchrannou službou (ZZS), musí být o této skutečnosti ZZS informována.

1.7 Pro podniky Mistrovství FIA platí beze zbytku naposledy zveřejněné znění přílohy H

2. PRAKTICKÉ PROVEDENÍ

Lékařské vedení - hlavní lékař a zástupce hlavního lékaře

- Pokud je na sportovním podniku pouze 1 lékař, zastává zároveň funkci hlavního lékaře. V takovém případě musí splňovat odborná kritéria pro hlavního i zasahujícího lékaře
- Pokud sportovní podnik zajišťuje více lékařů, musí být určen hlavní lékař sportovního podniku a jeho zástupce.
- Pořadatel sportovního podniku je povinen informovat Hlavního lékaře o jeho funkci a z toho vyplývajících povinnostech nejméně 3 týdny před konáním sportovního podniku.
- Pokud není z jakéhokoli důvodu znám Hlavní lékař 3 týdny před konáním sportovního podniku, přecházejí jeho povinnosti dočasně na pořadatele (zejména povinnost informovat spádové nemocnice, traumacentra a ZZS) o konání sportovního podniku.

ZZS je třeba navíc podrobně informovat o rozsahu uzavírek veřejných komunikací, časy těchto uzavírek a domluvit způsob spolupráce pro případ náhlé poruchy zdraví nesouvisející s probíhajícím sportovním podnikem.

Lékařské vedení, případně zdravotnické zabezpečení je zajišťováno hlavním lékařem, který také koordinuje službu pro veřejnost. Hlavní lékař a jeho zástupce spadají pod pravomoc ředitele sportovního podniku. Musí být schváleni svou ASN a jejich jméno musí být uvedeno ve zvláštních předpisech příslušného sportovního podniku.

Hlavni lékař odpovídá za:

- zajištění všech materiálních prostředků a personálu, tvořících zdravotnické zabezpečení
- zdravotnickou část bezpečnostního plánu nebo samostatný zdravotnický plán, je-li vytvořen (společně s ředitelem sportovního podniku a hlavním činovníkem pro bezpečnost). Je důrazně doporučeno, aby projel všechny RZ s ředitelem závodu nebo činovníkem pro bezpečnost a na místě určil stanoviště jednotlivých složek záchranného systému a jejich rozložení (vzdálenost) nejen na startu, ale hlavně na vložených stanovištích tak, aby byly splněny všechny podmínky řádů, zejména dosažitelnost místa nehody lékařem do maximálně deseti minut. Rozmístění stanovišť závisí na kvalitě povrchu, charakteru trati, možných zkratkách uvnitř RZ, převýšení a dalších okolnostech, která všechna musí být vzata v úvahu. Vzhledem ke společné odpovědnosti je nutná domluva VŠECH výše jmenovaných, že všechny zdravotní a bezpečnostní záležitosti jsou v souladu s předpisy.
  Pokud k dohodě nedojde, musí být splněna „maximalistická“ varianta, navrhovaná jedním ze jmenovaných činovníků (ředitel závodu, hlavní činovník pro bezpečnost, hlavní lékař)
- kontrolu kvality a použitelnosti vybavení všech složek zdravotního zabezpečení, včetně výbavy a stavu sanitních vozů a zdravotnických vrtulníků a exspirace léčiv.
- výběr nemocnic, odpovídajících kapacitou a rozsahem poskytované péče, z nichž jezdci a spolujezdci by měli být směřování do 1- 2 (v ČR místní nemocnice s nepřetržitou chirurgickou službou a spádové traumacentrum)
- zahájení a průběh záchranné akce, poskytnutí péče, volbu míst pro evakuaci, prostředků, podmínek a tras přepravy
- každý večer musí osobně (nebo jím pověřený lékař) vyšetřit všechny jezdce a spolujezdce, kteří byli účastníky nehody a chtějí další den pokračovat v závodu a rozhodnout, zda jsou zdravotně způsobilí v závodě pokračovat.

V průběhu sportovního podniku musí být trvale k disposici při jeho řízení. Ve výjimečných případech může být s ředitelem sportovního podniku pouze v radiovém či telefonním spojení (mobilní telefon). Na dobu nezbytně nutnou jej také může zastoupit jeho zástupce.

V případě nehody informuje předsedu sportovních komisařů o dalším průběhu událostí.

Pořadatelé se zavazují dát mu k disposici všechny materiální a administrativní prostředky pro zdárné plnění úkolů.

2.1 Požadavky na hlavního lékaře a jeho zástupce

2.1.1 Specializace

Hlavní lékař musí být držitelem specializované způsobilosti dle zákona 95/2004 Sb. Ve znění pozdějších předpisů a mít organizační předpoklady ke zvládnutí funkce. Jméno nejméně hlavního lékaře a jeho odborná způsobilost musí být zkontrolovány před startem sportovního podniku v takovém předstihu, aby bylo možné provést jeho eventuální výměnu. Kontrolu provede člen LK AS AČR na základě žádosti pořadatele. Teprve po této kontrole je možné schválit hlavního. Za erudici zasahujících lékařů

odpovídá hlavní lékař, ale možné jejich odbornou způsobilost zkontrolovat stejným mechanismem.

2.1.2 Požadavky na odbornou znalost

- znalost problematiky první pomoci při dopravních nehodách
- znalost spojovacích prostředků a možností mobilizace složek ZZS v rámci traumatologického plánu pro případ hromadného neštěstí nebo poranění diváků na RZ
- znalost odsunových tras a kapacitních možností nejbližších zdravotnických zařízení
- znalost maximálního možného rozsahu poskytované péče v daných zdravotnických zařízeních

2.1.3 Schvalování hlavního lékaře sportovního podniku

Hlavní lékař a jeho zástupce musí být schválen příslušnou ASN

2.1.4 Požadavky na praxi hlavního lékaře

Praxe nově jmenovaného hlavního lékaře musí obnášet nejméně 3 sportovní podniky ve funkci zástupce HL na daném okruhu, pro rally a rallysprint nejméně 3 sportovní podniky daného typu. Výjimku může ve zcela výjimečném případě udělit LK AČR.

2.1.5 Dokumenty hlavního lékaře

Hlavní lékař je povinen mít u sebe:

- kopii bezpečnostního plánu nebo plánu okruhu s rozmístěním zdravotnických sil a prostředků
- potvrzení, že byly informovány:
  - Zdravotnická záchranná služba příslušného kraje (krajů) na jehož území se sportovní podnik koná
  - operační střediska ZZS v oblasti, kde se pořádá sportovní podnik
  - operační středisko linky 112
  - nemocnice, přicházející v úvahu pro ošetření zraněných
  - spádové traumacentrum

  Doporučuje se informovat dispečinky leteckých záchranných služeb v okolí (nejen spádové) pro případ většího počtu raněných či nedosažitelnosti vrtulníku spádové LZS a na všechny tyto dispečinky a LZS poslat časový harmonogram sportovního podniku a mapy RZ, ideálně s GPS koordináty.

2.1.6 Dosažitelnost

Hlavní lékař musí být v době konání vlastního sportovního podniku (odstartovaná auta) trvale přítomen na dispečinku sportovního podniku nebo na středisku okruhu. Pouze ve výjimečných případech může být na dobu nezbytně nutnou nahrazen zástupcem. V žádném případě nesmí opustit dispečink sportovního podniku, aniž by byl na místě fyzicky přítomen jeho zástupce nebo pokud není sportovní podnik úplně zastaven. Každopádně musí mít po celou dobu nepřítomnosti na dispečinku trvalé spojení s ředitelem sportovního podniku a minimálně zprostředkované spojení s dispečinkem sportovního podniku a svým zástupcem.

2.1.7 Organizace při vzniku hromadného neštěstí

Hlavní lékař musí znát způsob mobilizace traumaplánu při hromadném neštěstí v dané oblasti a musí být schopen třídění velkého počtu raněných a organizace jejich dalšího směřování.

2.1.8 Instruktáž

Hlavní lékař zodpovídá za instruktáž posádek jednotlivých zásahových vozů. Posádky musí dokonale znát, nebo mít k disposici podrobnou mapu všech tras odsunu, přicházejících v úvahu, přístup k nejbližšímu heliportu a přístupy do jednotlivých nemocnic. Doporučuje se instruktáž posádek o vyprošťování zaklíněných jezdců tak, aby byl lékař schopen řídit záchrannou operaci.

2.1.9 Informace pro posádky zásahových vozů

Hlavní lékař zodpovídá za to, že všichni členové posádek zásahových vozů znají systém spojení a mají k disposici telefonní čísla na nejdůležitější činovníky sportovního podniku (hlavní lékař, dispečink sportovního podniku, ředitel sportovního podniku, vedoucí RZ…)

2.1.10 Spojení

Hlavní lékař musí mít spojení s posádkami zásahových vozů na trati prostřednictvím buď speciální zdravotní sítě (nejlepší řešení) nebo pořadatelské sítě. Pro rally a rallysprint musí mít hlavní lékař kromě toho spojení na každou posádku zásahového vozu (lépe na více členů posádky) prostřednictvím mobilního telefonu.

2.1.11 Spojení pro potřebu hlavního lékaře

Hlavní lékař musí mít k dispozici pro svojí potřebu dvojité spojení (zdravotnická síť + mobilní telefon, 2 x mobilní telefon, mobilní telefon + pevná linka….)

2.1.12 Spojení se ZS

Pro rally a rallysprint musí mít hlavní lékař k disposici oboustranné spojení s operačním střediskem ZZS. Musí být domluveno, že bude informovat hlavního lékaře v případě nehody, související se sportovním podnikem, která bude oznámena diváky na linku 155 nebo 112.

2.1.13 Informace pro ZS

Hlavní lékař odpovídá za to, že ZZS a jejich operační střediska budou mít k disposici bezpečnostní plán či podrobné mapy sportovního podniku s časovým harmonogramem a trasami odsunu.

2.1.14 Hlášení o sportovním podniku

Hlavní lékař je povinen cestou pořadatele odeslat „Hlášení hlavního lékaře“.

2.2 Požadavky na zasahující lékaře

2.2.1 Specializace

- Lékař se specializovanou způsobilostí v oboru: urgentní medicína, anesteziologie a resuscitace, intenzivní medicína, chirurgie, traumatologie, nebo lékař ZZS s úvazkem minimálně 0,5. Výjimka musí být projednána s Lékařskou komisí AS AČR
- Je-li na sportovním podniku více lékařů blízko sebe (okruh, autokrosový stadion, záchranný bod uprostřed RZ), může být ve vozidle RLP lékař s pouze odbornou způsobilostí po absolvování základního kmene z daného oboru (OZ-AZK), pokud bude pacient před transportem do zdravotnického zařízení, nejpozději však do 30 min., vyšetřen lékařem se specializovanou způsobilostí, který rozhodne o dalším postupu. Jako dozorujícího lékaře nelze využít službu majícího lékaře ZZS prostřednictvím tísňové linky 155.
- Pokud je systém s nasazením lékaře (lékařů) s pouze OZ-AZK použit, musí být o této skutečnosti informován příslušný lékař se specializovanou způsobilostí, který má provádět dohled.

Praktické provedení: Lékař s OZ-AZK na okruhu provede primární ošetření pacienta a transportuje jej do stálého střediska okruhu příslušným specialistům.

Lékař s OZ-AZK na 12. km RZ provede primární ošetření pacienta, ten je následně zkontrolován lékařem ze startu RZ (povinně lékař se SZ). Teprve poté je realizován transport do nemocnice k definitivnímu ošetření.

2.2.2 Požadavky na odbornou znalost

- Zkušenost s prací v PNP nebo na urgentním příjmu traumacentra,
- Znalost pomůcek a prostředků z výbavy vozidla a jejich použití (např. dlahy, fixační límce, farmaka),
- Dokonalá znalost KPR i v případě traumatické zástavy oběhu

- Znalost přednemocniční péče o účastníky dopravních nehod, zhodnocení mechanismu úrazu a působících sil, zajištění zaklíněných osob, řízení vyprošťování zraněných ve spolupráci s technickou pomocí, dekontaminace ran, znalost ošetřování polytraumat, sdružených i jednoduchých poranění včetně intenzívní přednemocniční péče
- Znalost ošetřování popálených v přednemocniční péči
- Zahájení a organizace 1. fáze činnosti na místě mimořádné události s hromadným postižením osob („hromadné neštěstí“) a třídící činnost až do příjezdu posádek krajské ZZS.

2.3 Požadavky na vybavení sanitního vozu

Vozidlo rychlé lékařské pomoci (RLP), které svým technickým stavem a vybavením odpovídá vyhlášce č. 296/2012 Sb., o požadavcích na vybavení poskytovatele zdravotnické dopravní služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby a poskytovatele přepravy pacientů neodkladné péče dopravními prostředky a o požadavcích na tyto dopravní prostředky, v platném znění,

Vozidlo RLP je složeno ze tříčlenné posádky ve složení lékař, zdravotnický záchranář, řidič (zdravotnický záchranář může být nahrazen sestrou se specializací ARIP), a to v souladu zejména s vyhláškou č. 99/2012 Sb., o požadavcích na minimální personální zabezpečení zdravotních služeb, v platném znění.

2.3.1 <u>Bez zdravotního střediska</u>

Není-li k disposici zdravotní středisko přímo na trati konání závodu (okruh, autocrossový okruh), musí být na místě alespoň jeden sanitní vůz, vybavený v souladu s vyhláškou 296/2012 Sb. – vozidlo rychlé lékařské pomoci

2.3.2 <u>Ostatní sanitní vozy</u>

Pro ostatní sanitní vozy je požadováno vybavení v souladu s vyhláškou 296/2012 Sb. – vozidlo pro přepravu pacientů, doplněné o:

- kyslík v tlakových láhvích nejméně á 2 l při tlaku 150 atm v dostatečném množství vzhledem k dojezdovým časům do příslušné nemocnice
- límce pro fixaci krční páteře
- fixace při poraněních páteře, nejlépe vakuová matrace
- dýchací přístroj buď automatický nebo poloautomatický, nejméně však AMBU-vak s rezervoárem a možností připojení na kyslík
- prostředky pro zajištění průchodnosti dýchacích cest
- prostředky pro intubaci dle úvahy lékaře
- fonendoskop
- tonometr
- odsávací přístroj
- obvazový materiál
- fixační dlahy na končetiny
- vybavení pro periferní kanylaci žil
- vybavení pro nitrožilní infusi
- infuzní roztoky- krystaloidy a koloidy k zajištění akutní potřeby, event. další dle úvahy lékaře
- injekční stříkačky a jehly
- farmaka dle úvahy lékaře- analgetika, analeptika (zejména tzv. „resuscitační léky”)
- mobilní telefon
- spojení na hlavního lékaře, ředitele sportovního podniku, vedoucího RZ nebo jeho zástupce, LZS
- mapa rally
- podrobný plán RZ

- mapa odsunových tras z kteréhokoli místa RZ až do příslušné nemocnice nebo k nejbližšímu heliportu

Za materiální vybavení vozidla odpovídá lékař, který je členem posádky daného vozidla.

Pro všechny sportovní podniky, pořádané na území ČR je požadována buď sanita s řidičem, záchranářem, vyškoleným pro RZS a lékařem nebo sanita s řidičem, sestrou a lékařem. To neplatí, jedná-li se o vozidlo, určené pouze k transportu pacienta.

3. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH NA OKRUZÍCH

3.1 Soubor materiálních a lidských prostředků určených pro první pomoc a intenzívní péči

3.1.1 Zásahová vozidla

Potřebný počet zásahových vozů stanoví hlavní lékař podle délky a povahy trati.

Tyto vozy jsou určeny pro poskytnutí 1. pomoci. Musí proto být dostatečně rychlé, aby byly na místě nehody v co nejkratším čase, pokud možno za použití trati nebo vedle ní ležící obslužné komunikace.

Mohou být jednoúčelové nebo víceúčelové /vyprošťovací, protipožární/, v tom případě však musí obsahovat minimálně takovou zdravotnickou výbavu, jaká je určena pro sanitní vůz (viz bod 2.3)

Posádka musí být tvořena:

- lékařem (viz bod 2.2)
- zkušeným řidičem

O případném použití zásahového vozu rozhodují společně hlavní lékař a vedení závodu. Až na výjimky je během prvního kola závodu zásahový vůz zařazen na konci startovního pole.

3.1.2 V případě potřeby jsou lékaři a zdravotnický personál rozmístěni podél okruhu na pozorovatelských stanovištích.

3.1.3 Doporučuje se, aby osoby, zasahující na trati byli oblečeni do nehořlavé bílé kombinézy s nápisem na hrudi a zádech DOCTOR. Je možné též použití červených oděvů ZS nebo nejméně bílého pláště.

3.1.4 Resuscitační jednotka

Ve všech případech musí být pro každý závod na okruhu k disposici resuscitační jednotka. Ta musí obsahovat minimálně materiál, uvedený v dodatku 1 A.

3.1.5 Pro případ pořádání závodů F1, F 3000, GT, WEC, WTCC na území ČR platí beze zbytku mezinárodní sportovní řády

3.2 Stálé lékařské středisko

3.2.1 Stálé lékařské středisko je povinné pro závody F1, F 3000, GT, WEC a WTCC. Ve všech ostatních případech je doporučené.

3.2.2 Musí být jednak v relativním centru vzhledem k zařízením na okruhu, jednak v oblasti chráněné před tiskem, publikem atd., se snadným přístupem z trati. Musí disponovat heliportem.

Musí obsahovat:

3.2.2.1 Místnost pro drobná ošetření, dostatečně prostornou, aby v ní mohli být ošetřováni najednou nejméně dva ranění. Musí být vybavena nástroji pro malou chirurgii, obvazy, analgetiky. Lednička je doporučená.

3.2.2.2 Druhou místnost speciálně koncipovanou a určenou pro resuscitaci. Musí zde být možnost ošetřovat současně dva zraněné.

3.2.2.3 Lékařské středisko musí být dostatečně osvětleno, klimatizováno a musí mít zdroj studené a teplé vody. Musí mít lékařský pokoj a musí být vybaveno

komunikačním systémem, umožňujícím spojení jak uvnitř okruhu, tak mimo něj. Lékařské středisko musí být udržováno v čistotě, jak odpovídá jeho funkci.

3.2.3 Pokud neexistuje lékařské středisko, musí lékařská služba disponovat buď v tzv. resuscitační ambulanci, nebo v provizorním zařízení stejným materiálem, jako je uveden v bodě 3.1.4)

3.2.4 Je doporučeno, aby personál střediska tvořili dva anesteziologové a dva chirurgové s erudicí pro úrazy, včetně úrazů páteře a popáleniny. V každém případě musí však být ve středisku lékař ovládající resuscitaci.

3.2.5 Vybavení pro dopravu na okruhu a mimo okruh

Vybavení pro dopravu na okruhu a mimo něj zahrnuje:

3.2.5.1 ve všech případech:

Sanitní vozy, vybavené pro dýchání a dodávku kyslíku. Mohou být rozmístěny podél celého okruhu. Kromě toho musí být k disposici sanitní vozy pro transport zraněných mimo okruh. Je doporučeno, aby u lékařského střediska byl jeden náhradní sanitní vůz.

3.2.5.2 Služba lékařského vrtulníku je doporučena pro všechny okruhové závody národního i mezinárodního mistrovství. Výjimkou je okruh, kde dosažitelnost chirurgického oddělení nemocnice sanitním vozem je do deseti minut od výjezdu z lékařského (resuscitačního) střediska.

Lékařský vrtulník, vybavený dle příslušné zákonné normy, musí být schopen transportovat ležícího pacienta. V případě, že je použití vrtulníku pro zdravotnické zabezpečení plánováno, musí být na místě každý den jednu hodinu před zahájením tréninku či jednu hodinu před zahájením závodu.

V případě přerušení tréninku či závodu z jakéhokoli důvodu může dojít k jejich obnovení pouze za přítomnosti vrtulníku.

Pokud je třeba provést transport vrtulníkem, musí být jeho pohyb rychlý, aby bylo možno v závodě či tréninku pokračovat. S ohledem na tyto požadavky je třeba stanovit nezbytný počet vrtulníků. Tento předpis neplatí, pokud je vrtulník určen pouze jako „posílení" jinak kompletního systému zdravotního zabezpečení.

3.2.5.3 Personál sanitních vozů a vrtulníků je tvořen zdravotnickými pracovníky, případně je jeho součástí lékař. Pokud je transportován pacient, potřebující zajištění intenzívní nebo resuscitační péče i během transportu, je přítomnost lékaře, schopného tuto péči poskytnout, nezbytná bez ohledu na použitý typ transportního prostředku.

Všechny složky záchranných služeb (zásahové vozy, vyprošťovací týmy, lékaři na trati, sanitní vozy, vrtulníky, resuscitační jednotky, zdravotní středisko) musí být schopné oboustranné komunikace s hlavním lékařem buď prostřednictvím všeobecné sítě, nebo prostřednictvím speciální sítě zdravotnické.

Nezbytný počet zdravotnického personálu a lékařů stanoví definitivně hlavní lékař ve spolupráci s pořadateli. Lékařská kontrola FIA může případně navrhnout změny, které pokládá za nezbytné.

3.2.6 Zvláštní ustanovení pro transport a přijímací nemocnice

3.2.6.1 Ve všech případech stanoví hlavní lékař prostředky a podmínky pro převoz z okruhu až do nemocnice.

a) převoz může být proveden k tomu určeným sanitním vozem nebo vrtulníkem. Rozsah výbavy transportního prostředku materiální i personální je určen v závislosti na stavu zraněného hlavním lékařem.

b) V případě opakované nebo hromadné nehody je převoz mimo okruh zajišťován ve spolupráci s oficiální lékařskou službou nebo se soukromými organizacemi, oprávněnými provozovat dopravní zdravotní službu, případně RZS.

Za tímto účelem je třeba, aby příslušný zdravotnický subjekt v rozumné lhůtě navázal kontakty se státními i soukromými organizacemi.
Kromě toho je nezbytné, aby byly vyznačeny silnice pro převoz mezi okruhem a příslušnými nemocnicemi. Je nutno uvážit průjezdnost těchto silnic v době konání závodu při příjezdu většího množství diváků.

3.2.6.2 Pro F 1, F 3000, GT, WTCC a pro mezinárodní podniky povinně, pro podniky Mistrovství ČR doporučené:
Nejméně 15 dní před závodem odpovědný hlavní lékař upozorní písemně nemocnice, které připadají v úvahu pro ošetřování raněných. Musí upřesnit celý program zkoušek a závodů. Požádá nemocnici o písemnou odpověď a jména vedoucích lékařů služeb na příslušných odděleních (ARO, chirurgie, ortopedie, interna) v době konání tréninků a závodů. K dispozici musí být chirurgové, schopní řešit traumatologii v celém rozsahu (kraniocerebrální poranění, poranění páteře, kostí, hrudníku, břicha a cévního systému).

3.2.7 Bezpečnostní cvičení
Je povinné pro všechny závody F1, F 3000, GT a WTCC, v ostatních případech je doporučené. Musí se konat ještě před oficiálním tréninkem. Zahrnuje vždy vyprošťovací týmy podle ustanovení, vypracovaných každoročně mezinárodní lékařskou komisí FIA. Kromě toho se z rozhodnutí ředitele závodu může konat další cvičení, zahrnují další prvky záchranného systému.

3.2.8 Administrativní formality vůči mezinárodní sportovní autoritě

3.2.8.1 V případě výstavby, rekonstrukce nebo podstatných změn v lékařském středisku musí pořadatel zaslat FIA plány ještě před zahájením prací (platí pro okruhy s mezinárodní licencí)

3.2.8.2 Bezpečnostní plán:
Pro každý okruh je vytvořen bezpečnostní plán s ohledem na podmínky na okruhu. Musí obsahovat podrobný popis prvků, které jej tvoří. Musí zde být upřesněno umístění lékařského a zdravotního personálu všech stupňů. Obsahuje též popis fungování systému od chvíle nehody až po transport do příjmové nemocnice.

3.2.9 Lékařská pomoc v případě nehody
V případě potvrzeného fyzického zranění musí být veškerá lékařská pomoc poskytnuta v co nejkratší době vzhledem k místním podmínkám a charakteru trati.

3.2.9.1 Personál nejbližšího stanoviště se okamžitě dostaví na místo. Komunikačními prostředky, které má k disposici, oznámí nehodu ihned řediteli závodu s uvedením co největšího množství nezbytných informací a především zdůrazní, zda došlo ke zranění. Pokud je v bezprostřední blízkosti lékařský vůz, může být vyslán na místo, ovšem s výslovnou podmínkou, že na to bude upozorněn ředitel závodu. Není-li jezdec schopen po nehodě opustit vozidlo, traťoví komisaři jej nesmí vyprošťovat (kromě zvláštních případů - požár, bezprostřední nebezpečí), ale mohou pouze poskytnout podporu, zatímco čeká na příjezd specializované pomoci.

3.2.9.2 Po dohodě s ředitelem závodu vyšle hlavní lékař na místo záchranné prostředky, které pokládá za nezbytné, se zastavením závodu nebo bez něj. V případě, že vozy použijí k dopravě na místo nehody závodní trať a závod není zastaven, je použití bílé vlajky v příslušném úseku samozřejmostí.
Konkrétně:
- jeden nebo více zásahových vozů, jejichž lékař řídí první pomoc a informuje co nejpodrobněji hlavního lékaře o stavu zraněných a postupu prací.
- jeden nebo více vyprošťovacích týmů, je-li jejich zásah nutný
- jeden nebo více sanitních vozů pro transport do resuscitační jednotky (zdravotního střediska) okruhu

3.2.9.3 Výjimečně může lékař na místě se souhlasem hlavního lékaře rozhodnout o transportu zraněného přímo do nemocnice bez ošetření ve středisku okruhu

3.2.9.4 Lékař nebo lékaři střediska okruhu poskytnou raněnému nejen nezbytnou péči, ale zajistí jej i pro následný transport.
Ve všech případech musí být záchranný systém organizován tak, aby nedošlo k žádnému přerušení resuscitační péče, je-li nutná, od vyproštění zraněného až po jeho předání do nemocnice.

3.2.9.5 Vrtulník se používá přednostně, je-li třeba provést převoz do specializovaného zařízení a cesta po silnici je buď příliš dlouhá, nebo jsou cesty blokovány silným provozem.

3.3 Lékařská inspekce FIA

Pro všechny závody, započítávané do Mistrovství FIA, může FIA delegovat na místo lékařského inspektora. Tato inspekce je povinná a stálá pro závody F1, F 3000, GT a WTCC. Lékař, jmenovaný pro tento účel (lékařský inspektor FIA) se musí na místě přesvědčit o dodržování předpisů, a to především na třech úrovních:

3.3.1 přímo na okruhu spojení s hlavním lékařem. Kontrola resuscitačních prostředků, personálu a materiálu, kontrola provádění záchranných prací, případně pozorování podmínek zásahu při nehodě.

3.3.2 co se týče lékařských aspektů transportu, inspektor se musí ujistit, že dohody byly skutečně uzavřeny a jsou smluvními partnery skutečně plněny

3.3.3 Co se týče nemocnic, musí se lékařský inspektor na místě přesvědčit o obsahu psaného protokolu mezi pořadatelem a nemocnicí se zvláštním zřetelem k odborníkům, jmenovaným v těchto předpisech.

Jakékoli zanedbání, nedostatek nebo odchylka budou uvedeny ve zprávě, která bude přezkoumána lékařskou komisí a předána s komentářem Světové radě FIA.

Tyto předpisy se netýkají soukromých testovacích a tréninkových jízd, které jsou předmětem zvláštního doporučení na konci těchto předpisů.

4. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH DO VRCHU

4.1 Služba je podřízena hlavnímu lékaři, který jedná pod vedením ředitele závodu. Povinně musí obsahovat alespoň:

- 1 vůz RZS
  Na palubě vozu je jeden lékař dle specifikace bodu 2.2.

Hlavní lékař může navíc po dohodě s ředitelem závodu rozšířit své prostředky o vozidla, určená pro transport.

Doporučuje se, aby zásahový vůz, sanitní vůz i prostředky pro transport stály na startu závodu.

4.2 Pro závody Mistrovství Evropy je nezbytné, aby zdravotnický vrtulník přistál na místě co nejrychleji. Za tímto účelem je třeba vytvořit a řádně vyznačit přistávací plochy. Výjimkou je dostupnost nemocnice sanitním vozem do deseti minut z místa případné nehody.

4.3 Pro závody do vrchu Mistrovství ČR je požadován pouze 1 vůz RZS, vybavený v souladu s příslušným předpisem.

V tomto případě NESMÍ ZÁVOD POKRAČOVAT, NENÍ-LI TENTO VŮZ PŘÍTOMEN!!!

5. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI RALLY

5.1 Definice

Lékařská služba při rally je organizována s cílem poskytnout pomoc jezdcům, spolujezdcům a všem dalším osobám, zraněným během rychlostní zkoušky.

5.1.1 Částí trati s normálním silničním provozem se tyto předpisy netýkají. Zdravotní pomoc na těchto úsecích poskytuje Zdravotnická záchranná služba, určená pro

veřejnost. Pouze v případě nehody některého ze soutěžních jezdců, ke které dojde v blízkosti sanitního vozu (v blízkosti startu rychlostní zkoušky) může tento sanitní vůz po dohodě s vedoucím RZ poskytnou raněným pomoc. Je nezbytné, aby po dobu tohoto zásahu byla zastavena rychlostní zkouška a o situaci byl neprodleně informován hlavní lékař.

5.1.2 Pořadatel je ve spolupráci s hlavním lékařem povinen písemně informovat operační střediska spádových zdravotnických záchranných služeb o konání rally nejpozději 15 dnů před startem rally. Tato informace musí obsahovat trať rally, trati jednotlivých RZ včetně časového harmonogramu a eventuálně i časový harmonogram oficiálních tréninků jednotlivých RZ, jsou-li pořadatelem předepsány. Nejméně na operačním středisku ZZS musí být k disposici 1 kopie bezpečnostního plánu (pro rally a rallysprint). Dále je hlavní lékař povinen nejpozději 15 dnů před startem rally písemně upozornit nemocnice v okolí, přicházející v úvahu pro převoz zraněných, na konání soutěže. Bližší viz bod 2.1.5.

5.1.3 Je-li v prostorách pod kontrolou pořadatelů zdravotní služba pro diváky oddělena od záchranného systému, určeného pro rychlostní zkoušky, podléhá i tato služba vedení hlavního lékaře.

5.1.4 Při výběru RZ je nutná konzultace mezi pořadatelem a hlavním lékařem o stanovištích, druhu a počtu sanit. Pro každou RZ je doporučeno vytipovat alespoň jedno místo pro přistání vrtulníku (ideálně zaměřené dle GPS).

5.2 Organizační principy a povinnosti

5.2.1 Hlavní lékař - (viz bod 2.1)

Lékařská služba podléhá výhradně vedení odpovědného hlavního lékaře, který spadá pod pravomoc ředitele rally.

5.2.2 Lékařská služba pro rychlostní zkoušky (RZ)

5.2.2.1 Všechny rally, musí být pro všechny RZ vybaveny resuscitačním systémem, tj.
- vozem ZZS dle specifikace v bodu 2.3
- lékařem dle specifikace v bodu 2.2

5.2.2.2 Pro rally, zapsané v kalendáři AS AČR, musí být na startu RZ přítomen minimálně:
- sanitní vůz RLP vybavený dle specifikace bodu 2.3
- lékař se specializovanou způsobilostí dle specifikace bodu 2.2

5.2.2.3 Kromě toho musí hlavní lékař ve spolupráci s pořadatelem informovat ZZS dle bodu 5.1.2.

5.2.3 Zásahové vozy

Jejich přítomnost v dostatečném počtu a s lékařem na palubě je povinná pro všechny rally.

5.2.4 Bezpečnostní plán

Bezpečnostní plán obsahuje mapu a popis odsunových tras z každého místa RZ, přičemž pořadatel odpovídá za jejich průjezdnost. Tyto mapy a popisy musí obsahovat cestu z RZ až do příslušné nemocnice, včetně přístupu do ní. Dále musí obsahovat mapu a popis cesty k nejbližšímu místu pro přistání vrtulníku, je-li vytipováno.

Pro každou RZ je doporučeno vytipovat nejméně 1 místo pro přistání vrtulníku (heliport) s dostupností z kteréhokoli místa RZ, ideálně zaměřené dle GPS

Pro všechny rally zapsané v kalendáři AS AČR platí, že telefonické spojení na ředitelství a dispečink rally bude předáno posádkám před startem rally.

5.2.5 Komunikační prostředky

Hlavní lékař musí na všech rychlostních zkouškách disponovat dostatečně výkonnými komunikačními prostředky, aby byl stále v kontaktu se stanovištěm sanitního vozu. Je

doporučeno, aby toto spojení fungovalo i během zásahu sanitního vozu na místě nehody.
Během tohoto zásahu nebo během pohybu sanitního vozu musí být s tímto vozem možná minimálně zprostředkovaná komunikace.
Pro rally Mistrovství FIA musí být hlavní lékař prostřednictvím vedení soutěže ve stálém kontaktu s lékaři, činovníkem pro bezpečnost a vedoucími jednotlivých RZ.

5.3 Praktické provedení

5.3.1 Lékařský a zdravotnický personál

Hlavní lékař organizuje na místě svou službu v souladu s platnými zákony a těmito předpisy a s ohledem na místní podmínky pro danou trať. Musí mít k disposici dostatečný počet lékařů, zdravotnického personálu a zásahových vozů.
Pro rally započítávané do Mistrovství FIA se musí hlavní lékař zdržovat v blízkosti ředitele závodu nebo jeho zástupce a činovníka pro bezpečnost.
Toto ustanovení je doporučeno i pro ostatní rally.

5.3.2 Zásahové vozy

Pro rally je třeba dostatečného počtu dostatečně rychlých vozů, vybavených podle podmínek silnic a cest, které musí použít pro příjezd na místo nehody v rozumném čase.
Musí být vybaveny resuscitačním materiálem a komunikačními prostředky v souladu s požadavky, uvedenými výše.
Musí být rozmístěny v takové vzdálenosti, aby dosažitelnost místa nehody lékařem byla maximálně 10 minut. Na palubě musí být lékař, školený pro resuscitaci (viz bod 2.2).
Jeden z těchto zásahových vozů je umístěn na startu rychlostní zkoušky, maximálně do 150 m za ním, s přímým přístupem na trať. Vůz ZS může stát za vozem záchranného systému, ne však za hasičským vozem.
Zásahový vůz smí vyjet na trať RZ pouze se souhlasem vedoucího RZ a smí se pohybovat pouze ve směru RZ.
Hlavní lékař by měl mít k disposici 1 plně vybavený rezervní vůz. Tento vůz může být umístěn buď u ředitelství soutěže, nebo na trase tak, aby byl k disposici pro případný zásah v co nejkratším čase.
1 mobilní nebo pevná resuscitační jednotka s vybavením dle dodatku 1B musí být k disposici pro každou servisní zónu.

5.3.3 Prostředky pro převoz

Jsou tvořeny ambulancemi, vybavenými v souladu s předpisy pro dopravní zdravotní službu. Musí mít na palubě zdravotnický personál, nemusí však mít na palubě lékaře, nevyžaduje-li to stav transportovaného pacienta.
Navíc FIA doporučuje pro rally zařazené do Mistrovství FIA zdravotnický vrtulník pod podmínkou, že existuje možnost přistání vrtulníku na trati soutěže a že příjmové nemocnice disponují heliporty.
Vrtulník je povinný pro rally Mistrovství světa, pokud vzdálenost nejzazšího bodu trati od nejbližší nemocnice přesahuje 90 minut.
Pro Mistrovství ČR nejsou vrtulníky předepsány. Převoz zraněného (zraněných) je zajišťován zásahovým vozidlem, event. je pacient na předem dohodnutém místě přeložen do sanitního vozu, určeného pro převoz (randez-vous systém). Je-li tento systém použit, musí být překlad i následný transport organizován tak, aby nedošlo ke zbytečnému prodloužení doby transportu do příslušného zdravotnického zařízení. Plán tohoto propojení a itinerář pohybu sanitních vozů musí být součástí bezpečnostního plánu a je zcela v pravomoci hlavního lékaře. Je také možné provést transport sanitním vozem ze startu RZ a na tento start přistavit záložní vůz od startu soutěže.

5.3.4 Pokyny pro případ nehody

V případě potvrzené nehody se na příkaz vedoucího rychlostní zkoušky vydá nejbližší zdravotnický personál na místo. Rychlostní zkouška přitom musí být zastavena!!!

V případě, že sanitní vozidlo vyjíždí z radiobodu mimo start RZ, musí být současně RZ zastavena. Na příslušném radiobodu je použita žlutá vlajka v pohybu, eventuálně doplněná bílou vlajkou nebo tabulí „Sanitní vozidlo na trati“ pro jezdce mezi startem RZ a příslušným radiobodem, kteří odstartovali před zastavením RZ.

Prostředky pro převoz, jsou-li k dispozici, se vydají na místo pouze se souhlasem vedoucího RZ.

Převoz raněných se provádí dle itineráře po předem určené trase do nemocničních zařízení dle bezpečnostního plánu.

PRO OBNOVENÍ NORMÁLNÍHO PRŮBĚHU RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKY MUSÍ BÝT K DISPOSICI PŘEDEPSANÝ POČET LÉKAŘŮ A VOZIDEL

V případě potvrzené nehody hlavní lékař průběžně informuje ředitele rally o vývoji situace od okamžiku, kdy lékaři přijeli na místo nehody.

5.3.5 Resuscitační jednotka

Pro každou servisní zónu je požadována resuscitační jednotka ve formě dočasné nebo trvalé stavby. Je vybavena dvěma lůžky (z nichž jedno může být ve voze ZS) a musí být schopna poskytnout intenzívní péči kriticky nemocnému nebo zraněnému. Dále musí být schopna poskytnout všeobecnou zdravotní péči.

V každé jednotce musí být lékař se znalostí resuscitace a zkušenostmi s přednemocniční léčbou poraněných při nehodách.

Vybavení jednotky viz dodatek 1 B

5.4 Upřesnění zabezpečení pro rally v ČR oproti Příloze H MSŘ FIA (neplatí pro ME)

5.4.1 bod 5.3.5 se upravuje takto: - Resuscitační jednotka pro servisní parkoviště:
Dostačující je 1 vůz zdravotnické záchranné služby s tříčlennou posádkou (vůz RLP) dle specifikace bodu 2.3, anebo vozidlo s dvoučlennou posádkou (RZP) vybavené dle Vyhlášky 296/2012 Sb. – vozidlo rychlé zdravotnické pomoci, je-li hlavní lékař nebo záložní sanita s posádkou RLP vzdálena do 5 minut od servisní zóny.

5.4.2 bod 5.3.6 se upravuje takto: Eventuální nasmlouvání a využití "ambulancí pro odvoz" (vozidel ZDS) je na volbě hlavního lékaře.

5.4.3 bod 5.5.1 b) se upravuje takto: v bezpečnostních bodech (uvnitř RZ) není ambulance pro odvoz vyžadována. Vůz dle specifikace 2.3 s lékařem na palubě samozřejmě ano.

5.4.4 bod 5.5.1 d) se upravuje takto: Není vyžadována záložní sanita a ambulance pro odvoz v maximální vzdálenosti do 15 km od RZ. Hlavní lékař rally však musí mít v průběhu soutěže k disposici 1 záložní vůz RLP s kompletní posádkou. Tento vůz je umístěn v místě, které určí hlavní lékař rally.

6. LÉKAŘSKÁ SLUŽBA PRO TERÉNNÍ A VYTRVALOSTNÍ ZÁVODY

6.1 Všeobecné předpisy

Pořadatel musí sestavit kompletní složku (definice a úloha personálu, popis materiálu, okamžitá pomoc atd.)

Tato složka musí být připojena k návrhu předpisů, který je povinně předkládán FIA nejpozději 3 týdny před začátkem soutěže.

S ohledem na povahu terénu, délku etap, celkový čas závodu, lékařské a sanitární vybavení příslušné země přijme každý pořadatel odpovídající řešení.

6.2 Povinná opatření

6.2.1 Hlavní lékař určený organizátorem je schválen ASN země, které podléhá

6.2.2 Řídící lékař: tuto funkci může vykonávat hlavní lékař
6.2.3 Jeden nebo více zásahových lékařů k disposici řídícího lékaře
6.2.4 Řídící lékař a zásahoví lékaři musí být kvalifikováni pro udržení pacientů s mnohočetnými zraněními (polytraumatizovaní pacienti) při životě podle oficiálních norem země (lékaři ARO, RLP).
6.2.5 Pro každou plánovanou etapu je nezbytné v dostatečném časovém předstihu navázat kontakt s příslušnými ASN zemí, kterými etapa prochází a předložit jim "sešit povinností" pro vytvoření možností ošetření, hospitalizace a transportu v těchto zemích a pro vytvoření bezpečnostního plánu, beroucího v úvahu lokální podmínky (existující či neexistující zdravotní síť).

6.3 Doporučení

6.3.1 Doporučuje se připojit k lékařskému týmu chirurga kvalifikovaného podle předpisů země jeho původu (2. atestace) a to především tehdy, je-li sanitární struktura zemí, kudy závod prochází, nedostatečná.
6.3.2 Kromě zásahových lékařů se doporučuje vytvořit lékařské zásahové týmy. Jejich počet většinou proporčně odpovídá počtu soutěžících.
Příklad: 1 tým na 15 soutěžících
1 tým před závodním polem, ostatní se připojí a další eventuálně pole uzavírá
Tyto týmy jsou vybaveny vozy, uzpůsobenými do terénu, které musí být schopny převážet raněného vleže.
Pro každý tým je žádoucí následující vybavení:
- drobný chirurgický materiál
- resuscitační materiál (dýchání, kyslík, kardiovaskulární péče)
- radiové spojení s ostatními lékařskými vozy a hlavním lékařským štábem
- orientační materiál
- potraviny
- zásoba paliva
- vyprošťovací materiál

6.3.3 Doporučuje se, pokud to povaha terénu vyžaduje a pokud místní autority souhlasí, mít pro vyhledávání raněných eventuálně vrtulník s dostatečným výkonem, vhodnou letovou autonomií, vybavený pro převoz jednoho až dvou raněných.
6.3.4 V případě, že je třeba překonávat značné vzdálenosti a letecká infrastruktura zemí je velice povšechná nebo nedostatečná, doporučuje se letadlo pro transport raněného buď z místní nemocnice či lékařského tábora do vlasti.

6.4 Praktická organizace

6.4.1 Před soutěží
Jmenovaný hlavní lékař spolu s pořadatelem a na jeho odpovědnost zajišťuje lékařský personál. Odpovídá za dodržování povinností, uvedených v tomto textu. V důsledku toho spolu s pořadatelem vytváří bezpečnostní plán, který se předkládá jednak ASN pořadatelské země, jednak FIA.
Tento plán obsahuje pro každou etapu použitelné místní nemocnice, umístění lékařských táborů, eventuální průběh následného transportu do pořadatelské země.
Před startem se pod jeho dohledem provádí inventarizace materiálu:
- vlastní lékařský materiál
- rezervní materiál
- zásahový materiál
- materiál pro zásahová družstva, jsou-li zřízena

Kontrola možností transportu: Pořadatel se naopak postará o doplnění nebo zajištění lékařského týmu, aby byl funkční.

6.4.2 Na místě

Řídící lékař zůstává v lékařském hlavním štábu. Tento štáb může být buď pevný nebo mobilní, ve voze nebo v leteckém prostředku.

V případě nehody je řídící lékař informován zásahovými družstvy. Přijímá nezbytná rozhodnutí a případně vysílá na místo jednoho nebo více zásahových lékařů, aby pomohli dotyčnému zásahovému družstvu nebo aby jej nahradili.

Zásahoví lékaři jsou na místo dopravováni podle možnosti buď vrtulníkem, nebo pozemními prostředky.

Chirurg je řídícímu lékaři k disposici pro jakýkoli zásah nebo pro rozhodnutí o zákroku v místní nemocnici.

Zásahová družstva, zásahoví lékaři a vedení závodu musí být vybaveni dostatečně výkonnými komunikačními prostředky.

Řídící lékař musí také organizovat převoz do určené místní nemocnice pro každou etapu nebo do lékařského tábora. Organizuje také následný transport do vlasti raněného.

Tento následný transport se uskutečňuje buď přímo z místní nemocnice či lékařského tábora, pokud to lékařská infrastruktura umožňuje, nebo prostřednictvím letadla, určeného pro tento účel, které raněného převeze nejprve do místa, určeného pro definitivní převoz do dané země.

Zásahová družstva mají za úkol být první u raněného, organizovat první pomoc, vyznačit místo nehody a poskytnout řídícímu lékaři informace, co nejvíce upřesňující stav zraněného a umožňující stanovení optimálních záchranných prostředků.

6.5 Inspekce

Pro všechny dálkové soutěže a maratóny, kde není lékařská inspekce FIA, jsou pozorovatelé FIA pověřeni kontrolou dodržování těchto předpisů a převzetím písemné zprávy hlavního lékaře.

7. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH V AUTOCROSSU A RALLYCROSSU

Není-li na okruhu stálé lékařské středisko, platí stejné předpisy jako pro závody do vrchu.

Vzhledem k charakteru trati je nutné, aby sanitní vozy dokázaly zasáhnout na místě nehody co nejdříve (průjezdnost trati či obslužné komunikace pro daný typ sanitního vozu).

ZÁVOD ANI ROZJÍŽĎKA NESMĚJÍ BÝT ODSTARTOVÁNY, NENÍ-LI NA MÍSTĚ PŘEDEPSANÝ POČET SANITNÍCH VOZIDEL

8. DOPORUČENÍ PRO SOUKROMÉ TESTOVÁNÍ NA AUTOMOBILOVÝCH OKRUZÍCH

8.1 FIA upozorňuje, že není v její kompetenci řídit soukromé testování. Jeho organizace musí být definována smluvním vztahem mezi uživatelem a majitelem okruhu. FIA upřesňuje doporučení pro bezpečnost soukromého testování.

8.2 Pro všechny zkoušky s velkou rychlostí a s vozy, které by se později měly zúčastnit soutěží FIA, se doporučuje uzavřít s majitelem okruhu nebo jeho zástupcem bezpečnostní dohodu:

8.2.1 Stanovení lékaře pro organizaci pomoci. Může to být buď obvyklý hlavní lékař okruhu, nebo jiný lékař, kterému předal své pravomoci.

8.2.2 Umístění požárních komisařů podél okruhu s odpovídajícími komunikačními prostředky, zajišťujícími pokrytí celé trati.

8.2.3 Dostatečný počet sanitních vozů

8.2.4 Dostatečný počet rychlých vozů pro uhašení požárů a vyprošťování

8.2.5 Stálá přítomnost lékařů, ovládajících resuscitaci a dostatečného počtu vozů RZS.
8.2.6 Pohotovost sousedních nemocnic, které byly předem řádně upozorněny.
8.2.7 Prostředky pro transport po silnici či vzduchem s vybavením pro resuscitaci a intenzívní péči během transportu raněného
8.2.8 Různým družstvům se doporučuje uzavřít s jednotlivými okruhy stejný typ dohody.

9. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI ZÁVODECH V KARTINGU

Pro motokárové závody, volné i oficiální tréninky, včetně měřených, je nutné minimálně 1 vozidlo ZZS (zdravotnické záchranné služby) včetně posádky – lékař, zdravotní sestra, řidič – záchranář, dle článku 2 tohoto předpisu. Jedná se o podniky stanovené Zvláštním ustanovením.

10. ZDRAVOTNICKÁ SLUŽBA PŘI SLALOMECH

Na startu závodu ve slalomu musí být k disposici vůz RZP, vybavený dle příslušné vyhlášky, nebo vůz ZDS, dovybavený na úroveň vozu RZP, s dvojčlenou posádkou ve složení řidič- záchranář a zdravotnický záchranář a/nebo sestra ARIP s certifikací dle příslušného právního předpisu. O pořádání závodu musí být informována příslušná regionální (spádová) ZZS a rovněž ZZS příslušného kraje. Tato informace musí obsahovat rovněž sdělení, že na startu je přítomen pouze vůz specifikace RZP, tedy že zde není lékař.

DODATEK 1

VYBAVENÍ NEZBYTNÉ PRO RESUCITAČNÍ PROSTORY

(Lékařská střediska, léčebné/resuscitační jednotky, bivaky)

Rozsah a druh tohoto vybavení je možno upravit (ne omezit!!) dle lokálních zvyklostí, je však nutné, aby všechen zdravotnický personál tyto pomůcky znal a uměl je používat.

ČLÁNEK A

Pro zdravotní střediska na okruzích, které jsou držiteli licence FIA stupně 1,2,3,4 během závodů, zapsaných v mezinárodním kalendáři.
Množství níže uvedeného materiálu musí být dostatečné pro zajištění intenzívní péče o 2 postižené současně

a) Pomůcky k zajištění horních dýchacích cest

- polomasky a zdroj kyslíku s možností vysokého průtoku (pro spontánně dýchající pacienty)
- T-tubusy (ústní vzduchovody)
- nosní vzduchovody
- standardní vybavení pro laryngoskopii (laryngoskop s náhradními bateriemi a žárovkami, endotracheální rourky nejméně vel. 7 a 8 s příslušnými koncovkami a prostředkem k nafouknutí manžety)
- pro případ obtížné intubace (LMA, Combitubus, Fasttrach, doporučen je některý typ optického laryngoskopu – např. Airtraq)
- pro případ „nemožné intubace ***a (současně!!)*** nemožné ventilace“ set pro akutní koniotomii (Quicktrach) nebo instrumentárium pro akutní tracheotomii
  UPOZORNĚNÍ: umístění endotracheální rourky by mělo být zkontrolováno kolorimetrií, kapnometrií, nebo kontinuální kapnografií.
- pulsní oxymetr

Je důrazně doporučeno, aby box s veškerými pomůckami pro „Obtížnou intubaci“ byl umístěn v blízkosti resuscitačního vybavení.

b) Dýchání

- přenosná odsávačka s pod tlakem minimálně 300 mm Hg
- sada odsávacích katetrů
- samorozpínací vak s reservoárem O2 a obličejovou maskou
- elektrický nebo pneumatický ventilátor pro mechanickou ventilaci
- centrální nebo přenosný zdroj kyslíku s redukčním ventilem a příslušnými spojkami
- hrudní drén s Heimlichovou chlopní

c) Oběhová podpora

- pomůcky k zástavě masívního končetinového krvácení. Nedoporučuje se použití chirurgických cévních svorek. Použití turniketů musí být pečlivě zváženo stejně jako použití farmak typu Celox nebo Quikclot.
- pomůcky k neinvazivní stabilizaci páteře
- vybavení pro preparaci žíly (lze nahradit pomůckami pro intraoseální nebo centrální žilní přístup za předpokladu, že je s nimi přítomný lékař obeznámen)
- 4 infusní sety
- i.v. kanyly vel. G 14 (3x) a G 16 (3x)
- set pro CŽK (nejméně 2x)
- dostatečné množství koloidních roztoků
- kardiomonitor
- EKG
- defibrilátor (musí být 2x)
- tlakoměr a stetoskop

d) Léčiva

- resuscitační léky doporučené a běžně používané v dané zemi
- léky pro léčbu dechových obtíží
- léky pro léčbu kardiovaskulárních obtíží
- analgetika a spasmolytika
- sedativa a antiepileptika
- kortikoidy
- léky pro intubaci a anestezii
- kyselina tranexamová pro pacienty s masívním krvácením

Tento seznam není omezující, mohou být přidány léky dle uvážení a zvyklostí. Každopádně by zde měla být léčiva, používaná v přednemocniční péči k léčbě akutních onemocnění i úrazů.

e) Další vybavení

Povinné ve všech případech:

- zásoba kyslíku
- imobilizér pro zraněného – buď páteřní deska, dostatečně dlouhá, nebo vakuová matrace
- chirurgické instrumentárium včetně hemostatického materiálu
- materiál pro úvodní léčbu rozsáhle popálených
- dlahy pro reposici a fixaci zlomenin
- rigidní krční fixační límce
- otoskop
- různý materiál jako močové katetry, nasogastrické sondy, šicí materiál a jehly

Doporučeno: RTG přístroj a ultrazvukový přístroj (pro pacienty s úrazy)
K úvaze: - oftalmoskop
- ohřívač infuzních roztoků

ČLÁNEK B

Pro zdravotní střediska na okruzích s licencí FIA stupně 5,6, léčebné/resuscitační jednotky pro závody do vrchu, závody dragsterů, servisní zóny při rally, resuscitační ambulance pro soutěže WRC, vrtulníky a resuscitační ambulance pro Světový pohár FIA v cross-country rally a bivaky na konci etapy v cross-country.
Kromě resuscitačních ambulancí a vrtulníků je doporučeno zdvojené vybavení tak, aby bylo možno poskytnout intenzívní péči současně dvěma postiženým.

a) Pomůcky k zajištění horních dýchacích cest

- polomasky a zdroj kyslíku s možností vysokého průtoku (pro spontánně dýchající pacienty)
- T- tubusy (ústní vzduchovody)
- nosní vzduchovody
- standardní vybavení pro laryngoskopii (laryngoskop s náhradními bateriemi a žárovkami, endotracheální rourky nejméně vel. 7 a 8 s příslušnými koncovkami a prostředkem k nafouknutí manžety)
- pro případ obtížné intubace (LMA, Combitubus, Fasttrach, doporučen je některý typ optického laryngoskopu – např. Airtraq)
- pro případ „nemožné intubace A (SOUČASNĚ!!) nemožné ventilace“ set pro akutní koniotomii (Quicktrach) nebo instrumentárium pro akutní tracheotomii

UPOZORNĚNÍ: umístění endotracheální rourky by mělo být zkontrolováno kolorimetrií, kapnometrií, nebo kontinuální kapnografií.

- pulsní oxymetr

Je důrazně doporučeno, aby box s veškerými pomůckami pro „Obtížnou intubaci“ byl umístěn v blízkosti resuscitačního vybavení.

b) Dýchání

- přenosná odsávačka s podtlakem minimálně 300 mm Hg
- sada odsávacích katetrů
- samorozpínací vak s reservoárem O2 a obličejovou maskou
- elektrický nebo pneumatický ventilátor pro mechanickou ventilaci
- centrální nebo přenosný zdroj kyslíku s redukčním ventilem a příslušnými spojkami
- hrudní drén s Heimlichovou chlopní
- doporučeno: masky pro dýchání z úst do úst pro případ nezbytnosti

c) Oběhová podpora

- pomůcky k zástavě masívního končetinového krvácení. Nedoporučuje se použití chirurgických cévních svorek. Použití turniketů musí být pečlivě zváženo stejně jako použití farmak typu Celox nebo Quikclot.
- vybavení pro preparaci žíly (lze nahradit pomůckami pro intraoseální nebo centrální žilní přístup za předpokladu, že je s nimi přítomný lékař obeznámen)
- 4 infusní sety
- i.v. kanyly vel. G 14 (3x) a G 16 (3x)
- set pro CŽK
- dostatečné množství koloidních roztoků
- kardiomonitor
- EKG

- defibrilátor
- tlakoměr a stetoskop

d) Léčiva

- resuscitační léky běžně používané v dané zemi
- léky pro léčbu dechových obtíží
- léky pro léčbu kardiovaskulárních obtíží
- analgetika a spasmolytika
- sedativa a antiepileptika
- kortikoidy
- léky pro intubaci a anestezii
- kyselina tranexamová pro pacienty s masívním krvácením

Tento seznam není omezující, mohou být přidány léky dle uvážení a zvyklostí. Každopádně by zde měla být léčiva, používaná v přednemocniční péči k léčbě akutních onemocnění i úrazů.

e) Dodatečné vybavení

Povinné ve všech případech:

- zásoba kyslíku
- imobilizér pro zraněného – buď páteřní deska, dostatečně dlouhá, nebo vakuová matrace
- chirurgické instrumentárium včetně hemostatického materiálu
- materiál pro úvodní léčbu rozsáhle popálených
- dlahy pro reposici a fixaci zlomenin
- rigidní krční fixační límce
- otoskop
- různý materiál jako močové katetry, nasogastrické sondy, šicí materiál a jehly

<u>Doporučeno:</u> RTG přístroj a ultrazvukový přístroj

K úvaze: - oftalmoskop
- ohřívač infuzních roztoků

<u>Doplněk pro cross-country v pouštních zemích:</u> je-li bivak daleko od nemocnice, je nutné vybavení doplnit o RTG a UZV přístroj.

KLUB MISTRŮ

(organizační řád)

Federace automobilového sportu AČR na svém zasedání dne 30. března 1999 rozhodla ustavit dobrovolné sdružení pod názvem „Klub mistrů“, které by mělo soustředit všechny jezdce ve všech disciplínách automobilového sportu splňující níže uvedená kritéria.

1) Členem klubu se může stát kterýkoliv občan České republiky splňující následující podmínky:
   - alespoň 5x získal titul federálního mistra ČSR, ČSSR, ČSFR nebo (po roce 1993) titul mistra ČR
   - nebo min. 2x získal titul Mistr Evropy eventuálně jiný titul udělovaný mezinárodní sportovní federací FIA
2) Členství v klubu je dobrovolné a bez jakýchkoliv poplatků.
3) Cílem činnosti klubu je soustředit všechny jezdce, kteří se zasloužili o rozvoj a popularitu automobilového sportu v České republice a chtěli by svými zkušenostmi přispět k dalšímu zkvalitnění tohoto sportovního odvětví.
4) Předseda je jmenován Výkonným výborem AS AČR a je pravidelně zván na jeho zasedání.
   Členové klubu jsou pravidelně zváni na všechny významné akce pořádané AS AČR, jako je vyhlašování mistrů ČR, nejlepších sportovců apod.
5) Členům klubu je vystavena legitimace opravňující je k volnému vstupu do diváckých prostor nebo podle pokynů pořadatele na všechny automobilové podniky pořádané na území ČR.
6) Členům klubu, držitelům licencí AS AČR, jsou jezdecké event. činovnické licence vystavovány zdarma.
7) Veškeré činnosti spojené s vedením agendy klubu zajišťuje sekretariát AS AČR.

Předseda:	Karel Jirátko
Místopředsedové:	Jan Krečman
	František Čečil

CENA FAIR PLAY

Výkonný výbor AS AČR veden snahou o zvýšení úrovně automobilového sportu, rozhodl se udělovat ocenění za činy realizované v duchu fair play.
Návrhy shromažďuje sekretariát VV AS AČR a tyto ceny budou předávány na vyhlašování Mistrů ČR.
Rozhodnutím VV AS AČR byly uděleny následující ceny:

2000

Petr VOJÁČEK
Representant ČR v závodech automobilů do vrchu. Při svém startu v závodě Mistrovství Evropy v Jaizkibelu (Španělsko) měl jeho největší soupeř v boji o 3. místo v absolutní klasifikaci ME vážné technické problémy. Bez ohledu na výsledek závodu poskytl mu veškeré náhradní díly i pomoc svými mechaniky a závadu společně odstranili. Následující den s tímto jezdcem souboj o bronzovou evropskou medaili prohrál.

Josef KOPECKÝ
Při závodě Mistrovství České republiky v závodech na okruzích v Mostě měl kolizi se svým soupeřem v boji o celkové prvenství. Když viděl, že jeho největší soupeř je vyřazen a tím je mu cesta k vítězství otevřena, odstoupil v následujícím kole rovněž ze závodu se zdůvodněním, že takové vítězství by ho netěšilo.

2003

Daniel LANDA a Jiří MALČÍK
Při XXXIII. Barum Rally Zlín zastavili 100 m před cílem RZ 2, aby bez ohledu na svůj výsledek pomohli vyprostit z hořícího automobilu posádku Petr Poulík – Jaroslav Novák.

2005

Jaromír TARABUS a Václav VOREL
V průběhu RZ 6 Sheron Valašské Rally poskytli ošetření zraněnému diváku bez ohledu na svůj výsledek

2007

Radim STRNAD
Za aktivní pomoc při vyprošťování z havarovaného vozidla posádce Daniel Běhálek – Petr Černohorský při Barum Rally Zlín 2007.

2008

Robert VODIČKA a Karel HÉDL
V průběhu RZ 13 Horácké Rally zařídili a poskytli pomoc havarované posádce bez ohledu na svůj výsledek.

2009

Martin SEMERÁD a Bohuslav CEPLECHA
Za poskytnutí okamžité pomoci divákovi s epileptickým záchvatem při Barum Czech Rally Zlín.

2010

Miloš BENEŠ
Za upozornění na nesoulad času naměřeného časomírou se skutečností i přesto, že naměřený čas byl lepší, než jím přiznaný.

2016

Eliška SIMONOVÁ
Za korektní posouzení a vyhodnocení kolize s druhým jezdcem při závodu seriálu Mistrovství ČR v kartingu v Chebu.

2019

Jindřich INDRA
Za projevení vlastní iniciativy a zapůjčení svého vozu Jiřímu Kubíčkovi k obhajobě titulu Mistra Evropy.

JEDNOTNÉ ZÁSADY PRO AKREDITACI NOVINÁŘŮ

1. AKREDITAČNÍ PROCES (první žádost)

Žádosti o akreditaci musí být podávány pouze prostřednictvím emailu: akreditace@mediadelegat.cz. Přístup do informačního systému (IS) novinář získá na základě vyplněného akreditačního formuláře dostupného v PDF na stránkách Autoklubu České republiky (AČR) v oddíle „motorsport“ pod „automobily“, „formuláře“. Tento formulář vyplní žadatel pouze jednou a na jednotlivé podniky se bude hlásit prostřednictvím IS. Originál akreditačního formuláře je potřeba zaslat znovu pouze v případě změny některých údajů (změna redakce, kontaktních údajů atd.). Formulář musí být podepsán jak žadatelem, tak šéfredaktorem či jeho zástupcem.

Pověřený zástupce AČR rozhodne na základě náležitostí dodaných žadatelem o udělení nebo zamítnutí akreditace. O vyhovění či zamítnutí žádosti o akreditaci bude žadatel informován zasláním e-mailu, v případě udělení bude jeho identita ověřena přes mobilní telefon.

Každý žadatel o akreditaci musí být starší 18 let.

2. AKREDITACE

O vydání či zamítnutí akreditace rozhoduje AČR. Novináři, kterým byla akreditace udělena, dostanou přístup do IS automaticky. Tyto akreditace jsou určeny pro pracovníky nejvýznamnějších médií, agentur, volných novinářů, fotografů, rozhlasových a televizních studií, elektronických médií apod.

O vydání takovéto akreditace žádá příslušná redakce (volný novinář nebo fotograf) AČR do konce kalendářního roku a je povinna doložit:

- účast na minimálně 5 sportovních motoristických podnicích
- minimálně 10 publikovaných článků nebo 20 publikovaných fotografií z dané oblasti
- kopii platného novinářského průkazu vydaného Syndikátem novinářů ČR, Klubem motoristických novinářů nebo Klubem sportovních novinářů

AČR rozhodne o vydání či zamítnutí akreditace. Novinář je povinen před každým podnikem oznámit svoji účast prostřednictvím IS, vč. dodržení uzávěrky pro daný podnik.

V případě porušení akreditačních podmínek (dodržování pravidel bezpečnosti, pokynů pořadatelů apod.) může být akreditace ihned zrušena.

a) Tisk, fotografové a rozhlas

Akreditace je limitována dvěma zástupci na redakci. Z tohoto počtu je možné udělit akreditaci jednomu fotografovi (visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV) a jednomu píšícímu novináři (visačka „press“).

b) Televize, video

Zástupci AČR posoudí každou žádost média o akreditaci individuálně.

Žadatelé jsou kromě zaslání standardního formuláře povinni:

- zaslat stručnou charakteristiku média (frekvence vysílání, činnost, působnost, rozsah, sledovanost, atd.)
- zaslat uveřejněné materiály (na CD/DVD nosiči) z automobilového sportu v předešlém roce.

Všechny náležitosti jsou žadatelé povinni zaslat na email: akreditace@mediadelegat.cz. Bez doložení všech náležitostí nebude akreditace udělena.

c) Doplnění akreditace elektronických medií

- **Pro internetové TV:**
  Akreditace je limitována dvěma zástupci na redakci. Z tohoto počtu je možné udělit akreditaci jednomu fotografovi (visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV) a jednomu píšícímu novináři (visačka „press“).
  Akreditace budou udělovány pouze s možností publikovat v rámci redakce, za kterou je novinář akreditován.
- **Pro internet:**
  Akreditace je limitována dvěma zástupci na redakci. Z tohoto počtu je možné udělit akreditaci jednomu fotografovi (visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV) a jednomu píšícímu novináři (visačka „press“).

Zástupci AČR posoudí každou žádost internetového média o akreditaci individuálně.

d) Pořadatel

Pořadatel má právo doplnit do seznamu akreditovaných lokální media z okolí rally (tito novináři musí splňovat standardní akreditační podmínky a absolvovat školení novinářů).
Počet těchto akreditací činí 4 regionálních novinářů (2 visačka „press“ a vesta s označením FOTO/TV a 2 píšící novináře s visačkou „press“).
Při schválení a udělení těchto akreditací má rozhodující závěrečné slovo a odpovědnost AČR

3. DOLOŽENÍ PUBLIKAČNÍ ČINNOSTI

Každý akreditovaný novinář, fotograf, kameraman musí doložit svoji publikační činnost nejpozději 7 dní po skončení podniku, na který byl akreditován. Výjimku mají tištěná média s měsíční uzávěrkou. Zde je tato doba posunuta na 40 dní po dojetí rally.

V případě tištěných médií pořídí kopii svého článku / fotografie ve formátu JPG a uloží jej do IS.

V případě internetových médií pořídí „screenshot“ svého výstupu a rovněž ve formátu JPG uloží do IS.

Za doložení publikační činnosti odpovídá redakce jako celek. Pokud je za redakci akreditována jmenovitě uvedená konkrétní osoba, která nedodá zpětnou vazbu, bohužel tím znemožnila akreditaci na další podnik i pro své kolegy.

Při nedoložení publikační činnosti může být akreditace zrušena

Doložením publikační činnosti se rozumí vložení odkazu (dat) do IS.

4. DODATEK PRO NOVINÁŘE

Od každého akreditovaného novináře se žádá, aby v jednotlivém článku, který se týká dané rally, uvedl nejméně jednou oficiální název šampionátu v celém znění. Nesplněním se vystavuje nebezpečí zrušení (neudělení) akreditace.

Pokud novinář zaslal akreditační žádost na rally, které se nakonec neúčastní, je povinen zaslat písemnou omluvu (viz bod 8) nejpozději v době otevření tiskového střediska.

Akreditovaný novinář může materiály získané v rámci akreditace využívat pouze k novinářským (televizním apod.) účelům a nikoli k účelům komerčním.

Novinář má právo na všechny veřejně dostupné informace spojené s konáním a průběhem dané rally. Ty musí být dostupné v tiskovém středisku, případně jiném, předem určeném místě, pokud není tiskové středisko zřízeno. Zodpovídá pořadatel rally.

Novináři, kteří mají vestu s označením FOTO/TV jsou povinni tuto nosit řádně a viditelně oblečenou při pohybu na (u) trati rychlostní zkoušky.

V případě hrubého porušení bezpečnostních pravidel, má mediální delegát AČR pravomoc okamžitého odebrání novinářské vesty přímo na (u) trati RZ a vykázání daného novináře do diváckých prostor.

Tuto pravomoc mají ve spolupráci s mediálním delegátem AČR v případě hrubého porušení bezpečnostních pravidel i vybraní zástupci AČR

5. TISKOVÉ STŘEDISKO

Jeho organizace je plně v kompetenci daného pořadatele

Pořadatelé rally a rallysprintů musí pro média používat pouze oficiální číslované vesty AČR

Každý novinář je před vyzvednutím novinářské vesty povinen vyplnit a podepsat formulář ručení odpovědnosti

Novinářské vesty distribuuje pouze pověřený zástupce AČR

Novinářská vesta se vydává proti vratné záloze 1000 Kč

Každý novinář je povinen prokázat se libovolným průkazem totožnosti a nahlásit své aktuální a funkční kontaktní údaje (zejména mobilní telefon)

6. KONTAKT PRO ZASLÁNÍ ŽÁDOSTÍ O AKREDITACI

Autoklub České republiky
Opletalova1337/29
110 00 Praha 1 – Nové město
e-mail: akreditace@mediadelegat.cz

PRAVIDLA STŘEDISEK AUTOMOBILOVÉHO SPORTU AS AČR

1. ZŘIZOVÁNÍ A POSTAVENÍ STŘEDISEK AS AČR

1.1 Výkonný výbor AS AČR (dále jen „VV AS AČR“) zřizuje jako 2. stupeň úrovně řízení automobilového sportu na území ČR Střediska automobilového sportu AS AČR, a to ve dvou formách:
- regionální střediska
- specializovaná střediska (dále společně také jen „střediska“)

1.2 Jednotlivá střediska a jejich vedoucí jsou ve smyslu Organizačního a jednacího řádu AS AČR, čl. II, písm. d) jmenována Prezidiem AČR na návrh VV AS AČR.

1.3 Regionální střediska automobilového sportu AS AČR (dále jen „regionální střediska“) jsou zřizována na regionálním principu s hlavním cílem řešit problematiku automobilového sportu na daném území. Jejich metodické řízení je v kompetenci AS AČR.

1.4 Specializovaná střediska automobilového sportu AS AČR (dále jen „specializovaná střediska“) jsou zřizována na návrh odborných komisí AS AČR, které zároveň metodicky vedou a kontrolují činnost těchto specializovaných středisek.

1.5 Každá sportovní komise AS AČR si stanovuje kompetence svých specializovaných středisek. Pro danou třídu, či skupinu, může být pro určenou činnost takového střediska a s tím spojeného vydávání licencí v rámci AS AČR, zřízeno vždy pouze jedno specializované středisko.

1.6 „Pravidla činnosti specializovaných středisek AS AČR“ jsou po doporučení sportovní komise AS AČR a schválení výkonného výboru AS AČR vydána jako součást Standardních propozic dané disciplíny a ve svém rozsahu pro všechny dotčené jednotlivce i subjekty na všech úrovních závazná.

1.7 Specializovaná střediska jsou zřizována výlučně při klubech registrovaných v AČR, řídících se schválenými pravidly činnosti a dodržujícími Stanovy AČR. Regionální střediska jsou zřizována způsobem navrženým VV AS AČR a schváleným Prezídiem AČR.

1.8 Součinnost specializovaných středisek se sportovními komisemi AS AČR je zajišťována prostřednictvím jednoho jmenovaného zástupce z vedení každého střediska ve výkonném orgánu dané sportovní komise.

1.9 Střediska nevytváří vlastní členskou základnu, nemají vlastní právní subjektivitu a nejsou subjektem registrovaným v AČR ve smyslu Stanov AČR.

2. PRAVIDLA ČINNOSTI STŘEDISEK AS AČR

2.1. Organizační struktura středisek

2.1.1 Vedení jednotlivých středisek musí být složeno minimálně ze tří osob starších 18 let, přičemž se zpravidla vedoucí specializovaného střediska, (pokud samo specializované středisko nerozhodne v rámci své působnosti jinak) automaticky stává členem výkonného orgánu dané sportovní komise AS AČR.

2.1.2 Jednotlivá střediska jsou povinna vést přehledné a oddělené účetnictví na příjem a čerpání poskytnutých finančních prostředků.
Kontrolu vyúčtování finančních prostředků poskytnutých středisku, zejména dotačních prostředků ze státního rozpočtu, jejich hospodárné a účelové využívání, provádí AČR, AS AČR a dále podléhá kontrole Revizní komisi AČR, finančních a státních a NKÚ.

2.1.3 Nerespektování či porušování „Pravidel činnosti specializovaných středisek AS AČR“, opakovaná neúčast zástupců specializovaného střediska na jednáních sportovní

komise AS AČR, či nesprávné hospodaření se svěřenými prostředky a dotacemi, může být důvodem zrušení specializovaného střediska.

2.1.4 Střediska se zrušují na návrh VV AS AČR rozhodnutím Prezídia AČR.

2.2. Vydávání příslušných oprávnění a licencí

Střediska poskytují jménem AS AČR odbornou pomoc při vydávání licencí a výkladu předpisů, jak jednotlivým jezdcům, tak soutěžícím. Specializovaná střediska pak pouze v rozsahu své činnosti.

2.3. Zajišťování odborných školení a sportovní přípravy jezdců

2.3.1 Jednou ze základních povinností středisek je zajišťování vlastní odborné přípravy a způsobilosti všech jezdců a soutěžících (včetně ověřování těchto znalostí), kterými je podmíněno vydání licencí a kteří spadají svým zařazením pod působnost daného střediska.

2.3.2 Střediska ve své působnosti organizují jednotlivá školení, či vedou odbornou přípravu jezdců, soutěžících, či vlastních funkcionářů tak, aby byly zabezpečeny metodické požadavky odborných komisí AS AČR.

2.4 Součinnost s orgány AS AČR a zastupování zájmů a potřeb dané skupiny

Střediska trvale v průběhu celého roku zajišťují prostřednictvím svých zástupců vzájemnou komunikaci mezi středisky, licencovanými jezdci a soutěžícími a ostatními funkcionáři, orgány a komisemi AS AČR tak, aby byla vždy zajištěna dobrá a včasná informovanost všech zúčastněných stran. Především se jedná o shromažďování všech poznatků týkajících se možného zlepšení, či zabezpečení průběhu jednotlivých soutěží a sportovních podniků v rámci dané závodní třídy a kategorie.

2.5 Příprava a organizace sportovních podniků

Specializovaná střediska v rámci své působnosti spolurozhodují v součinnosti s ostatními složkami AS AČR (sportovními komisemi, pořadateli apod.) o veškerých aktivitách v dané sportovní skupině. Především pak o organizaci, množství a termínech jednotlivých pořádaných závodů, jejich zabezpečení a dalších možných okolnostech vznikajících v průběhu každé závodní sezóny.

ZÁVAZNÝ PŘEDPIS PRO ZS ASR ZABEZPEČENÍ AUTOMOBILOVÝCH SPORTOVNÍCH PODNIKŮ, POŘÁDANÝCH NA ÚZEMÍ ČR

Obsah:
1. Obecně
2. Záchranný systém (ZS ASR) na trati
3. Zabezpečení sportovního podniku pořadatelem
4. Praktické provedení
5. Požadavky na členy ZS ASR
6. Požadavky na vybavení vozidla záchranného systému
7. ZS ASR při závodech na okruzích
8. ZS ASR při závodech do vrchu
9. ZS ASR při rally
10. ZS ASR při závodech autocrossu a rallycrossu
11. ZS ASR při závodech driftingu
12. Minimální vybavení OOP členů ZS ASR

1. OBECNĚ

Pokud je motoristický sportovní podnik zařazen do kalendáře AS AČR a FIA, musí se technické zabezpečení (účast ZS ASR) řídit NSŘ bez ohledu na to, kdo je pořadatelem.

2. ZÁCHRANNÝ SYSTÉM (ZS ASR) NA TRATI

ZS ASR na trati zajišťuje specializované zásahy, zejména likvidace požárů a vyproštění posádky z havarovaného vozidla. V ojedinělých případech, pomáhá zajišťovat vyproštění a odstranění nepojízdných vozidel mimo trať (mají-li čtyři volně se otáčející kola a funkční brzdy). Zda je vozidlo možné odtáhnout rozhodne posádka ASR na místě nehody. Provádí odstraňování následků úniku provozních kapalin v nezbytně nutném rozsahu ve spolupráci s pořadateli na trati a asistují při nakládání nepojízdných vozidel, v průběhu uzavření trati.
Úzce spolupracuje se záchrannou službou při poskytování pomoci jezdcům nebo jiným osobám, které se staly obětí nehody na trati během závodu, soutěže nebo oficiálním tréninku.

3. ZABEZPEČENÍ SPORTOVNÍHO PODNIKU POŘADATELEM

Zabezpečení sportovního podniku ZS ASR je věcí pořadatele.
Pořadatel si objedná požadovaný počet vozidel ZS ASR pomocí objednávkového formuláře nejpozději **41 dní** před konáním sportovního podniku.
Objednávkový formulář odešle pořadatel na mailovou adresu rescue@autoklub.cz

Bezpečnostní plán sportovního podniku předá pořadatel ZS ASR nejdéle:

a) Rally, ZAV – nejpozději 41 dní před konáním sportovního podniku
b) Drifty, AX/RX, Okruhy – nejpozději před začátkem sportovního podniku

4. PRAKTICKÉ PROVEDENÍ

4.1 Informace pro posádky záchranného systému

Dispečer ASR zodpovídá za to, že všichni členové posádek zásahových vozů znají systém spojení a mají k disposici telefonní čísla na nejdůležitější činovníky sportovního podniku (hlavní lékař, dispečink sportovního podniku, ředitel sportovního podniku, vedoucí RZ…).

4.2 Spojení
Dispečer ASR musí mít spojení se všemi posádkami záchranného systému na trati prostřednictvím pořadatelské sítě nebo mobilního telefonu.

4.3 Hlášení o sportovním podniku
Dispečer ASR je povinen zpracovat „Výkaz činnosti ASR na sportovním podniku“, posádka ASR je povinna vyplnit a odevzdat „Výkaz o provozu vozidla – Zpráva o zásahu“ nejdéle do jednoho týdne po skončení sportovního podniku vedoucímu ASR.

5. POŽADAVKY NA ČLENY ZS ASR

5.1 Specializace
- každý člen záchranného systému je povinen být držitelem licence záchranného systému
- každý člen záchranného systému je povinen se zúčastnit dvakrát ročně školení, které pořádá AČR nebo FIA
- zkušenosti v oblasti vyprošťování u dopravních nehod
- znalost technických prostředků z vybavení vozidla a jejich použití
- znalosti v oblasti neodkladné zdravotnické péče

6. POŽADAVKY NA VYBAVENÍ VOZIDLA ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU
Zásahové vozy určené pro vyproštění osob z havarovaných vozů musí mít ve voze minimálně následující vybavení:

Hydraulické vyprošťovací zařízení:	
- hydraulický rozpínací nástroj	1 ks
- hydraulické nůžky	1 ks
- teleskopický rozpínací válec (doporučeno)	1 ks
- ruční pumpa – náhradní pohon	1 ks
- pohonnou jednotku k hydraulickým nástrojům (motorová/elektrická)	1 ks
Ruční nástroje:	
- mečová pila se sadou pilových listů	1 ks
- variabilní ruční vyprošťovací nástroj	1 ks
- páčidlo	1 ks
Hasivo:	
- přenosné hasicí přístroje; množství náplně 6kg[1]	6 ks
Ostatní vybavení:	
- krycí deska	1 ks
- nůž pro řezání bezpečnostních pásů	2 ks
- provazy s pevností 3 tuny	2 ks
- textilní smyčka 1,5 tuny	2 ks
- nádoba s minerálním sorbentem 5litrů	2 ks
- přenosná elektrická svítilna	1 ks
- zdravotní kufr[2]	1 ks
- fixační krční límec	1 ks
- koště	1 ks
- lopata	1 ks

[1]Pěnový hasicí přístroj
[2]Náhradní náplň pro autolékárničku velikost II. Obsah odpovídá vyhlášce č. 341/2002 sb., ve znění vyhlášky č. 216/2010 Sb., a vyhlášky 182/2011 Sb. Ministerstva dopravy ČR. Obsah odpovídá vyhlášce č. 206/2018 sb. Ministerstva dopravy.

Na každém sportovním podniku jsou všechna zásahová vozidla vybavena bezpečnostním plánem nebo jeho částí.

7. ZS ASR NA PŘI ZÁVODECH NA OKRUZÍCH

7.1 Podřízenost posádek ASR

Všechny posádky jsou podřízeny dispečerovi ASR. Dispečer určuje den a čas a místo nástupu posádek na okruh. Rozmisťuje vozidla po trati závodu a označuje stanoviště vozidel od čísla 1, ve směru od startu do cíle. Dále vysílá posádky na zásah.

7.2 Komunikace s posádkou

Komunikace je vedena v analogové síti dispečer ASR/posádka ASR pomocí ručních radiostanic.

7.3 Činnost posádky ASR

7.3.1 Dojezd na sportovní podnik

- na okruh přijede vozidlo umyté, natankované
- před zahájením tréninků, závodů posádka provede kontrolu technického vybavení (zkouška hydraulického vyprošťovacího zařízení, mečové pily, kontrola hasicích přístrojů)
- organizační záležitosti
- zapnutí kapesních radiostanic a zkouška spojení s dispečerem ASR

7.4 Činnost před tréninkem

- na pokyn dispečera ASR vyjetí vozidel záchranného systému na okruh, seznámení s tratí (počet okruhů bude upřesněn dispečerem ASR)
- seznámení s obslužnou komunikací
- při jízdě po okruhu se pohybovat se zapnutým výstražným zařízením
- po příjezdu na předem určené stanoviště všemi posádkami ASR, provede dispečer kontrolu spojení

7.5 Činnost při tréninku

- po ohlášení „pohotovost“ je posádka ve vozidle, rukavice a přilba sundaná, připravena k rychlému nasazení
- posádka sleduje průběh závodů pro případný zásah
- v případě požáru nebo nehody „pana/orel“ v dohledu posádky nahlásit na dispečink číslo stanoviště a výjezd k události. Zapnout výstražné zařízení
- po ukončení zásahu nahlásit dispečerovi návrat na své stanoviště a následně nahlásit připravenost na stanovišti
- ostatní výjezdy pouze na pokyn dispečera ASR

7.6 Činnost při závodu

- po ohlášení „pohotovost“ je posádka v nastartovaném vozidle, rukavice a přilba nasazená, připravena k rychlému nasazení
- tato činnost trvá po dobu projetí celého startovního pole druhým kolem
- po dvou odjetých kolech se vypnou motory a sundají přilby
- posádka sleduje průběh závodů pro případný zásah
- v případě požáru nebo nehody „pana/orel“ v dohledu posádky nahlásit na dispečink číslo stanoviště a výjezd k události. Zapnout výstražné zařízení
- po ukončení zásahu nahlásit dispečerovi návrat na své stanoviště a následně nahlásit připravenost na stanovišti
- ostatní výjezdy pouze na pokyn dispečera ASR
- při pohybu po okruhu nebo obslužné komunikaci se pohybovat se zapnutým výstražným zařízením včetně výstražných blinkrů

7.7 Činnost po závodu

- na pokyn dispečera se posádky vrátí do určeného prostoru dispečerem
- krátké vyhodnocení sportovního podniku

7.8 Bezpečnostní cvičení

Je povinné pro všechny závody F1/F2/F3/F4, GT a WTCR, v ostatních případech je doporučené. Musí se konat ještě před oficiálním tréninkem. Zahrnuje vždy vyprošťovací týmy podle ustanovení, vypracovaných každoročně mezinárodní lékařskou komisí FIA. Kromě toho se z rozhodnutí ředitele závodu může konat další cvičení, zahrnují další prvky záchranného systému.

8. ZS ASR NA PŘI ZÁVODECH DO VRCHU

8.1 Podřízenost posádek ASR

Všechny posádky jsou podřízeny dispečerovi ASR popřípadě řediteli sportovního podniku. Dispečer určuje den a čas a místo nástupu posádek na okruh. Rozmisťuje vozidla po trati závodu a označuje stanoviště vozidel od čísla 1, ve směru od startu do cíle. Dále vysílá posádky na zásah.

8.2 Komunikace s posádkou

Komunikace je vedena v analogové síti dispečer ASR/posádka ASR pomocí ručních radiostanic.

8.3 Činnost posádky ASR

8.3.1 Dojezd na sportovní podnik

- na sportovní podnik přijede vozidlo umyté, natankované
- před zahájením tréninků, závodů posádka provede kontrolu technického vybavení (zkouška hydraulického vyprošťovacího zařízení, mečové pily, kontrola hasicích přístrojů)
- organizační záležitosti včetně předání bezpečnostního plánu a absolvování bezpečnostní schůzky
- zapnutí kapesních radiostanic a zkouška spojení s dispečerem ASR

8.4 Činnost před tréninkem

- na pokyn vyjetí vozidel ASR na trať, seznámení s tratí
- při jízdě po trati se pohybovat se zapnutým výstražným zařízením
- po příjezdu na předem určené stanoviště všemi posádkami ASR, provede dispečer kontrolu spojení

8.5 Činnost při tréninku a závodu

- po ohlášení „pohotovost“ je posádka ve vozidle, rukavice a přilba sundaná, připravena k rychlému nasazení
- posádka sleduje průběh jízd pro případný zásah
- při jízdě po trati se pohybovat se zapnutým výstražným zařízením doplněné sirénou
- výjezd na trať pouze na pokyn dispečera ASR/ředitele
- po ukončení zásahu nahlásit dispečerovi návrat na své stanoviště a následně nahlásit připravenost na stanovišti

8.6 Činnost po závodu

- na pokyn dispečera se posádky vrátí do určeného prostoru dispečerem
- krátké vyhodnocení sportovního podniku

9. ZS ASR NA PŘI RALLY

9.1 Podřízenost posádek ASR

Všechny posádky jsou podřízeny dispečerovi ASR. Dispečer určuje den a čas a místo nástupu posádek na rally. Dále vysílá posádky na zásah.

9.2 Komunikace s posádkou

Komunikace je vedena pomocí mobilních telefonů. V případě použití pořadatelské sítě, lze komunikovat s posádkou ASR pomocí radiostanic.

9.3 Činnost posádky ASR

9.3.1 Dojezd na sportovní podnik
- na rally přijede vozidlo umyté, natankované
- organizační záležitosti
- v případě použití pořadatelské sítě zapnutí radiostanic a zkouška spojení s dispečerem ASR

9.4 Činnost před tréninkem, závodem
- posádka se dostaví do prostoru stratu **2 hodiny** před uzavřením rychlostní zkoušky
- posádka se seznámí s rychlostní zkouškou (RZ) a to tak, že ji celou projede, dále se seznámí s odjezdovou (evakuační) trasou RZ
- při jízdě po RZ se bude řidič vozidla ASR řídit pravidly provozu na pozemních komunikacích upraveným zákonem č. 361/2000 Sb. ve znění zákona č. 365/2021 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- po příjezdu na předem určené stanoviště (nejdéle **1 hodinu** před uzavřením rychlostní zkoušky) posádka ASR potvrdí připravenost dispečerovi ASR
- posádka provede kontrolu technického vybavení (zkouška hydraulického vyprošťovacího zařízení, mečové pily, kontrola hasicích přístrojů)
- navázání kontaktů s vedoucím RZ, posádkou zdravotní služby a hasičů, vedoucího bezpečnosti RZ

9.5 Činnost při tréninku, závodu
- před odstartování RZ je posádka ve vozidle, rukavice a přilba sundaná, připravena k rychlému nasazení
- posádka sleduje průběh závodů pro případný zásah
- povolání posádky k události provádí vedoucí RZ nebo dispečer ASR
- k události vyjíždí vozidlo ASR jako první za ním posádka zdravotní služby
- při jízdě po trati se pohybovat se zapnutým výstražným zařízením doplněné sirénou
- po ukončení zásahu nahlásit dispečerovi návrat na své stanoviště a následně nahlásit připravenost

9.6 Činnost po závodu
- na pokyn dispečera se posádky vrátí do určeného prostoru dispečerem
- krátké vyhodnocení sportovního podniku

9.7 Bezpečnostní plán pro posádky ASR

Pořadatel vydá verzi BP pro posádky ASR.

Minimální předepsaný obsah:
- podrobná přehledná mapa RZ s vyznačením radiobodů, retardérů včetně přírodních a možností zkrácení trati pro zásahová vozidla
- mapa RZ s okolím, včetně zakreslených příjezdových, odjezdových a evakuačních tras sanitních vozidel, tras plánovaných pro návrat ASR na start RZ v případě výjezdu apod.
- podrobné schéma stanoviště Start a bezpečnostního bodu pokud je zřízen – ne univerzální, ale skutečně řešící konkrétní místo, včetně místa pro vozidla ASR, ZZS, VBRZ
- postavení vozidel na startu – je důležité, aby vozidlo ASR mělo kontakt se stanovištěm Start a do RZ vždy vjelo jako první
- doporučený itinerář, stačí např. 4 stránky itineráře na jednu A4, kontakty na všechny důležité činovníky – vedení všech RZ + ředitelství a dispečink
- rozmístění bezpečnostních bodů
- dbát zejména na dodržení dojezdového času zásahových vozidel v případě nehody

10. ZS ASR NA PŘI ZÁVODECH AUTOCROSSU A RALLYCROSSU

10.1 Podřízenost posádek ASR

- všechny posádky jsou podřízeny dispečerovi ASR popřípadě řediteli sportovního podniku.

Před prvním tréninkem se musí konat brífink (bezpečnostní schůzka) ve složení ředitel sportovního podniku, bezpečnostní činovník/delegát, ZS ASR, záchranná služba, hasiči, traťoví a sportovní komisaři.
ZS ASR se řídí dle čl. 7 tohoto předpisu.

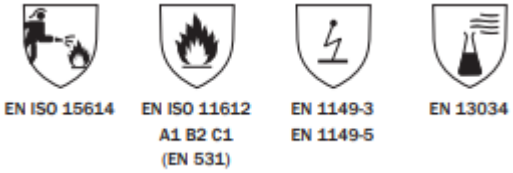
11. ZS ASR NA PŘI ZÁVODECH DRIFTINGU

- ZS ASR se řídí dle čl. 10 tohoto předpisu.

12. MINIMÁLNÍ VYBAVENÍ OOP ČLENŮ ZS ASR

- kombinéza plní normu pro jednovrstvý oblek, je určena pro krátkodobý kontakt s malým plamenem (A1), proti sálavému teplu, likvidaci požáru ve venkovním prostředí a dále slouží jako ochrana před elektrostatickými zápalnými výboji a (C1). Musí být vidět na dálku, doplněna reflexními prvky

Normy:



- ochranná přilba splňující Homologace ČSN EN 16471:2015 - přilba pro požáry mimo hořící budovy, ČSN EN 12492:2012 – lezectví, ČSN EN 16471:2015 - přilba pro technické a záchranné operace.
  Přilba by měla zajistit dobrý výhled, dobrou slyšitelnost a ochranu zraku
- zásahové rukavice, které jsou testovány a certifikovány dle normy ČSN EN 420:2004+A1:2010; ČSN EN 388:2004
- pevná kotníková obuv

JSEM ČLENEM

A CO TY?

Podporuj motorsport, bezpečnost na silnicích a užívej si mnoho výhod.

Více informací najdeš na clenstvi.autoklub.cz

Petr Nikodém
JEZDEC AUTOCROSSU

Autoklub České republiky

Opletalova 29, Praha 1, 110 00

www.autoklub.cz