

Slovenská asociácia
motoristického športu



Ročenka 2013

I. Orgány SAMŠ	11
1. Valné zhromaždenie SAMŠ	11
2. Výkonný výbor SAMŠ	11
3. Prezídium výkonného výboru	11
4. Komisie a výbory SAMŠ	11
5. Sekretariát SAMŠ	11
II. Organizačné podmienky	13
1. Všeobecne	13
2. Mimoriadna udalosť a jej vyšetrovanie	15
3. Tresty (Sankčný poriadok)	16
4. Protesty; odvolania na športových podujatiach	18
5. Disciplinárny poriadok SAMŠ	21
6. Národný odvolací súd SAMŠ (NOS SAMŠ)	22
7. Spoločné ustanovenia o konaní pred DV a NOS SAMŠ	22
8. Predpisy, školenia	23
9. Logá	24
10. Reklama na súťažných vozidlách	25
III. Licencie	27
1. Typy licencií	27
2. Licencie jazdcov	27
3. Licencie súťažiacich	30
4. Licencie organizátorov	31
5. Licencie rozhodcov	32
6. Licencie činovníkov pre dozorné a výkonné funkcie	34
7. Licencia trate	35
IV. Rozhodcovia a činovníci	37
1. Zoznam rozhodcov a činovníkov	37
2. Práva a povinnosti činovníkov a rozhodcov a požiadavky na nich	37
3. Osobitné požiadavky a povinnosti pri organizovaní podujatí	40
4. Delegovanie rozhodcov	41
V. Národné technické predpisy	47
1. Doklady športového vozidla	47
2. Prestavba a stavba vozidiel pre automobilový šport	48
3. Národné homologácie ochranných kliebok	49
4. Testovanie športových vozidiel pre športovú sezónu	49
5. Rozsah technického preberania vozidiel pred podujatím	51
6. Zvláštne evidenčné čísla pre rally a CCR	52
7. Štart vozidiel po skončení homologácie	52
8. Bezpečnostná výbava jazdca, spolujazdca	52
9. Bezpečnostné pásy	57
10. Bezpečnostné sedadlá	57
11. Hluk	57
12. Palivo	58
13. Katalyzátor	59
14. Technické predpisy pre národné skupiny	60
VI. Skupina F	61
1. Spôsobilé vozidlá	61
2. Rozmery, hmotnosti	61
3. Motor	61
4. Palivový systém	62
5. Elektrický systém	62
6. Prevody	62

7.	Zavesenie	63
8.	Kolesá	63
9.	Brzdový systém	63
10.	Priestor pre posádku	63
11.	Karoséria	64
12.	Aerodynamické prvky	64
13.	Povolené zmeny a doplnky	64
VII.	Skupina P	65
1.	Všeobecne	65
2.	Rozmery a hmotnosti	65
3.	Motor	65
4.	Palivový systém	65
5.	Elektrický systém	66
6.	Prevodový systém	66
7.	Zavesenie	66
8.	Kompletné kolesá	66
9.	Brzdový systém	67
10.	Priestor pre posádku	67
11.	Karoséria	68
12.	Aerodynamické prvky	68
VIII.	Skupina E1	69
1.	Všeobecne	69
2.	Rozmery a hmotnosti	69
3.	Motor	70
4.	Palivový systém	70
5.	Elektrický systém	70
6.	Prevody	71
7.	Zavesenie	71
8.	Kolesá	71
9.	Brzdový systém	72
10.	Priestor pre posádku	72
11.	Karoséria	73
12.	Aerodynamické prvky	74
13.	Povolené zmeny a doplnky	74
IX.	Skupina E2	75
1.	Skupina E2 - SS	75
2.	Skupina E2 – SC, E2 – SH	75
X.	Skupina S	77
1.	Všeobecne	77
2.	Rozmery a hmotnosti	77
3.	Motor	77
4.	Palivový systém	78
5.	Elektrický systém	78
6.	Prevodový systém	78
7.	Zavesenie	78
8.	Kompletné kolesá	78
9.	Brzdový systém	79
10.	Priestor pre posádku	79
11.	Karoséria	80
12.	Aerodynamické prvky	80
13.	Povolené zmeny a doplnky	80
XI.	Skupina DR	81
1.	Všeobecne	81
2.	Rozmery a hmotnosti	81
4		

3.	Motor	81
4.	Palivový systém	82
5.	Elektrický systém	82
6.	Prevody	82
7.	Zavesenia	82
8.	Kolesá	83
9.	Brzdový systém	83
10.	Priestor pre posádku	83
11.	Karoséria	84
12.	Aerodynamické prvky	84
13.	Povolené zmeny a doplnky	84
XII.	Skupina STR	85
1.	Všeobecne	85
2.	Rozmery a hmotnosti	85
3.	Motor	85
4.	Palivový systém	85
5.	Elektrický systém	86
6.	Prevody	86
7.	Zavesenia	86
8.	Kompletné kolesá	86
9.	Brzdový systém	87
10.	Priestor pre posádku	87
11.	Karoséria	88
12.	Aerodynamické prvky	88
13.	Povolené zmeny a doplnky	88
XIII.	Skupina PRF	89
1.	Všeobecne	89
2.	Rozmery a hmotnosti	89
3.	Motor	89
4.	Palivový systém	90
5.	Elektrický systém	90
6.	Prevody	91
7.	Zavesenia	91
8.	Kolesá	91
9.	Brzdový systém	92
10.	Priestor pre posádku	92
11.	Karoséria	93
12.	Aerodynamické prvky	93
13.	Povolené zmeny a doplnky	93
XIV.	Skupina TH	95
1.	Všeobecne	95
2.	Rozmery a hmotnosti	95
3.	Motor	95
4.	Palivový systém	96
5.	Elektrický systém	96
6.	Prevody	96
7.	Zavesenie	96
8.	Kolesá	97
9.	Brzdový systém	97
10.	Priestor pre posádku	97
11.	Karoséria	98
XV.	Skupina NH	101
1.	Všeobecne	101
2.	Rozmery a hmotnosti	101

3.	Motor	101
4.	Palivový systém	101
5.	Elektrický systém	101
6.	Prevody	101
7.	Zavesenie	101
8.	Kolesá	101
9.	Brzdový systém	101
10.	Priestor posádky	102
11.	Karoséria	102
12.	Aerodynamické prvky	102
13.	Povolené zmeny a doplnky	102
XVI. Skupina D5,D6,D7,D8		103
1.	Všeobecne	103
2.	Rozmery a hmotnosti	103
3.	Motor	104
4.	Palivový systém	104
5.	Elektrický systém	105
6.	Prevody	105
7.	Zavesenia	105
8.	Kolesá	105
9.	Brzdový systém	106
10.	Priestor pre posádku	106
11.	Karoséria	107
12.	Aerodynamické prvky	108
13.	Povolené zmeny a doplnky	108
XVII. Skupina E0		109
1.	Všeobecne	109
2.	Rozmery a hmotnosti	109
3.	Motor	109
4.	Palivový systém	109
5.	Elektrický systém	110
6.	Prevody	110
7.	Zavesenia	111
8.	Kolesá	111
9.	Brzdový systém	111
10.	Priestor posádky	111
11.	Karoséria	113
12.	Aerodynamické prvky	113
13.	Povolené zmeny a doplnky	113
XVIII. FIA CEZ Championship 2013 (FIA Majstrovstvá zóny strednej Európy)		115
2.	Bezpečnostné predpisy	117
3.	FIA CEZ HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAV 2013	117
4.	FIA CEZ HISTORIC-HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAV historikov 2013	118
5.	FIA CEZ CIRCUIT RACING CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAO 2013	119
6.	FIA CEZ CIRCUIT ENDURANCE CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAO Endurance 2013	121
7.	FIA CEZ SLALOM CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v slalome 2013	122
8.	FIA CEZ AUTOCROSS CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v autokrose 2013	123
9.	FIA CEZ RALLYCROSS CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v rallykrose 2013	124

10.	FIA CEZ RALLY CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v rally 2013	125
	FIA CEZ HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v rally historikov 2013	126
11.		126
12.	FIA CEZ Championship 2013 - Zóna strednej Európy – karting	127
13.	FIA CEZ CROSS-COUNTRY CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v CCR 2013	128
XIX.	Športové predpisy pre MSR a pohárové seriály SAMŠ	131
1.	Všeobecné podmienky	131
2.	Hodnotenie	131
3.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v rally a Slovenský Rally Pohár	132
4.	Slovenský rally pohár	135
5.	Majstrovstvá Slovenskej republiky PAV	137
6.	Slovenský kopcový pohár (SKP)	138
7.	Majstrovstvá Slovenskej republiky PAO	139
8.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v autokrose a Slovenský autokrosový pohár (SAP)	141
	Ma	143
9.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilovom slalome	143
10.	Majstrovstvá Slovenskej republiky pretekov v drifte	144
11.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v šprinte	146
12.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v kartingu	148
13.	Národné športové predpisy minikár	150
XX.	Poplatky	165
XXI.	Športové kalendáre 2013	167
1.	FIA CEZ Championship	167
2.	MSR	173

Slovenská asociácia motoristického športu (ASN) je podľa článku 4. Štatútu FIA držiteľom športovej autority vo všetkých oblastiach automobilového, motokárového a minikárového športu na území Slovenskej republiky, ktorý riadi a organizuje.
Pre automobilový, motokárový a minikárový šport v Slovenskej republike platia Medzinárodné športové predpisy FIA, FIA/CIK, uverejnené zmeny a doplnky, Národné športové predpisy, Ročenka SAMŠ, zmeny a doplnky uverejnené SAMŠ (ASN) .

Ing. Peter Roth
prezident SAMŠ

Slovenská asociácia motoristického športu
sídlo: Fatranská 3, 949 01 Nitra,
sekretariát SAMŠ :Fatranská 3, 949 01 Nitra
tel./fax 037 6554696, tel.: 037 655 4697
Bankové spojenie: OTP Banka Slovensko - Nitra č. účtu: 76777/5200

e - mail samssk@nexta.sk , www.sams-asn.sk

I. Orgány SAMŠ

1. Valné zhromaždenie SAMŠ

2. Výkonný výbor SAMŠ

3. Prezídium výkonného výboru

prezident SAMŠ

1.viceprezident

viceprezident

Ing. Peter Roth

Ing. Teodor Štróbl

JUDr. Vladimír Bánoci

4. Komisie a výbory SAMŠ

- Športová komisia rally
- Športová komisia pre preteky automobilov do vrchu
- Športová komisia pre preteky automobilov na okruhu
- Športová komisia autokrosu
- Športová komisia kartingu
- Športová komisia minikár
- Športová komisia driftu, slalomu, šprintu
- Športová komisia rozhodcov
- Technický výbor
- Bezpečnostný výbor
- Revízna komisia
- Disciplinárny výbor
- Národný odvolací súd

5. Sekretariát SAMŠ

Generálny sekretár

Administratívna pracovníčka

Ing. Vojtech Ruisl

Ida Paulíková

II. Organizačné podmienky

1. Všeobecne

1.1

Športové podujatia automobilové, motokárové a minikárové riadené SAMŠ na území Slovenskej republiky musia byť organizované v súlade s Medzinárodnými športovými predpismi FIA, FIA/CIK, vrátane ich príloh (ďalej len MŠP), národnými športovými predpismi SAMŠ (ďalej NŠP) a touto ročenkou SAMŠ.

1.2

Právo organizovať športové podujatie v disciplínach SAMŠ majú fyzické alebo právnické osoby, ktoré sa k organizovaniu podujatia prihlásia v predpísanom termíne. Podaním žiadosti o zápis do kalendára sa organizátor zaväzuje dodržiavať MŠP, NŠP a Ročenku SAMŠ. Výber organizátorov je v právomoci VV SAMŠ na základe odporúčania športových komisií.

1.3

Žiadosť o zapísanie podujatia do medzinárodného alebo národného kalendára je povinný každý organizátor zaslať na sekretariát SAMŠ v nasledovných termínoch:

- a) medzinárodné podujatia so štatútom FIA podľa termínu určeného FIA
- b) voľné medzinárodné podujatia podľa termínu určeného FIA
- c) národné podujatia do 31. októbra predchádzajúceho roka (ak nie je stanovené inak)

Súčasne so žiadosťou uhradí organizátor príslušný poplatok za zapísanie uvedený v ročenke SAMŠ na príslušný rok.

1.4

Pohárové seriály vypísané na území SR podliehajú schváleniu VV SAMŠ po predchádzajúcom schválení športovou komisiou a TV SAMŠ. Prihlášky pohárových seriálov je potrebné zaslať do 31. októbra predchádzajúceho roku s poplatkom, ktorý je uvedený v prílohe Ročenky. Schválené pravidlá pre pohárový seriál sú distribuované prostredníctvom vyhlasovateľa pohára. Vyhlásenie výsledkov zabezpečuje vyhlasovateľ. Pohárové seriály vypisované podľa MŠP ako medzinárodné podliehajú schváleniu FIA.

1.5

Organizátori športových podujatí zapísaných v kalendári SAMŠ sú poistení proti škodám spôsobeným tretím osobám rámcovým poistením uzavretým SAMŠ. Organizátorom sa odporúča uzavrieť ďalšie poistenie podľa potreby a povahy podujatia. Poistná zmluva bude zverejnená na oficiálnej internetovej stránke SAMŠ.

1.6

Každému držiteľovi licencie jazdca sa dôrazne odporúča uzavrieť úrazové poistenie platné na športové motoristické podujatie.

1.7

Účastníci podujatí v zahraničí sú povinní uzavrieť zákonné poistenie pre súťažné vozidlo (zelená karta), platné pre krajinu, kde sa podujatie koná. Neplatí pre podujatia na uzatvorených tratiach.

1.8

SAMŠ je vlastníkom všetkých televíznych a prenosových práv súvisiacich s organizovaním majstrovstiev vypísaných SAMŠ. Výnimkou sú tie, ktoré si vyhradili medzinárodné organizácie. (FIA, FIA/CIK)

1.9

Všetky dokumenty ktoré vydáva SAMŠ a organizátori musia byť označené logom SAMŠ ako

nositeľa národnej športovej autority.

1.10

Podujatie majstrovstiev inej krajiny na území Slovenskej republiky môže predbežne dohodnúť organizátor v súčinnosti so športovou komisiou disciplíny a/alebo športová komisia SAMŠ príslušnej disciplíny. Schválenie, na základe kladného stanoviska športovej komisie disciplíny, prislúcha VV SAMŠ. VV SAMŠ určí, kto so zahraničnou ASN dohodne podmienky konania takeého podujatia.

1.11

Pri všetkých podujatiach zapísaných v kalendári SAMŠ organizovaných na území SR, kde je požadovaná účasť špeciálneho záchranného systému (Príloha H FIA MŠP), musia byť záchranári držiteľmi licencie SAMŠ. Záchranný systém musí zabezpečovať špeciálne zásahy, najmä pri likvidácii mimoriadnych udalostí, vyslobodzovaním osôb z havarovaných vozidiel a odsune havarovaných vozidiel z trate. Finančné náklady spojené s účasťou ZS hradí organizátor.

1.12

Organizátori, činovníci, súťažiaci, jazdci a členovia tímov sú povinní dodržiavať záväzné právne predpisy v oblasti životného prostredia

1.13

Športové komisie príslušných disciplín sledujú dodržiavanie termínov prípravy a schvaľovania dokumentov pre jednotlivé podujatia a robia opatrenia na ich splnenie až po predloženie návrhu VV SAMŠ na nepovolenie podujatia.

1.14 Voľné podujatie

Do kalendára SAMŠ môžu byť zaradené aj voľné podujatia, ktoré sa nebudú zarátavať do žiadneho majstrovstva, seriálu a ani pohára SAMŠ. Organizátor musí pre zápis do kalendára SAMŠ splniť tieto podmienky:

- Zaslať na sekretariát SAMŠ prihlášku minimálne 2 mesiace pred podujatím,
- Zaplatiť predpísaný poplatok za zápis do kalendára,
- Mať schválené ZU príslušnou športovou komisiou

O zápise podujatia do kalendára SAMŠ rozhodne VV SAMŠ. Voľné podujatie sa môže konať aj pri majstrovskom podujatí SAMŠ.

1.14.1 Voľné podujatie v disciplínach SAMŠ

Podujatie sa musí konať presne podľa predpisov disciplíny, do ktorej je podujatie zaradené (športové predpisy, spôsobilé vozidlá, bezpečnostné predpisy, predpisy pre účasť na podujatí, predpisy pre delegovanie činovníkov, ...). Všetku administratívu (schvaľovanie ZU, návrh delegovaných činovníkov) má na starosti príslušná športová komisia, ktorá aj dohliada na podujatie.

1.14.2 Voľné podujatie ostatné

Patria sem podujatia, ktoré sa nebudú konať podľa predpisov žiadnej disciplíny SAMŠ. Sekretariát SAMŠ určí športovú komisiu disciplíny, ktorá bude podujatie zastrešovať.

Pre takéto podujatie platí:

- V ZU podujatia budú presne uvedené športové predpisy, podľa ktorých bude podujatie usporiadané.
- V ZU budú uvedené spôsobilé vozidlá.
- V ZU budú uvedené podmienky pre účasť jazdcov.
- V ZU musia byť uvedené pravidlá zostavenia konečnej klasifikácie.
- Všetci činovníci a rozhodcovia musia mať príslušné licencie SAMŠ a musia spĺňať podmienky uvedené v Ročenke SAMŠ.
- Pre organizátora platia všetky podmienky uvedené v ročenke SAMŠ.

1.15 Evidované podujatie

Je automobilové podujatie, ktorého organizátor nie je držiteľom licencie organizátora SAMŠ. Podujatie nie je zaradené do kalendára SAMŠ a nevzťahuje sa naň poistenie SAMŠ ale organizátor požiadala o zaevidovanie na sekretariáte SAMŠ.

1.15.1 Podmienky konania evidovaných podujatí

Organizátor musí:

- spĺňať podmienky stanovené v zákone č. 664/2007 Z.Z (ak sa pre danú súťaž vyžadujú)
- najneskôr 14 dní pred podujatím zaslať propozície súťaže na SAMŠ
- splniť stanovené podmienky určené pre vydanie stanoviska k povoleniu cestného správneho orgánu pre zvláštne užívanie komunikácie pre účely konania automobilových pretekov.

1.15.2 Zodpovednosť

Za prípravu a priebeh evidovaného podujatia plne zodpovedá organizátor.

1.16 Doping

Antidopingový program je realizovaný v súlade so znením charty proti dopingmu a doplnkami vydanými Antidopingovým výborom SR a Prílohami A a L MŠP FIA.

- SAMŠ sa zaviazala prostredníctvom charty proti dopingmu, dodržiavať všetky záväzky, ktoré vyplývajú z medzinárodných dokumentov.
- Na základe smerníc Medzinárodného Olympijského výboru a FIA môžu byť na podujatiach SAMŠ Antidopingovým výborom uskutočňované dopingové kontroly.
- Kontroly na alkohol na športových podujatiach SAMŠ môže nariadiť riaditeľ podujatia alebo hlavný ŠK u pretekárov a činovníkov. Odmietnutie kontroly sa považuje za priznanie požitia alkoholu na podujatí.
- Zoznam zakázaných farmakologických skupín látok je uvedený na www.antidoping.sk
- Organizátor je povinný vytvoriť podmienky pre uskutočnenie antidopingovej kontroly podľa požiadaviek kontrolórov.

2. Mimoriadna udalosť a jej vyšetrovanie

Mimoriadna udalosť pri podujatiach riadených SAMŠ je taká udalosť, ktorá okamžite alebo následne vplýva na poškodenie zdravia alebo majetku.

Závažná mimoriadna udalosť je tá, pri ktorej došlo k usmrteniu alebo ťažkému ublíženiu na zdraví jednej alebo viacerých osôb.

2.1 Vyšetrovanie závažnej mimoriadnej udalosti

Ak dôjde na podujatí k závažnej mimoriadnej udalosti, pri ktorej došlo k usmrteniu alebo ťažkému zraneniu jednej alebo viacerých osôb, riaditeľ podujatia je povinný:

- bezodkladne (mail, fax, sms) informovať sekretariát SAMŠ
- okamžite o tejto závažnej mimoriadnej udalosti informovať hlavného športového komisára, hlavného technického komisára, bezpečnostného delegáta SAMŠ
- okamžite po tejto udalosti vytvoriť komisiu zloženú z hlavného technického komisára, bezpečnostného delegáta SAMŠ, činovníka riaditeľstva zodpovedného za bezpečnosť, hlavného lekára, ktorá vykoná detailné šetrenie, najmä:
 - zabezpečí dokumentáciu časového priebehu udalosti
 - zaprotokoluje svedeckými výpoveďami priebeh udalostí z hľadiska príčin a miery zavinenia
 - zabezpečí obrazový, prípadne zvukový materiál (fotodokumentácia, videozáznam a pod.)
 - zabezpečí a zdokumentuje bezpečnostné prvky posádky a vozidla (vykoná HTK)
 - zhotoví situačný plán udalosti
- spolupracovať s vyšetrovacími orgánmi Polície a ostatnými bezpečnostnými a záchrannými zložkami
- Okamžite po vyšetrovaní závažnej mimoriadnej udalosti zasiela na SAMŠ správu (podľa predtlačky vydanéj FIA), ktorá musí obsahovať nasledovné náležitosti:
 - Videozáznam vozidla a okolia bezprostredne po nehode
 - Údaje o súťažiacom, jazdcovi a spolujazdcovi

- Údaje o zranených osobách
- Správu hlavného technického komisára
- Správu hlavného lekára
- Správu traťových komisárov, vedúceho trate (RS)
- Výpovede očitých svedkov udalosti

2.2 Postup pri ostatných mimoriadnych udalostiach

Aj každá mimoriadna udalosť, ktorá nespĺňa definíciu závažnej mimoriadnej udalosti, musí byť zdokumentovaná. Pričom musia byť dodržané tieto zásady:

- a) Za dokumentovanie zodpovedá vedúci trate (vedúci RS), ktorý spolupracuje s technickým komisárom, ak je ten prítomný na trati.
- b) zdokumentovanie sa vykonáva ihneď po nahlásení vzniku mimoriadnej udalosti na riaditeľstvo podujatia
- c) riaditeľstvo podujatia musí vytvoriť časový priestor a dáva pokyn na zdokumentovanie mimoriadnej udalosti
- d) zdokumentovanie bezpečnostných prvkov poškodeného vozidla zabezpečí hlavný technický komisár
- e) zdokumentovanie poškodenia majetku tretej osoby (trvalé porasty, ploty, obrubníky, zvodidlá a pod.), ktoré sú v blízkosti trate a boli poškodené činnosťou súvisiacou s konaním súťaže, dokumentuje vedúci trate (ved. RS)
- f) originály dokladov, dokumentujúce túto mimoriadnu udalosť, odovzdáva vedúci trate, (vedúci RS) riaditeľovi podujatia.

2.3

Po oznámení závažnej mimoriadnej udalosti prezident SAMŠ ihneď menuje komisiu, ktorá podľa dokumentácie zabezpečenej organizátorom a po prípadnom došetrení podáva návrh na uzavretie mimoriadnej udalosti, prípadne stanoví ďalší postup. Zároveň navrhuje opatrenia na zabránenie vzniku mimoriadnych udalostí. Stálym členom vyšetrovacej komisie je pracovník sekretariátu SAMŠ, riaditeľ podujatia alebo jeho zástupca, hlavný technický komisár podujatia, bezpečnostný delegát SAMŠ a predseda príslušnej ŠK.

3. Tresty (Sankčný poriadok)

3.1 Zásady

Práva a povinnosti súťažiacich, jazdcov, činovníkov a organizátorov športových podujatí, v pôsobnosti SAMŠ sú stanovené Medzinárodným športovým poriadkom FIA (MŠP FIA), prílohami k MŠP FIA (najmä prílohou B), Národnými športovými predpismi SAMŠ (NŠP SAMŠ) a ďalšími predpismi a normami ktoré sú vydané SAMŠ. Porušenie uvedených predpisov bude prejednávané príslušnými orgánmi v jednotlivých prípadoch a postihované.

3.2 Charta slušného správania sa

3.2.1 Dodržiavanie predpisov

Všetci držiteľia licencie SAMŠ sa zaväzujú rešpektovať platné predpisy FIA a SAMŠ.

3.2.2 Dodržiavanie cieľov a záujmov SAMŠ

Všetci držiteľia licencie SAMŠ sa obzvlášť zaväzujú:

- nesledovať žiadne ciele, ktoré nie sú v súlade s cieľmi SAMŠ
- nepoškodiť slovami, činmi alebo písomne dobré meno a/alebo povest' alebo nespôsobiť materiálnu ujmu SAMŠ, jeho orgánom, členom alebo vedeniu a všeobecnejšie záujmy automobilového športu a hodnoty obhajované SAMŠ.

3.2.3 Autorita rozhodnutí

Všetci držiteľia licencie SAMŠ sa zaväzujú konať v súlade s rozhodnutiami SAMŠ a jeho orgánmi a nekonať v rozpore so záujmami SAMŠ.

3.2.4 Rešpektovanie držiteľov licencie

Akékoľvek obťažovanie držiteľov licencie SAMŠ, či už osobné, profesijné alebo morálne, a postupy poškodzujúce osobnú alebo morálnu bezúhonnosť, sú zakázané.

Držiteľia licencie SAMŠ majú informovať SAMŠ o akomkoľvek porušení tejto charty na DV SAMŠ.

3.2.5 Zásada čestnosti

Všetci držiteľia licencie nesmú, akýmkoľvek spôsobom, porušovať princípy čestnosti v súťaži, správať sa nešportovo alebo sa snažiť ovplyvniť výsledky súťaže spôsobom, ktorý je v rozpore so športovou etikou.

3.2.6 Povinnosť spolupracovať

Všetci držiteľia licencie SAMŠ sa zaväzujú plne spolupracovať pri akomkoľvek disciplinárnom vyšetrowaní vykonávanom SAMŠ.

3.3 Porušenie predpisov

Okrem porušenia športových poriadkov bude tiež posudzované nasledovné konanie:

- Úplatkárstvo alebo pokus o úplatkárstvo činovníkov športového podujatia ako aj vyžadovanie alebo prijatie úplatku týmito činovníkmi.
- Akékoľvek konanie smerujúce k účasti vozidla nezodpovedajúceho predpisom na športovom podujatí.
- Akékoľvek konanie s úmyslom poškodiť niektorého z účastníkov športového podujatia, SAMŠ ako celku, funkcionárov SAMŠ alebo záujmy automobilového športu, kartingu a minikár vo všeobecnosti.
- Účasť na športovom podujatí, ktoré nie je zapísané v športovom kalendári FIA, FAS AČR SAMŠ alebo účasť na podujatí ktoré nie je zapísané v zozname evidovaných podujatí, ktorý vedie sekretariát SAMŠ.
- Úmyselné poškodenie veci niektorého z účastníkov športového podujatia, činovníka SAMŠ alebo tretej osoby a majetku SAMŠ.
- Zneužitie právomoci činovníka SAMŠ
- Nedostatky pri výkone funkcie činovníka a pri správaní sa súťažiacého, jazdca, člena tímu na podujatí (napr. činnosť pod vplyvom alkoholu, nešportové správanie, zanedbanie povinností apod.)

3.4 Orgány a osoby oprávnené ukladať tresty

Ukladať tresty podľa týchto predpisov môžu :

- Riaditeľ podujatia
- Športoví komisári (Rada športových komisárov)
- Disciplinárny výbor SAMŠ (ďalej DV SAMŠ)
- Národný odvolací súd

3.5 Stupnice trestov

Jednotlivé orgány a činovníci oprávnení ukladať tresty uvedené v bode 3.3 sú oprávnení uplatňovať svoju právomoc v tomto rozsahu:

3.5.1 Riaditeľ podujatia:

- Neumožniť jazdcovi štart na podujatí na základe závad zistených na administratívnom preberaní, resp. porušení zvláštnych ustanovení, ktoré tento trest ukladajú
- Uložiť jazdcovi alebo súťažiacemu pokutu vo výške stanovenej predpismi, ak mu to športové predpisy umožňujú a/alebo ukladajú. Pokuty musia byť zaplatené najneskôr do 48 hod. po ich udelení, zvyčajne do ukončenia podujatia. Zavinené oneskorené zaplatenie pokuty má za následok zastavenie činnosti súťažiacého a jazdca (posádky) najmenej do doby zaplatenia.
- Vylúčiť jazdca zo športového podujatia, ak mu to umožňujú a/alebo ukladajú športové predpisy.
- Uložiť časový trest vyjadrený v sekundách alebo minútach ak mu to umožňujú a/alebo ukladajú športové predpisy.

3.5.2 Športoví komisári (Rada športových komisárov)

- Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, rozhodcovi a činovníkovi napomenutie.

- b) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, rozhodcovi a činovníkovi pokutu do výšky 1000,-EUR. Pokuty musia byť zaplatené najneskôr do 48 hod. po ich udelení, zvyčajne do ukončenia podujatia. Zavinené oneskorené zaplatenie pokuty má za následok zastavenie činnosti súťažiaceho a jazdca (posádky) najmenej do doby zaplatenia.
- c) Uložiť časový trest.
- d) Vylúčiť jazdca z podujatia na základe správy riaditeľa podujatia o porušení predpisov, správy technického komisára o porušení technických predpisov alebo na základe vlastného rozhodnutia. Pred vylúčením jazdca z podujatia je povinnosťou športových komisárov vypočítať zainteresované strany prípadne aj svedkov a o vylúčení vydať písomné rozhodnutie.
- e) Uložiť niektorý z vyššie uvedených trestov formou písomného rozhodnutia na základe prejednávania podaného protestu.
- f) Podat' písomný podnet na DV SAMŠ prostredníctvom sekretariátu SAMŠ k prerokovaniu závažného priestupku, ktorý je potrebné podľa názoru športových komisárov postihovať vyšším trestom, ktorý nie je v ich kompetencii.

3.5.3 Disciplinárny výbor:

- a) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, riaditeľovi, tajomníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest podľa MŠP: napomenutie, peňažná pokuta, zákaz činnosti (suspenzia) alebo diskvalifikácia.
- b) Pokuty musia byť zaplatené do 48 hod. po právoplatnom rozhodnutí o ich udelení. Zavinené oneskorené zaplatenie pokuty má za následok zastavenie činnosti súťažiaceho a jazdca (posádky) najmenej do doby zaplatenia. Vybrané pokuty sú príjmom SAMŠ.
- c) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, riaditeľovi, tajomníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest až do zákazu činnosti (suspenzia) (s medzinárodnou, národnou platnosťou alebo všeobecne), buď nepodmienečne max. na dobu 1 roka, alebo podmienečne max. na dobu 1 roka s odkladom max. na dobu 2 rokov. V prípade nepodmienečného trestu odoberie DV SAMŠ príslušnú licenciu a odovzdá ju na sekretariát SAMŠ, ktorý ju dotýčnemu vráti po uplynutí trestu.
- d) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, riaditeľovi, tajomníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest diskvalifikácie – doživotného zákazu činnosti s následkom definitívnej straty práv zúčastniť sa akejkolvek činnosti riadenej SAMŠ.
- e) DV SAMŠ nemá právo meniť už schválené oficiálne výsledky podujatia.

3.5.4 Národný odvolací súd SAMŠ

- a) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, riaditeľovi, tajomníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest podľa MŠP: napomenutie, peňažná pokuta, zákaz činnosti (suspenzia) alebo diskvalifikácia.
- b) Pokuty musia byť zaplatené do 48 hod. po ich udelení. Zavinené oneskorené zaplatenie pokuty má za následok zastavenie činnosti súťažiaceho a jazdca (posádky) najmenej do doby zaplatenia. Vybrané pokuty sú príjmom SAMŠ.
- c) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, riaditeľovi, tajomníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest zákazu činnosti (suspenzie) (s medzinárodnou, národnou platnosťou alebo všeobecne), môže nepodmienečne až na dobu 3 rokov, alebo podmienečne až na dobu 2 rokov s odkladom až na dobu 5 rokov. V prípade nepodmienečného trestu odoberie NOS SAMŠ príslušnú licenciu a odovzdá ju na sekretariát SAMŠ, ktorý ju dotýčnemu vráti po uplynutí trestu.
- d) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, riaditeľovi, tajomníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest diskvalifikácie – doživotného zákazu činnosti s následkom definitívnej straty práv zúčastniť sa akejkolvek činnosti riadenej SAMŠ.
- e) NOS má právo meniť neoficiálne výsledky podujatia v prípade, že konal na základe riadne podaného odvolania.

4. Protesty; odvolania na športových podujatiach

Podávanie protestov a odvolaní sa riadia MŠP FIA a týmito doplnkami:

4.1

Predpísaný poplatok za podanie protestu na národných športových podujatiach je 165,- EUR a na medzinárodných športových podujatiach je 500,- EUR v hotovosti. Ak bude protest uznaný za opodstatnený, poplatok bude vrátený. Ak bude zamietnutý, poplatok je organizátor podujatia povinný poukázať na účet SAMŠ.

4.2

Protest musí byť podaný súťažiacim alebo jeho písomne povereným zástupcom (viď kap. III Licencie) a to v písomnej forme.

4.3 Podávanie technických protestov

Technický protest môže byť podaný len na konkrétnu podskupinu.

skupina motor:

- blok motora
- kľukový mechanizmus (kľuková hriadeľ, ojnice, kompletne piesty)
- hlava valcov
- rozvody (vačková hriadeľ, ventily, pružiny)
- zdvihový objem (homologačný list, príslušný technický predpis)

skupina prevody:

- prevodovka
- rozvodovka
- hriadele

skupina systémy:

- chladiaci systém
- mazací systém
- nasávací systém
- výfukový systém
- brzdový systém
- elektrický systém
- elektronický systém

skupina vozidlo:

- zavesenie (ramená, pružiny, tlmiče, stabilizátory)
- riadenie (volant, stĺpik, skrinka, ťahla, páky)
- karoséria a šasi
- kompletne kolesá

Predmetom protestu na uvedenú podskupinu môže byť:

- nesúlad s homologačným listom vozidla
- úpravy v rozpore s MŠP FIA Príloha J, prípadne NŠP Ročenka SAMŠ
- rozmery a hmotnosť
- materiál

4.4 Poplatky za riešenie technických protestov

Ak pri riešení technického protestu musí byť urobená demontáž predmetu technického protestu musí byť pre pokrytie nákladov (demontáž, opätovné uvedenie do pôvodného stavu, cestovné náhrady zúčastnených, úhradu za prípadnú konzultáciu odborníkov a mechanikov, poplatky za práce v značkovom servise a pod.) zložená kaucia. Orientačná výška kaucie je uvedená v kapitole II. bode 4.4.1.

Výška kaucie môže dosiahnuť až 10 000,- EUR o ktorej rozhodnú športoví komisári po konzultácii s hlavným technickým komisárom.

V prípade ak náklady spojené s riešením technického protestu prevýšia zloženú kauciu súťažiaci, ktorý protest podal, musí rozdiel uhradiť do 24 hodín od doručenia rozhodnutia.

Kaucia sa vráti súťažiacemu, ktorého protest bol oprávnený a náklady na riešenie protestu vo

vyššie uvedenom termíne musí uhradiť súťažiaci, na ktorého vozidlo bol podaný protest.

4.4.1

Orientačná výška kaucie na úhradu nákladov spojených s nutnou demontážou:

Demontovaná skupina		Orientačná výška kaucie
Motor	do 1 600 cm ³	2700,- EUR
	do 2 500 cm ³	3500,- EUR
	nad 2 500 cm ³	5000,- EUR
Hlava motora		75% z vyššie uvedenej kaucie
Prevodovka		1700,- EUR
Zavesenie		500,- EUR

4.4.2

Za demontáž menšieho rozsahu (demontáž časti palivového systému, veka vahadiel, sacieho a výfukového potrubia bez demontáže hlavy valcov, prípadne motora) sa kaucia nepožaduje za predpokladu že táto nebude podmienená prácou v značkovom servise. Inak bude požadovaná kaucia vo výške minimálne 500,- EUR

4.4.3

Pri kontrole paliva je záloha za nádobu 35,- EUR a kaucia 500,- EUR k poplatku za podanie protestu.

4.4.4

Všetky technické kontroly nariadené športovými komisármi vykonávané sú na náklady kontrolovaného.

4.4.5

Športoví komisári sú povinní rozhodnúť o každom proteste, ktorý bol podaný v priebehu podujatia. S rozhodnutím musí byť písomnou formou oboznámený súťažiaci, ktorý protest podal. Ak nie je možné rozhodnúť na mieste o technickom proteste, bude predmet protestu zaplombovaný alebo inak zaistený a športoví komisári určia miesto a čas, kde bude protest riešený. Toto musí byť oznámené písomnou formou aj zainteresovaným súťažiacim, ktorí majú právo byť pri jeho riešení prítomní. Vlastnej technickej kontroly sa okrem oficiálnych činovníkov môže zúčastniť iba zástupca strany, na ktorú bol protest podaný.

4.4.6

Delegovaní športoví komisári majú právo z vlastnej iniciatívy konať v rámci svojej funkcie aj v prípade, ak im nebol predložený protest.

4.5 Spôsob národného odvolania

Dotknutá strana, bez ohľadu na štátnu príslušnosť, má právo odvolať sa proti rozhodnutiu vydaného športovými komisármi podujatia k ASN krajiny, kde bolo rozhodnutie prijaté, podľa ustanovení čl. 180 a nasl. MŠP. Poplatok za odvolanie je 670,- EUR na národných športových podujatiach a 1340,- EUR na medzinárodných športových podujatiach. Do rozhodnutia o odvolaní bude predmet odvolania zaplombovaný alebo inak zaistený technickými komisármi a NOS určí miesto a čas, kde bude odvolanie riešené. Toto musí byť oznámené písomnou formou aj zainteresovaným súťažiacim, ktorí majú právo byť pri jeho riešení prítomní.

4.6 Spôsob medzinárodného odvolania.

Spôsob podania a lehoty medzinárodného odvolania sú dané právnymi a disciplinárnymi pravidlami FIA.

5. Disciplinárny poriadok SAMŠ

5.1 Základné ustanovenie

V disciplinárnom konaní v rámci SAMŠ sa prejednávajú priestupky, ktorých sa dopustila niektorá fyzická alebo právnická osoba, ktorá je držiteľom licencie a bola zúčastnená na športovom podujatí a ktoré odporujú platným predpisom FIA a SAMŠ, pravidlám športovej činnosti alebo pokynom činovníkov, či podvodné alebo akékoľvek počinanie škodiace záujmom motoristického športu a podujatiu, alebo počinanie narušujúce poriadok a etiku športovca alebo činovníka v súvislosti s motoristickým športom.

5.2 Disciplinárny orgán

- a) V disciplinárnom konaní rozhoduje Disciplinárny výbor SAMŠ (DV SAMŠ). Predsedu DV SAMŠ menuje VV SAMŠ.
- b) Prezident SAMŠ na prejednávanie jednotlivých priestupkov menuje minimálne ďalších dvoch členov podľa povahy priestupku. Žiadny z členov DV SAMŠ nesmie byť zainteresovaný akýmkoľvek spôsobom v prejednávanom spore. V prípade, že sa prejednávaný prípad týka predsedu DV SAMŠ, bude menovaný iný predseda rozhodnutím prezidenta SAMŠ.
- c) Na rokovanie DV SAMŠ je prizvaný aj predseda toho orgánu (komisie, výboru), ktorého problém sa bude riešiť.

5.3 Disciplinárne konanie

- a) Disciplinárne konanie sa uskutočňuje na základe písomného podnetu. Podnet môže podať:
 - VV SAMŠ
 - komisie SAMŠ
 - výbory SAMŠ
 - Rada športových komisárov

Podnety sa doručujú na sekretariát SAMŠ, ktorý ich bezodkladne predkladá predsedovi DV SAMŠ. Podnet musí byť prerokovaný bezodkladne najneskôr do 2 mesiacov od jeho doručenia.

- b) Každá osoba (držiteľ licencie) má právo brániť sa osobne. Ak sa niektorá z predvolaných strán nedostaví a neoznámi závažný dôvod, môže byť rozhodnutie DV SAMŠ vyhlásené aj v jej neprítomnosti.
- c) DV SAMŠ o prerokovaní podnetu vydáva písomné rozhodnutie.
- d) Rokovanie DV SAMŠ je verejné a ústne. V odôvodnených prípadoch môže DV SAMŠ rozhodnúť o vylúčení verejnosti. Porada o rozhodovaní DV SAMŠ sa koná vždy s vylúčením verejnosti. Rozhodnutie sa naopak vyhlasuje vždy verejne.
- e) V disciplinárnom konaní musia byť náležite a objektívne objasnené a posúdené všetky okolnosti prejednávaného prípadu. Za týmto účelom je disciplinárny orgán oprávnený predvolať k prejednávaní potrebné osoby, ktoré môžu podať príslušné svedectvo. Taktiež je oprávnený vyžiadať si potrebné písomné dokumenty a správy, prípadne znalecké vyjadrenie.
- f) Ako náhle sú dostatočne objasnené všetky podstatné okolnosti prípadu, rozhodne DV SAMŠ o uložení trestu. Môže však tiež rozhodnúť, že od uloženia trestu upúšťa, pokiaľ príde k záveru, že sám priebeh disciplinárneho konania splnil svoj výchovný účel s ohľadom na previnilca a povahu jeho previnenia nie je nutné trest udeľovať.
- g) Pokiaľ sa preukáže, že k previneniu nedošlo, DV SAMŠ vydá rozhodnutie, že sa disciplinárne konanie zastavuje.
- h) Disciplinárne konanie nie je možné zahájiť pokiaľ od previnenia uplynula doba dlhšia ako jeden rok.
- i) Do premĺčacej doby sa nezapočítava doba, počas ktorej nebolo možné prípad prerokovať pre zákonnú prekážku.
- j) DV SAMŠ má právo vypracovať interný sadzobník pokút za štandardné priestupky. V tomto prípade bude sadzobník po schválení VV SAMŠ publikovaný.
- k) DV SAMŠ môže svoje právoplatné rozhodnutie o treste za porušenie predpisov zmeniť

na základe nanovo predložených dôkazov. Návrh na obnovu prejednávania je nutné podať v lehote do 1 mesiaca od doby, kedy sa ten, kto obnovu navrhuje dozvedel o dôvode na obnovenie, najneskôr však do 1 roka od nadobudnutí právoplatnosti rozhodnutia DV SAMŠ.

- l) Ak nebolo podané odvolanie, rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom vydania rozhodnutia.

5.4 Lehoty a odvolanie

- a) Termínové tresty plynú odo dňa účinnosti rozhodnutia DV SAMŠ.
- b) Proti každému rozhodnutiu DV SAMŠ sa môže potrestaný odvolať k NOS SAMŠ.
- c) Odvolanie sa musí podať písomne na adresu sídla SAMŠ do 7 dní od doručenia napadnutého rozhodnutia DV SAMŠ. Poplatok za odvolanie proti rozhodnutiu DV SAMŠ činí 665,- EUR a musí byť zaplatený do rovnakého termínu do pokladne alebo na účet SAMŠ, inak odvolanie nie je účinné. Ak NOS SAMŠ odvolaniu nevyhovie alebo vyhovie iba čiastočne, poplatok celý alebo časť, ktorú určí NOS SAMŠ prepadá v prospech SAMŠ. Ak NOS SAMŠ odvolaniu vyhovie, SAMŠ vráti poplatok odvolateľovi.
- d) Podanie účinného odvolania k NOS SAMŠ voči rozhodnutiu DV SAMŠ má odkladný účinok.

5.5 Evidencia

- a) Sekretariát SAMŠ vedie evidenciu uložených trestov.
- b) Písomný materiál z disciplinárneho konania sa uschová na sekretariáte SAMŠ najmenej na dobu 5 rokov odo dňa rozhodnutia.

6. Národný odvolací súd SAMŠ (NOS SAMŠ)

Národný odvolací súd SAMŠ koná v súlade s čl. 180 a nasl. MŠP.

V prípade, že sa všetky strany zúčastnené na odvolaní dohodnú na tom, že jediným predmetom odvolania je interpretácia predpisov a žiadna strana si neželá predvolanie svedkov, môže byť upustené od vypočutia. Písomné vyjadrenie každej zo strán je potom posúdené NOS SAMŠ.

NOS SAMŠ môže vydať pravidlá konania pred NOS SAMŠ.

7. Spoločné ustanovenia o konaní pred DV a NOS SAMŠ

Každá osoba (držiteľ licencie) má právo brániť sa osobne. Ak sa niektorá z predvolaných strán nedostaví a neoznámí závažný dôvod, môže byť rozhodnutie disciplinárneho výboru komisie alebo NOS SAMŠ vyhlásené aj v jej neprítomnosti.

7.1 Dôverný charakter

Každý člen DV alebo NOS sa zaväzuje dodržiavať mlčanlivosť o priebehu a podrobnostiach pojednávania. Zasadnutie NOS SAMŠ je v zásade verejné.

7.2 Doručovanie písomností

Všetky písomnosti musia byť doručené do vlastných rúk všetkým zainteresovaným. Písomnosti sa doručujú na poslednú známu adresu zainteresovaného. Ak sa písomnosť nepodarí adresátovi doručiť, za deň doručenia sa považuje deň, kedy uplynula lehota uloženia zásielky na pošte alebo deň, kedy adresát odmietol zásielku prijať, alebo deň, keď pošta vráti nedoručenú zásielku z dôvodu, že adresát sa na adrese nezdržuje a to aj v prípade, že sa adresát o týchto skutočnostiach nedozvedel.

7.3 Zverejňovanie rozhodnutí

DV SAMŠ a NOS SAMŠ majú právo zverejniť alebo nechať zverejniť svoje právoplatné rozhodnutia. Rovnako uviesť mená všetkých zúčastnených. Osoby, ktoré sú uvedené v zverejnených právoplatných rozhodnutiach DV SAMŠ a/alebo NOS SAMŠ, nemajú právo z titulu tohto zverejnenia akokoľvek postupovať proti SAMŠ ani proti osobám, ktoré rozhodnutia zverejnili.

7.4 Náklady spojené s rozhodovaním DV a NOS SAMŠ

Náklady spojené so zasadnutím a rozhodovaním DV a NOS SAMŠ budú po ukončení sekretariátom SAMŠ uplatňované voči strane ktorej bol uložený trest, pokiaľ príslušný orgán nestanoví inak.

8. Predpisy, školenia

Jednotlivé medzinárodné a národné športové predpisy sú rozdelené do nasledovných skupín (ďalej oblasti predpisov):

Názov oblasti/ zodpovedný	Obsah v rámci FIA	Obsah v rámci SAMŠ	Garant predpisov
Základná Zodp: ŠTK SAMŠ	MŠP FIA (FIA International Sporting Code), Všeobecné predpisy ... (General prescriptions ...)	Ročenka SAMŠ - všeobecná časť	Ing. Boris Kočergin
Technicko- bezpečnostné predpisy Zodp. BV SAMŠ	Príloha H - Odporúčania na dohľad nad traťou a pohotovostné služby Príloha L - Licencie jazdcov, predpisy pre lekárske vyšetrenia jazdcov, vybavenie jazdcov, správanie sa jazdcov na okruhoch Príloha A – MŠP Antidoping	Ročenka SAMŠ - príslušné časti o bezpečnosti, schvaľovaní tratí atď.	Ing. Ľubomír Šimko
Technické predpisy pre historické vozidlá Zodp. TV SAMŠ	Príloha K - Športové a technické predpisy pre historické vozidlá	Ročenka SAMŠ - časť historické vozidlá	Ing. Igor Horáček
Technické predpisy Zodp. TV SAMŠ	Príloha J - Delenie, definovanie a špecifikácia vozidiel	Ročenka SAMŠ - technické predpisy	Ing. Boris Kamiňskij
Rally Zodp. Športová komisia rally	Športové predpisy pre FIA regionálne majstrovstvá v rally	Ročenka SAMŠ - časť rally, NŠP rally	RNDr. G.Szczeczinová
Cross country rally Zodp. Športová komisia rally	Všeobecné predpisy pre podujatia CCR	Ročenka SAMŠ - časť CCR	Juraj Ulrich
Slalom, drift a šprint Zodp. Športová komisia drift a slalom	Predpisy slalom pre CEZ	Ročenka SAMŠ - časť slalom, drifting NŠP slalom, drifting	Ing. Rastislav Bánoci
PAO Zodp. Športová komisia PAO	Predpisy PAO, Príloha O - Kritériá pre schvaľovanie pretekárskych okruhov	Ročenka SAMŠ - časť PAO, NŠP PAO	Ing. Teodor Štróbl
PAV Zodp. Športová komisia PAV	Predpisy PAV	Ročenka SAMŠ - časť PAV, NŠP PAV	JUDr. Vladimír Bánoci
Autokros Zodp. Športová komisia autokros	Príloha M - Športové pravidlá pre autokros a rallykros, Predpisy ME pre autokros a rallykros	Ročenka SAMŠ - časť AK a RK, NŠP AK a RK	Ing. Jozef Vačko
Karting Zodp. Športová komisia karting	Ročenka FIA/CIK	Ročenka SAMŠ - časť karting, NŠP karting	Ing. Jozef Konopka
Minikáry Zodp. Športová komisia minikár		Ročenka SAMŠ - časť minikáry, NŠP minikáry	Vladimír Mládek

8.1 Garant oblasti predpisov

Vykonáva tieto činnosti:

- a) Zabezpečuje (koordinuje) preklad medzinárodných predpisov do slovenčiny.
- b) Udržiava elektronickú podobu slovenskej verzie príslušnej oblasti medzinárodných a národných športových predpisov v aktuálnom stave, vrátane predhlásených zmien.
- c) V mene komisie (výboru) predkladá Výkonnému výboru SAMŠ na schválenie (a následné zverejnenie a vydanie) národné predpisy zverenej oblasti ako aj národné odchýlky od medzinárodných predpisov zverenej oblasti a zmeny v nich.
- d) Sleduje všetky zmeny príslušnej oblasti medzinárodných predpisov a dáva ich prostredníctvom sekretariátu SAMŠ zverejniť na internetových stránkach SAMŠ.

8.2 Lektori

Lektorov menuje prezident SAMŠ. Pred sezónou a počas sezóny vykonávajú školenie jazdcov, činovníkov, rozhodcov, organizátorov a ďalších účastníkov športových podujatí.

8.3 Harmonogram tvorby predpisov a školení

Školenia jazdcov, činovníkov, organizátorov a ostatných účastníkov športových podujatí môžu byť uskutočnené až po školení lektorov v čase keď sú k dispozícii medzinárodné a národné športové predpisy.

9. Logá

Podľa rozhodnutia FIA a v nadväznosti na postavenie SAMŠ v riadení automobilového športu budú organizátori používať nasledovné logá

9.1 FIA



Logo môže byť používané SAMŠ ako vyjadrenie jej príslušnosti k FIA. Nesmie byť umiestnené na žiadnych materiáloch vydávaných organizátorom.

9.2 FIA championship



Nemôžu byť umiestnené spoločne s iným logom FIA. Na tlačенých materiáloch majú byť výrazne umiestnené a mať dostatok priestoru, aby neboli zatienené inými informáciami alebo grafikami. Môžu byť vytlačené čierno alebo bielo na tmavom pozadí. Majú byť umiestnené v pravej časti záhlavia dokumentov. V ľavej časti má byť umiestnené logo podujatia a SAMŠ. Tieto logá nemôžu byť umiestnené spoločne s logami reklamných partnerov. Logá reklamných partnerov majú byť umiestnené na spodnej časti dokumentu..

9.3 FIA Sanctioned event



Toto logo sa používa pri všetkých ostatných podujatiach zapísaných v medzinárodnom kalendári FIA. Musí byť vytlačené šikmo cez pravý spodný roh loga podujatia. Nesmie sa objaviť samostatne.

9.4 FIA CEZ Majstrovstvá

Toto logo sa používa na dokumentoch podujatí zaradených do seriálu FIA CEZ Majstrovstiev



9.5 Slovenská asociácia motoristického športu



Logo SAMŠ musí byť uvedené aj na všetkých oficiálnych materiáloch organizátora. Umiestnené musí byť v záhlaví dokumentov, oddelene od loga reklamných partnerov. Týmto logom vyjadruje organizátor svoju príslušnosť k SAMŠ ako riadiacemu orgánu automobilového športu, kartingu a minikár v Slovenskej republike. Nesmie byť použité nikde inde bez súhlasu ASN (SAMŠ).

Musí byť umiestnené aj na každom súťažnom vozidle ak je licencia súťažiaceho alebo jazdca vydaná SAMŠ.

10. Reklama na súťažných vozidlách

- Povinná reklama sa riadi čl. 205-212 FIA MŠP ako aj predpismi disciplín.
- Ďalšia reklama na súťažných vozidlách môže byť organizátorom ponúknutá iba ako voliteľná. Jej odmietnutie nemôže znamenať v žiadnom prípade vyšší vklad ako dvojnásobok. Voliteľnú reklamu týkajúcu sa značky automobilu, pneumatík, pohonných hmôt alebo mazív môže súťažiaci odmietnuť bez toho, aby musel zaplatiť zvýšený vklad.
- Na sklách vozidla nie je povolené umiestňovať žiadne reklamné nápisy, okrem 10 cm širokého pásu v hornej časti predného skla za predpokladu, že reklama nebráni vo výhľade jazdcovi a 8 cm širokého pásu v hornej časti zadného okna.
- Na zadnom skle súťažného vozidla môže byť umiestnená transparentná nálepka so štartovným číslom iba toho automobilového podujatia, na ktorom sa jazdec zúčastňuje.
- Súťažiaci môžu na svoje súťažné vozidlo umiestniť ľubovoľnú reklamu pod podmienkou, že vyhovuje právnenému poriadku krajiny organizátora a FIA predpisom, nie je hanlivá a nie je náboženskej alebo politickej povahy

III. Licencie

1. Typy licencií

V roku 2013 bude SAMŠ po splnení podmienok vydávať licencie:

- Licencia jazdca
- Licencia súťažiaceho
- Licencia organizátora
- Licencia rozhodcu
- Licencia činovníka pre dozorné a výkonné funkcie
- Licencia trate
- Licencia jazdeckej školy (PAO, rally)

Tlačivá žiadosti sú k dispozícii na sekretariáte SAMŠ, u predsedov športových komisií alebo je ich možné stiahnuť z www.sams-asn.sk. Licencia bude vydaná po uhradení predpísaného poplatku, ktorý schvaľuje VV SAMŠ.

1.1

Licencie, o ktoré nebude požiadané najneskôr do konca januára príslušného roka budú považované za omeškané. V týchto prípadoch bude uplatnený poplatok za omeškanie vo výške 33,- EUR k pôvodnému licenčnému poplatku. (Nevzťahuje sa na nových žiadateľov).

1.2

Za expresný príplatok 33,- EUR k pôvodnej cene licencie je možné licenciu vystaviť do 1 dňa po predložení potrebných dokladov.

1.3

V prípade, že Ročenka stanovuje obmedzenia pre licencie jazdcov alebo súťažiacich, bude toto obmedzenie uvedené na licencií.

1.4

Vydávanie medzinárodných licencií jazdcov sa riadi pravidlami FIA Medzinárodného športového poriadku, špeciálne jeho článkov 45, 47 a Kapitoly VIII a prílohou L. MŠP FIA. V prípade, že Ročenka stanovuje obmedzenia pre licencie jazdcov alebo súťažiacich, bude toto obmedzenie uvedené na licencií.

1.5

Na všetkých podujatiach, kde sa vyžaduje predloženie licencie, musí byť predložený výhradne originál licencie. Žiadne iné, ani úradne overené kópie sa neuznávajú.

1.6

Platnosť národných a pohárových licencií je vyznačená príslušnou nálepkou označujúcou rok vydania licencie. Všetky licencie vydané SAMŠ majú platnosť do konca kalendárneho roka, v ktorom boli vydané, ak na licencií nie je stanovené inak.

2. Licencie jazdcov

Všeobecné ustanovenia o licenciách jazdcov

Spolujazdec (napr. v rally, CCR a pod.) je považovaný za jazdca. Jazdec môže byť držiteľom iba jednej licencie jazdca. Licencia SAMŠ môže byť v zmysle ustanovení MŠP FIA vydaná aj jazdcovi, ktorý nie je občanom Slovenskej republiky, ak to podľa tejto ročenky pre niektoré druhy licencií nie je vylúčené.

2.1 Denné licencie jazdcov

Denná licencia jazdca je vydávaná pre disciplínu slalom, drift, šprint. Táto je platná iba na jednom podujatí.

Je vystavovaná jednotlivými organizátormi formou zoznamu jazdcov na podujatí.

Podmienkou vystavenia tejto licencie je vek minimálne 18 rokov a žiadateľ musí byť držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B.

Podmienkou získania dennej licencie na podujatí je absolvovanie inštruktáže, ktoré

vykonávajú lektori menovaní prezidentom SAMŠ na návrh predsedov ŠK. Všetky žiadosti o denné licencie so záznamom o inštrukciami, je organizátor povinný zaznamenať na tlačíve, ktoré je zverejnené na web stránke SAMŠ a zaslať do dvoch dní na sekretariát SAMŠ. Tento druh licencie nemá kvalifikačnú nadväznosť na získanie národnej alebo medzinárodnej licencie a jej držiteľ licencie nemôže byť hodnotený v celoročnej klasifikácii.

2.2 Celoročné licencie jazdcov

2.2.1 Druhy vydávaných celoročných licencií jazdca

SAMŠ vydáva tieto celoročné licencie (uvedené od najnižšej po najvyššiu úroveň):

- a) Národná licencia s obmedzením pre SRP, SKP, SAP, slalom, drift a šprint (tzv. Pohárová)
- b) Národná licencia bez obmedzenia (pre všetky disciplíny) alebo s modifikáciami „nie pre okruhy“ alebo „len pre autokros“
- c) Medzinárodná licencia stupňa R, C, B, A

2.2.2 Všeobecné ustanovenia platné pre celoročné licencie jazdcov

Národné športové authority Českej republiky FAS AČR a Slovenskej republiky SAMŠ sa dohodli na vzájomnom uznávaní licencií a to: na všetkých národných podujatiach oboch krajín, ktoré nie sú zapísané v kalendári FIA, budú uznávané licencie vydané niektorou z oboch ASN. Na podujatiach, ktoré zapísané v kalendári FIA včítanie podujatí FIA CEZ, je potrebný druh licencie stanovený predpismi príslušného podujatia.

Jazdec, ktorý je držiteľom licencie inej ASN a preukáže, že je občanom Slovenskej republiky, sa môže zúčastňovať a byť klasifikovaný v majstrovstvách Slovenskej republiky.

V zmysle MŠP FIA bude každému vlastníkovi licencie vydaný zdravotný preukaz. Požadované údaje v zdravotnom preukaze vyplní športový alebo praktický lekár pre dospelých (mládež) v regióne bydliska žiadateľa a potvrdí ich správnosť. Rozsah vyšetrenia je uvedený v zdravotnom preukaze.

2.2.3 Podmienky pre držiteľov celoročných licencií jazdcov

Športové komisie disciplín sú oprávnené stanoviť ďalšie podmienky pre držiteľov licencií jazdcov pre účasť a klasifikáciu na podujatiach v rámci SAMŠ. Tieto podmienky musia byť stanovené v tejto Ročenke SAMŠ v predpisoch pre príslušný seriál a športová komisia disciplíny je povinná vytvoriť Nominačný zoznam jazdcov disciplíny. Do nominačného zoznamu jazdcov disciplíny je príslušná športová komisia disciplíny povinná zaradiť tých držiteľov licencií jazdcov, ktorí splnili podmienky pre účasť a klasifikáciu na podujatiach disciplín. Nominačné zoznamy disciplín sa zverejňujú prostredníctvom web stránky SAMŠ.

Dodatočné podmienky disciplín sa vzťahujú na držiteľov pohárových, národných a medzinárodných licencií.

Ak športová komisia disciplíny nestanoví dodatočné podmienky, potom je na podujatí v danej disciplíne oprávnený zúčastniť sa a byť hodnotený každý držiteľ licencie platnej pre príslušné podujatie disciplíny.

2.2.4 Celoročné národné licencie jazdcov

Všeobecné zásady vydania národnej licencie jazdca

Žiadosti o vystavenie celoročných licencií jazdcov sa podávajú na sekretariát SAMŠ.

Licencie môžu byť žiadateľom vydané po absolvovaní predpísaných školení a skúšok.

Komisie určia základné termíny školení držiteľov licencií. Tieto termíny budú oznámené žiadateľom, ktorí zaslali načas vyplnenú žiadosť o licenciu.

Žiadateľ o licenciu, ktorý sa nezúčastní školenia ani v jednom z určených termínov, môže absolvovať individuálne školenie. V tomto prípade je však povinný uhradiť vzniknuté náklady s tým spojené.

Národná licencia s obmedzením pre SRP, SKP, SAP, slalom, drift a šprint (tzv. Pohárová) môže byť vydaná iba občanom SR.

V rámci roka je možné zmeniť licenciu iba z nižšej úrovne na vyššiu. Zoznam vydaných licencií jazdcov vedie sekretariát SAMŠ. Ak dôjde v priebehu roka k zmene stupňa licencie, táto zmena musí byť v zozname evidovaná s uvedením dátumu účinnosti zmeny. Zoznamy vydaných licencií jazdcov sa zverejňujú na web stránke SAMŠ.

2.2.5 Vekové hranice pre vydanie národnej licencie jazdca:

Základná veková hranica pre získanie licencie jazdca je 18 rokov. Pre jednotlivé disciplíny platia nasledovné výnimky:

PAO	14 rokov s vozidlom do 1600 cm ³
PAO	16 rokov
PAV	14 rokov s vozidlom do 1600 cm ³
PAV	16 rokov s vozidlom do 2000 cm ³
Rally	17 rokov a zároveň spolujazdec musí byť držiteľom medzinárodnej licencie, držiteľom vodičského oprávnenia min. 10 rokov a na tento účel ho orgán PZ na základe žiadosti zákonného zástupcu jazdca zapíše do evidencie vodičov
Slalom	14 rokov s vozidlom do 1600 cm ³
Drift	15 rokov
Autokros	15 rokov
autokros Junior Buggy, H4	10 rokov
minikáry, karting	podľa predpisov príslušných disciplín

Licenciu je možné vydať po dovŕšení minimálneho veku jazdca. U žiadateľov o licenciu mladších ako 18 rokov je potrebný úradne overený súhlas obidvoch rodičov.

2.2.6 Osobitné požiadavky pre vydanie národnej licencie jazdca pre disciplínu PAO

Žiadatelia, ktorí žiadajú o vystavenie národnej licencie platnej pre PAO prvý krát, získajú túto licenciu iba po absolvovaní vstupného predpísaného školenia (v okruhovej škole) a úspešnom zložení okruhových skúšok

Žiadateľ, ktorý už bol držiteľom licencie pre PAO a počas posledných dvoch rokov neštartoval na pretekoch na okruhu, je povinný absolvovať praktické skúšky alebo preskúšanie podľa rozhodnutia Športovej komisie PAO

2.2.7 Medzinárodné licencie jazdcov

Všeobecné zásady vydania medzinárodnej licencie jazdca

- Vydávanie medzinárodných licencií jazdcov sa riadi pravidlami FIA Medzinárodného športového poriadku, špeciálne jeho článkov 45, 47 a Kapitoly VIII a Prílohou L MŠP FIA.
- Na vydanie medzinárodnej licencie jazdca musí žiadateľ dovŕšiť minimálne 16 rokov pred 1. januárom prvého roka platnosti licencie.
- Žiadosti o vystavenie medzinárodnej licencie jazdca sa podáva na sekretariát SAMŠ.

Licencia bude žiadateľovi vydaná po splnení nižšie uvedených podmienok.

Splnenie podmienok pre získanie medzinárodných licencií stupňov R, C, B a A budú sledovať a evidovať športové komisie SAMŠ.

2.2.8 Licencia stupňa R

Vydáva ju SAMŠ v súlade s Prílohou L MŠP FIA. Žiadatelia o vydanie tejto licencie musia absolvovať skúšobnú dobu v priebehu ktorej musia s najvyšším stupňom národnej licencie byť klasifikovaní na minimálne piatich podujatiach MSR, o prípadných výnimkách rozhodne príslušná športová komisia disciplíny.

V prípade žiadateľov o licenciu, ktorí v minulosti vlastnili medzinárodnú licenciu a v priebehu posledných 2 rokov sa nezúčastnili podujatia, o jej pridelení rozhodne na základe žiadosti menovaného Športová komisia PAV, resp. rally.

2.2.9 Licencia stupňa C

(vyžaduje sa pre FIA majstrovstvá v autokrose, rallykrose, preteky truckov a iné podujatia, na ktoré nie sú vyžadované vyššie licencie) Vydáva ju SAMŠ v súlade s Prílohou L MŠP FIA. Pre jej získanie musia žiadatelia najprv absolvovať skúšobnú dobu s najvyšším stupňom národnej licencie, alebo medzinárodnou CIK licenciou B. V priebehu dvoch rokov sa musia sledovať či boli klasifikovaní na najmenej piatich pretekoch na okruhu v pôsobnosti ASN.

2.2.10 Licencie stupňa A alebo B

Vydáva ju SAMŠ. Pre získanie licencie stupňa B musí byť jazdec počas 24 mesiacov klasifikovaný najmenej v 5 pretekoch národného majstrovstva alebo v medzinárodných pretekoch.

Pre získanie licencie stupňa A, musia byť splnené požiadavky pre licenciu stupňa B a jazdec musí byť v čase 24 mesiacov pred podaním žiadosti klasifikovaný medzi prvými piatimi v celkovej klasifikácii 5 pretekov, v ktorých sa vyžaduje licencia stupňa B, alebo v bežnom alebo v predchádzajúcom roku skončil medzi prvými 5 v konečnej klasifikácii majstrovstva, pre ktoré sa vyžaduje licencia stupňa B.

FIA môže požiadať ASN, aby predložila výsledky jazdca na preskúmanie. Ak si jazdec chce udržať kvalifikáciu pre vydanie licencie stupňa A alebo B, musí sa zúčastniť najmenej jedného medzinárodného podujatia príslušnej kategórie v priebehu predchádzajúceho 12 mesačného obdobia, v opačnom prípade ho musí ASN, ktorá vydáva licenciu, opätovne preveriť počas tréningu na medzinárodné podujatie.

3. Licencie súťažiacich

SAMŠ vydáva nasledovné licencie súťažiacich

- Licencia súťažiacich pre právnickú alebo fyzickú osobu – podnikateľa
- Licencia súťažiacich pre združenie občanov
- Licencia pre fyzickú osobu – s obmedzením pre jedného jazdca

3.1 Všeobecné ustanovenia o licenciách súťažiacich

Žiadateľ o licenciu súťažiacich ako aj splnomocnený zástupca súťažiacich musí byť starší ako 18 rokov. Žiadosti sa podávajú na tlačivách – Žiadosť o vystavenie licencie súťažiacich.

Splnomocnený zástupca súťažiacich uvedený na licencií môže splnomocniť úradne overeným splnomocnením tretiu osobu na svoje zastupovanie na podujatí a pred orgánmi SAMŠ. To platí aj pre licenciu súťažiacich vydanú na fyzickú osobu – občana.

V prípade konania voči súťažiacemu zo strany SAMŠ, prípadne aj iných orgánov a inštitúcií, sa za súťažiacich berie subjekt, ktorý žiadal o licenciu súťažiacich.

Sekretariát SAMŠ vedie zoznam vydaných licencií súťažiacich, tento v rozsahu čísla licencie, názov licencie, držiteľ licencie, IČO (dátum narodenia), sídlo a obmedzenie zverejňuje na web stránke SAMŠ.

Ak sa jazdec (posádka) nezúčastní na podujatí na ktoré sa prihlásil, musí sa súťažiaci ospravedlniť organizátorovi najneskôr do začiatku administratívneho preberania. V prípade, že sa tak nestane, môže byť súťažiaci (posádka) postúpený na disciplinárne konanie na základe návrhu príslušnej športovej komisie disciplíny.

3.2 Licencia súťažiacich bez obmedzenia pre právnické osoby alebo fyzické osoby – podnikateľov (ďalej len právnické osoby)

- K žiadosti priložujú výpis z obchodného registra (PO) alebo živnostenského registra (FO). originál alebo úradne overenú kópiu, nie starší ako tri mesiace.
- K žiadosti priložujú písomné splnomocnenie v zmysle Občianskeho zákonníka o zastupovaní od štatutárneho orgánu právnickej osoby (od držiteľa živnostenského oprávnenia) pre osobu, ktorá bude ako splnomocnený zástupca súťažiacich oprávnená konať v mene právnickej osoby (živnostníka) a bude uvedená na licencií súťažiacich, zároveň bude splnomocnená na konanie vo veci žiadosti o licenciu súťažiacich (pokiaľ nekoná priamo štatutárny orgán). Podpis štatutárneho orgánu (živnostníka) na splnomocnení musí byť úradne overený.
- Žiadateľ môže v žiadosti uviesť aj iný názov licencie súťažiacich ako obchodné meno právnickej osoby – žiadateľa. V tomto prípade na licencií súťažiacich bude uvedený názov

- súťažiaciho ako aj obchodný názov žiadateľa o licenciu súťažiaciho.
- Zahraničná právnická osoba predkladá doklady úradne preložené (mimo žiadateľa z Českej republiky).
- Licencia sa vydáva na názov súťažiaciho (ak to žiadateľ požaduje), na obchodné meno žiadateľa, sídlo (miesto podnikania) a IČO.

3.3 Licencia súťažiaciho bez obmedzenia pre združenie občanov

- K žiadosti prikladá stanovky združenia schválené Ministerstvom vnútra SR alebo ich úradne overenú kópiu.
- Ak nekoná za združenie priamo štatutárny orgán, je nutné priložiť písomné splnomocnenie pre osobu, ktorá bude uvedená na licencií súťažiaciho ako splnomocnený zástupca súťažiaciho a bude oprávnený konať v mene združenia a bude konať aj vo veci žiadosti o licenciu súťažiaciho. Podpis štatutárneho orgánu na splnomocnení musí byť úradne overený.
- Žiadateľ môže v žiadosti uviesť aj iný názov licencie súťažiaciho ako názov združenia občanov – žiadateľa. V tomto prípade na licencií súťažiaciho bude uvedený názov súťažiaciho ako aj názov združenia, ktorý žiada o licenciu súťažiaciho.
- Zahraničný žiadateľ – združenie občanov je povinný doložiť notársky overený doklad (nie starší ako tri mesiace) o právnej subjektivite, právnej forme, sídle a štatutárnom orgáne, všetko úradne preložené (mimo žiadateľa z Českej republiky).
- Licencia sa vydáva na názov súťažiaciho (ak to žiadateľ požaduje), na názov združenia, sídlo a IČO.

3.4 Licencia súťažiaciho s obmedzením pre fyzickú osobu – občana

- Táto licencia súťažiaciho oprávňuje k účasti na podujatí iba jedného jazdca (posádku), pričom jazdec (člen posádky) musí byť totožný s držiteľom licencie súťažiaciho. Pre iného jazdca, ako je držiteľ licencie súťažiaciho, oprávňuje k účasti na podujatí iba v tom prípade, ak jazdec nedosiahol vek 18 rokov a držiteľ licencie súťažiaciho je jeho zákonný zástupca.
- K žiadosti žiadateľ predkladá osobný doklad totožnosti (ak je žiadosť podaná osobne), alebo jeho podpis sa žiadosti musí byť úradne overený.
- Licencia sa vydáva na meno, bydlisko a dátum narodenia.
- Žiadateľ koná osobne a nemôže splnomocniť inú osobu, ktorá by mala byť uvedená ako splnomocnený zástupca súťažiaciho.
- Žiadateľ nemôže uviesť na žiadosť iný názov licencie súťažiaciho, licencia bude vydaná len na jeho meno.

3.5 Osobitné ustanovenia o licenciách súťažiaciho pre disciplíny automobilový slalom drift, SRP, SKP, SAP a šprint

- Ak jazdec dosiahol vek 18 rokov, potom na podujatiach automobilového slalomu, driftu a šprintu v SR jeho licencia jazdca nahrádza licenciou súťažiaciho. U neploletého jazdca nie je možné licenciou súťažiaciho nahradiť licenciou jazdca.
- U jazdca staršieho ako 18 rokov môže byť licencia súťažiaciho nahradená licenciou jazdca na podujatiach SRP, SKP, SAP a rally školy. preberá funkciu súťažiaciho tento jazdec. U jazdca mladšieho ako 18 rokov nie je možné licenciou súťažiaciho nahradiť licenciou jazdca.

4. Licencie organizátorov

4.1 Všeobecné ustanovenia o licenciách organizátorov

Licenciu organizátora získava fyzická alebo právnická osoba zapísaním do kalendára SAMŠ a vydaním poverenia na organizáciu podujatia. Žiadateľ o zápis do kalendára SAMŠ sa považuje za žiadateľa o licenciu organizátora a je povinný predložiť doklady o žiadateľovi podľa ďalej uvedených ustanovení.

Poplatok za zapísanie podujatia do kalendára športových podujatí je zároveň poplatkom za vydanie licencie organizátora.

Žiadateľ o zápis do kalendára (žadateľ o licenciu organizátora) – fyzická osoba ako aj predseda organizačného výboru musia byť starší ako 18 rokov.

O organizovanie športového podujatia SAMŠ môže požiadať organizátor, a to:

- a) Právnická alebo fyzická osoba – podnikateľ
- b) Združenie občanov
- c) Fyzická osoba – občan

4.2 Osobitné ustanovenia pre licencie organizátorov

4.2.1 Právnické alebo fyzické osoby – podnikatelia (ďalej len právnické osoby)

- Prikladajú k žiadosti výpis z obchodného registra, resp. iný rovnocenný doklad (originál alebo úradne overenú kópiu), nie starší ako tri mesiace, resp. kópiu živnostenského listu, nie staršiu ako tri mesiace.
- Ak nekoná za právnickú osobu priamo štatutárny zástupca, k žiadosti prikladajú písomné splnomocnenie v zmysle Občianskeho zákonníka o zastupovaní od štatutárneho orgánu právnickej osoby pre osobu, ktorá bude ako splnomocnený zástupca konať v mene organizátora. Podpis štatutárneho orgánu na splnomocnení musí byť úradne overený.

4.2.2 Združenie občanov

- Prikladá k žiadosti stanovы združenia schválené Ministerstvom vnútra SR alebo ich úradne overenú kópiu.
- Ak nekoná za združenie priamo štatutárny orgán, je nutné priložiť písomné splnomocnenie pre osobu, ktorá bude konať v mene organizátora. Podpis štatutárneho orgánu na splnomocnení musí byť úradne overený.

4.2.3 Fyzická osoba – občan

K žiadosti predkladá osobný doklad totožnosti (ak je žiadosť podaná osobne), alebo jeho podpis sa žiadosti musí byť úradne overený. Žiadateľ koná osobne

5. Licencie rozhodcov

SAMŠ vydáva licencie športových komisárov (ŠK), technických komisárov (TK), časomeračov (ČM) a časomeračských skupín (ČMS). V závislosti od splnenia podmienok je športový komisár, technický komisár a časomerač zaradený do kvalifikačnej triedy (KT).

5.1 Všeobecné ustanovenia o licenciách rozhodcov

Termín pre podanie žiadosti o licenciu rozhodcu (športového komisára, technického komisára, časomerača) je do 31.12. predchádzajúceho roka.

Všetci držitelia licencií rozhodcu a noví žiadatelia o licenciu rozhodcu sú povinní zúčastňovať sa každoročného školenia rozhodcov SAMŠ a podrobiť sa záverečnému testu. Školenie vedú lektori menovaní prezidentom SAMŠ.

Rozhodca, ktorý sa nezúčastní riadneho školenia, alebo neuspeje v testoch, môže požiadať o individuálne doškolenie s náhradným preskúšaním. Rozhodca, ktorý sa nezúčastní riadneho ani náhradného školenia alebo neuspeje v náhradnom preskúšaní, nemôže byť delegovaný na podujatia.

5.2 Podmienky získania licencie rozhodcu

Licenciu rozhodcu SAMŠ môže získať fyzická osoba po dovŕšení 18 rokov, ak splní nasledujúce podmienky:

- podá žiadosť o licenciu rozhodcu pre príslušnú odbornosť v predpísanom termíne
- absolvuje školenie pre zvolenú odbornosť
- potvrdí skúškou potrebné znalosti pre výkon funkcie rozhodcu v danej odbornosti.

5.2.1 Špeciálne podmienky pre získanie licencie rozhodcu 3. KT u nových žiadateľov

a) Športový komisár:

- minimálne na 3 športových podujatiach SAMŠ vykonával funkciu riaditeľa, tajomníka alebo činovníka pre styk so súťažiacimi
- alebo min. 5 rokov bol držiteľom licencie ČM alebo TK
- má odporúčanie od príslušných športových komisí disciplín

b) Technický komisár:

- ukončil strednú školu s maturitou so strojárskym zameraním, alebo vysokú školu technického smeru

5.2.2 Zníženie kvalifikačnej triedy rozhodcu

Ak sa rozhodca dva roky za sebou nezúčastní na predpísanom školení ani neabsolvuje náhradné doškolenie, bude mu KT znížená o jeden stupeň. Rozhodca 3. KT bude vyradený z evidencie.

5.2.3 Zvýšenie kvalifikačnej triedy rozhodcu

Vyššiu KT môže získať rozhodca po splnení podmienok:

- predloží na sekretariát SAMŠ písomnú žiadosť na zvýšenie KT, kde uvedie pre akú odbornosť a aké disciplíny žiada zvýšiť KT
- predloží doklady preukazujúce splnenie požadovaných podmienok,
- bude na vykonanie skúšky odporučený ŠTK SAMŠ
- vykoná predpísanú skúšku.

Skúška sa vykoná, ak je dostatočný počet záujemcov. Skúšobnú komisiu menuje prezident SAMŠ na návrh ŠTK SAMŠ.

5.2.4 Podmienky pre získanie 2. kvalifikačnej triedy:

- absolvovať minimálne 15 rôznych automobilových podujatí ako rozhodca s licenciou 3. KT, čo dokladuje potvrdením od hlavného (ŠK, TK, ČM),
- alebo pre odbornosť športového komisára pre príslušnú disciplínu absolvovať 5 podujatí vo funkcii riaditeľa v žiadanej disciplíne
- úspešne vykonať teoretickú skúšku podľa zvolenej špecializácie

5.2.5 Podmienky pre získanie 1. kvalifikačnej triedy:

- absolvovať minimálne 20 rôznych automobilových podujatí ako rozhodca s licenciou 2. KT, čo dokladuje potvrdením od hlavného (ŠK, TK, ČM),
- alebo pre odbornosť športového komisára pre príslušnú disciplínu absolvovať 10 podujatí vo funkcii riaditeľa v žiadanej disciplíne a mať odporúčanie od príslušnej športovej komisie disciplíny (disciplín)
- úspešne vykonať teoretickú a praktickú skúšku podľa zvolenej špecializácie.

5.3 Podmienky na získanie licencie časomeračskej skupiny pre konkrétnu disciplínu

- predloženie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ
 - splnenie požiadaviek na technické a programové vybavenie
 - kladné stanoviska lektora (lektorov) o posúdení činnosti žiadateľa na podujatiach
- Žiadosti o licencie časomeračských skupín budú posúdené ŠTK SAMŠ. Po splnení podmienok jej bude vydaná licencia. Licencia sa vydáva na jeden kalendárny rok s individuálnym špecifikovaním oblasti platnosti.

5.3.1 Obsah žiadosti o vydanie licencie časomeračskej skupiny:

- údaje o členoch skupiny (meno, adresa, kvalifikačná trieda, číslo a druh licencie), pričom vedúci časomeračskej skupiny (žiadateľ o licenciu) musí byť držiteľom licencie časomerača I. KT pre príslušnú disciplínu a ostatní členovia skupiny (okrem obsluhy výpočtovej techniky) musia byť držiteľia platnej licencie časomerača.
- údaje o časomernom zariadení (značka a typ zariadenia, rok výroby, údaj o platnom ateste zo SMÚ a zákl. tech. parametre)
- údaje o technickom vybavení
- údaje o programovom vybavení (pôvod)
- popis systému merania (spôsob príjmu a vyhodnocovanie času, spôsob prenosu do počítača, triedenie údajov)
- ďalšie údaje (absolvované podujatia a pod.)
- predloženie ukážky výstupov a výsledkov

5.3.2 Základné požiadavky na technické a programové vybavenie (netýka sa spracovania výsledkov automobilových rally)

- Časomerné zariadenie s možnosťou ovládania snímacím zariadením a priamym vstupom času do počítača (počítač nie je možné používať ako časomerné zariadenie) s možnosťou nastavenia denného času, s presnosťou minimálne 1/1000 sek s vlastným integrovaným zariadením pre tlač meraného času.
- Záložné časomerné zariadenie rovnakého alebo podobného typu ako je hlavné.
- Snímacie zariadenia (fotobunka, snímače, vysielace a pod.).
- Možnosť vydania výsledkov so všetkými potrebnými údajmi do päť minút po skončení jednotlivých tréningov alebo pretekov.
- Zabezpečiť výstup priebežných výsledkov v reálnom čase na sieť monitorov (resp. vlastných monitorov).

5.3.3 Posúdenie činnosti časomeračskej skupiny pred vydaním licencie

Činnosť časomeračskej skupiny pred získaním licencie posúdi lektor (lektori) menovaní prezidentom SAMŠ na návrh ŠTK SAMŠ. Vyžaduje sa kladné vyjadrenie lektora (lektorov) na 2 podujatiach každej disciplíny, na ktorú je žiadaná licencia.

5.3.4 Obnovenie licencie časomeračskej skupiny (ČMS)

Termín pre podanie žiadosti o obnovenie licencie časomeračskej skupiny je do 31.12. na nasledujúci rok. Prílohou žiadosti musí byť popis technického, programového a personálneho vybavenia časomeračskej skupiny pre príslušný rok, ktorým ČMS potvrdzuje splnenie podmienok. Licenciu ČMS vydáva sekretariát SAMŠ po schválení ŠTK SAMŠ.

5.3.5 Zverejnenie zoznamu časomeračských skupín a kontrola ich činnosti

Zoznam držiteľov licencií časomeračských skupín včítane rozsahu oprávnení sa zverejňuje na internetovej stránke SAMŠ. ŠTK SAMŠ môže vykonávať na športových podujatiach kontroly plnenia podmienok pre činnosť ČMS. V tom prípade vedúci ČMS je povinný na vyzvanie predložiť bez odkladu zástupcovi ŠTK SAMŠ požadovanú dokumentáciu a informácie.

6. Licencie činovníkov pre dozorné a výkonné funkcie

SAMŠ vydáva tieto licencie činovníkov pre dozorné a výkonné funkcie:

- Licencia riaditeľa podujatia
- Licencia tajomníka
- Licencia traťového komisára na okruhovách podujatiach PAO
- Licencia vedúcich RS a ich zástupcov
- Licencia štartéra
- Licencia záchranára

6.1.1 Licencia riaditeľa podujatia

Podmienkou získania licencie je:

- podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ
- absolvovanie školenia a záverečných skúšok (pohovoru). Školenie sa koná spolu so školením športových komisárov

Ak sa žiadateľ z vážnych dôvodov nezúčastní riadneho termínu školenia, musí sa zúčastniť individuálneho doškolenia, ktoré zabezpečuje športová komisia disciplíny a vykonáva menovaný lektor. V tomto prípade žiadateľ uhradí všetky poplatky spojené s doškolením.

6.1.2 Licencia tajomníka, licencia štartéra

Podmienkou získania licencie je:

- podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ
- absolvovanie školenia a záverečných skúšok (pohovoru), ktoré zabezpečujú príslušné športové komisie disciplín a vykonáva menovaný lektor

Pre školenia bude určený len 1 základný termín. Mimo neho je možné dohodnúť individuálny termín školenia. V tomto prípade je povinné uhradenie všetkých poplatkov spojených so

školením.

6.1.3 Licencia záchránára

Podmienkou získania licencie je:

- podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ
- absolvovanie školenia a záverečných skúšok (pohovoru), ktoré zabezpečuje Bezpečnostný výbor SAMŠ a vykonáva menovaný lektor

Pre školenia bude určený len 1 základný termín. Mimo neho je možné dohodnúť individuálny termín školenia. V tomto prípade je povinné uhradenie všetkých poplatkov spojených so školením.

6.1.4 Licencia traťového komisára pre PAO a autokros, vedúcich RS a ich zástupcov

Podmienkou získania licencie je:

- podanie žiadosti organizátora v mene žiadateľov na sekretariát SAMŠ
- absolvovanie školenia a záverečných skúšok (pohovoru), ktoré zabezpečujú príslušné športové komisie disciplín a vykonáva menovaný lektor

Pre školenia bude určený len 1 základný termín. Mimo neho je možné dohodnúť individuálny termín školenia. V tomto prípade je povinné uhradenie všetkých poplatkov spojených so školením.

7. Licencia trate

SAMŠ vydáva národné licencie pre trvalé a dočasné okruhy

7.1 Platnosť národnej licencie okruhu a podmienky vydania

- Národná licencia trvalého okruhu má platnosť tri roky od dátumu vystavenia. Ak dôjde k zmenám oproti schvaľovaciemu protokolu okruhu, licencia stráca platnosť.
- Národná licencia dočasného okruhu platí iba na jedno podujatie.
- Neoddeliteľnou súčasťou národnej licencie okruhu je protokol o schválení s popisom trate, príslušenstva, bezpečnostných prvkov a pod.
- Licencia sa vydáva overení splnenia predpísaných požiadaviek podľa schvaľovacieho protokolu trate a zaplatenia poplatku.
- Posúdenie žiadosti o licenciu okruhu vykonáva komisia v zložení: predseda BV SAMŠ, predseda príslušnej športovej komisie disciplíny, zástupca organizátora

7.2 Schvaľovanie ostatných tratí a rýchlostných skúšok (RS)

- Pre ostatné trate a RS sa licencia nevydáva. Trate podliehajú schváleniu komisiou zloženou z riaditeľa podujatia (povereného zástupcu), z vedúceho trate a z delegovaného zástupcu BV SAMŠ, komisia vydáva Protokol o schválení trate resp. Protokol o schválení rýchlostných skúšok.
- Schvaľovacie konanie sa musí uskutočniť najneskôr 4 týždne pred konaním podujatia. Pri schvaľovaní trate (RS) je riaditeľ podujatia povinný predložiť stanovisko príslušných orgánov ku konaniu podujatiu a bezpečnostný plán.
- V protokole o schvaľovaní budú uvedené bezpečnostné opatrenia a podmienky pre organizátora, ktoré je povinný splniť najneskôr do začiatku podujatia.

Protokol obsahuje tieto údaje:

- a) názov, druh podujatia,
- b) meno organizátora,
- c) údaje o trati (šírka, dĺžka, profil, povrch atď.),
- d) plán trate s umiestnením stanovíšť traťových komisárov a zakázaných priestorov,
- e) vyznačenie diváckych priestorov a ich zabezpečenie,
- f) údaje o parkovisku pretekárskych vozidiel, servisnom parkovisku a uzavretom parkovisku a ich zabezpečení,
- g) umiestnenie stanovíšť rozhodcov,
- h) informácie uvedené pod písmenami d) až g) môžu byť popísané v bezpečnostnom pláne podujatia, potom sa tento bezpečnostný plán stáva súčasťou protokolu o schválení trate (RS).
- i) Schvaľovanie tratí pre minikáry sa riadi národnými predpismi pre tieto disciplíny.

IV. Rozhodcovia a činovníci

1. Zoznam rozhodcov a činovníkov

Športové podujatia, ktoré riadi SAMŠ musia mať podľa druhu týchto rozhodcov a činovníkov

- a) Športoví komisári (ŠK)
- b) Riaditelia športových podujatí (zástupcovia)
- c) Tajomníci športových podujatí
- d) Bezpečnostný delegát
- e) Časomerači vrátane počítačov výsledkov (ČM)
- f) Technickí komisári (TK)
- g) Vedúci rýchlostných skúšok (zástupcovia), vedúci trate
- h) Činovníci pre bezpečnosť
- i) Záchranár na motoristickom športovom podujatí
- j) Rozhodcovia faktu
- k) Štartéri
- l) Traťoví komisári a vlajkoví signalizátori
- m) Činovník pre starostlivosť o jazdcov
- n) Rozhodcovia driftu
- o) Pozorovateľ SAMŠ

2. Práva a povinnosti činovníkov a rozhodcov a požiadavky na nich

Práva a povinnosti činovníkov a požiadavky, ktoré musia spĺňať na športovom podujatí sú stanovené MŠP FIA a NŠP SAMŠ.

2.1 Športoví komisári

- a) Športoví komisári musia byť držiteľmi licencie športového komisára, sú na športové podujatie delegovaní a nie sú žiadnym spôsobom zodpovední za organizáciu športového podujatia a nesmú mať žiadnu výkonnú ani inú funkciu, ktorá sa vzťahuje k príslušnému podujatiu. Nenesú z titulu svojej funkcie zodpovednosť voči nikomu, len k ASN, ktorej podliehajú. ŠK vystupujú na podujatí spoločne pod vedením hlavného ŠK. ŠK môžu odísť zo športového podujatia iba so súhlasom riaditeľa podujatia a hlavného ŠK.
- b) Hlavný športový komisár je zodpovedný za zvolávanie a dodržiavanie plánu zasadnutí rady športových komisárov, jej programu a zápisov zo zasadnutí. Tiež je zodpovedný za kontrolu licencií všetkých hlavných činovníkov na podujatí. Musí byť v úzkom kontakte s riaditeľom podujatia, aby bol zabezpečený riadny priebeh podujatia. Je povinný predložiť sekretariátu SAMŠ správu ŠK do 48 hodín po ukončení podujatia, kópiu správy zasiela v rovnakom termíne predsedovi ŠK príslušnej disciplíny a predsedovi ŠTK SAMŠ. Pri medzinárodných podujatiach na Slovensku a podujatiach MSR v zahraničí, kde sú delegovaní zahraniční ŠK je správu o podujatí povinný vypracovať športový komisár s licenciou vydanou SAMŠ.

2.2 Riaditeľ podujatia

Musí byť držiteľom licencie riaditeľa príslušnej disciplíny alebo športového komisára minimálne II.KT pre príslušnú disciplínu. Zodpovedá za splnenie povinností, ktoré sú predpismi uložené riaditeľovi a organizátorovi. Najmä:

- a) Zodpovedá za prípravu a schválenie Zvláštnych ustanovení podujatia
- b) Zodpovedá za získanie všetkých potrebných povolení pre konanie podujatia
- c) Zodpovedá za preškolenie všetkých činovníkov a ich vybavenie požadovanou technikou a dokumentáciou k výkonu príslušnej funkcie. Minimálne jeden mesiac pred konaním podujatia je riaditeľ povinný požiadať o vystavenie licencie pre činovníkov pre dozorné a výkonné funkcie. Zodpovedá za vypracovanie menného zoznamu činovníkov, ktorí budú vykonávať funkciu na športovom podujatí. Tento zoznam musí byť vypracovaný pred začatím podujatia a musí byť s podpísanými prezenčnými listinami zo školení uložený na sekretariáte súťaže k nahliadnutiu a kontrole pre športových komisárov a bezpečnostného delegáta SAMŠ prípadne pozorovateľa SAMŠ (FIA).

- d) Zodpovedá za správne vykonanie administratívneho preberania
- e) Zodpovedá za správne vykonanie technického preberania
- f) Riadi, organizuje a zodpovedá za správny a bezpečný priebeh športového podujatia
- g) Zodpovedá za spracovanie výsledkov podujatia a za odoslanie oficiálnych výsledkov v elektronickej podobe na e-mailovú adresu SAMŠ do 24 hodín po skončení podujatia.
- h) Zodpovedá za vypracovanie a doručenie záverečnej správy z podujatia s oficiálnymi výsledkami na sekretariát SAMŠ a predsedovi príslušnej športovej komisie do 48 hodín po ukončení podujatia.

2.3 Tajomník podujatia

Ak nie je ustanovený tajomník podujatia, jeho povinnosti preberá riaditeľ. Ak je tajomník ustanovený, musí byť na podujatí zaradenom do majstrovstva FIA držiteľom licencie tajomníka alebo riaditeľa alebo ŠK, podlieha priamo riaditeľovi podujatia a vykonáva činnosti podľa jeho pokynov. Zodpovedá za splnenie povinností, ktoré sú mu uložené. Najmä:

- a) Vykonáva informovanie delegovaných činníkov o podujatí, najneskôr 2 týždne pred konaním podujatia (posiela pozvánky a ZU rozhodcom, bezpečnostnému delegátovi a pozorovateľovi, informuje HTK a HČM o potvrdzovaní účasti rozhodcov na podujatí a rieši prípadné nahradenie rozhodcov). V prípade, ak sa podujatie neuskutoční oznamuje túto skutočnosť okamžite všetkým činníkom, ktorí potvrdili účasť.
- b) Vedie predpísanú dokumentáciu podujatia
- c) Zodpovedá za administratívne preberanie
- d) Pripravuje s riaditeľom záverečnú správu z podujatia.

2.4 Bezpečnostný delegát

- a) Na podujatie môže byť delegovaný na základe rozdeľovníka schváleného VV SAMŠ.
- b) Je zodpovedný za kontrolu trate (RS), jej súlad s Prílohou H MŠP FIA, so schvaľovacím protokolom (Bezpečnostným plánom) a s povoleniami príslušných orgánov
- c) V prípade zistených nedostatkov informuje riaditeľa podujatia a zároveň predkladá návrhy na riešenie.

2.5 Technickí komisári

Musia byť držiteľmi licencie technického komisára, sú na podujatie delegovaní

2.5.1 Hlavný technický komisár

- a) Zodpovedá za činnosť delegovaných TK na podujatí.
- b) Vykonáva a riadi technické preberanie. Zodpovedá za to, že všetky prevzaté vozidlá, výstroj jazdcov sú preberané v zmysle platných predpisov FIA a NSP SAMŠ a spracuje protokol o prevzatých vozidlách a tento predkladá riaditeľovi podujatia a rade športových komisárov.
- c) Po technickom preberaní predkladá riaditeľovi rozdelenie TK na stanovištiach
- d) Je zodpovedný za vykonanie technických meraní a kontrol podľa požiadaviek riaditeľa, športových komisárov, všetky zistenia predkladá písomne riaditeľovi podujatia.
- e) Zaujímá odborné stanovisko k technickým protestom a svoje stanovisko predkladá písomne rade športových komisárov
- f) Je zodpovedný za prešetrenie a spracovanie potrebnej dokumentácie pri vzniku závažných mimoriadnych udalostí. Originál tejto dokumentácie odovzdáva riaditeľovi podujatia.
- g) Originály dokumentácie všetkých kontrol odovzdáva riaditeľovi (tajomníkovi) podujatia.
- h) Môže odísť zo športového podujatia iba so súhlasom riaditeľa podujatia a hlavného ŠK.
- i) Vypracuje a do 48 hodín od ukončenia podujatia predkladá sekretariátu SAMŠ správu TK s prílohami. Kópiu správy zasiela v rovnakom termíne predsedovi príslušnej športovej komisie, ŠTK SAMŠ a predsedovi technického výboru SAMŠ. V správe HTK musia byť uvedené havárie vozidiel s rozsahom poškodenia vyžadujúcim opakované testovanie.

2.5.2 Technický komisár

- a) Technický komisár je podriadený hlavnému technickému komisárovi.
- b) Je povinný po obdržaní pozvánky a ZU podujatia potvrdiť organizátorovi svoju účasť/neúčasť na podujatí

- c) V prípade neprítomnosti hlavného technického komisára preberá jeho práva a povinnosti technický komisár uvedený v oficiálnom rozdeľovníku SAMŠ pre dané podujatie na druhom mieste, za hlavným technickým komisárom.
- d) Zodpovedá za prácu urobenú na pokyn hlavného TK.
- e) Podľa pokynov HTK vykonáva technické merania, značenia a kontroly.
- f) Informácie a výsledky svojej činnosti odovzdáva iba hlavnému TK písomnou formou.
- g) Začiatok práce TK je najneskôr pol hodiny pred začiatkom technického preberania, pokiaľ organizátor nestanoví inak.
- h) TK môžu odísť zo športového podujatia iba so súhlasom hlavného TK.

2.6 Časomerači

Musia byť držiteľmi licencie časomerača a sú na podujatie delegovaní

2.6.1 Hlavný časomerač (vedúci časomeračskej skupiny)

- a) Hlásí sa riaditeľovi podujatia, ktorý mu dá potrebné inštrukcie.
- b) Na požiadanie Rady ŠK sa zúčastňuje na jej zasadnutí.
- c) Riadi, plánuje a kontroluje prácu časomeračov na podujatí
- d) Po rozprave časomeračov predkladá písomne riaditeľovi rozdelenie časomeračov na stanovištia
- e) Zodpovedá za spracovanie výsledkov podujatia a predkladá ich spolu so všetkými relevantnými záznamami časomeračov riaditeľovi resp. RŠK.
- f) Odovzdá originálne záznamy o meraní času (kontrolné listiny, jazdné výkazy, originály pások z meracích hodín atď.) riaditeľovi podujatia (u časomeračských skupín má túto povinnosť vedúci časomeračskej skupiny, pričom nie je podstatné, či táto podmienka je obsiahnutá v zmluve medzi organizátorom a časomeračskou skupinou)
- g) Spracuje a predloží správu o činnosti časomeračov a počítačov výsledkov na predpísanom tlačive ŠTK SAMŠ do 48 hodín po ukončení podujatia.
- h) Môže odísť zo športového podujatia iba so súhlasom riaditeľa podujatia a hlavného ŠK.
- i) Neoznamuje časy alebo výsledky nikomu, s výnimkou ŠK a riaditeľa podujatia.

2.6.2 Časomerač

- a) V stanovenom termíne sa hlási u hlavného časomerača
- b) Je povinný po obdržaní pozvánky a ZU podujatia potvrdiť organizátorovi svoju účasť/neúčasť na podujatí.
- c) Pred začiatkom merania preverí meracie prístroje a overí ich presnosť.
- d) Pripraví a nechá hlavnému časomeračovi podpísať výsledky.
- e) Na meranie času môže používať iba prístroje uznané ASN.
- f) Stanoví časy, ktoré všetci účastníci potrebovali k absolvovaniu trate.
- g) Odovzdá originálne záznamy o meraní času hlavnému časomeračovi.
- h) Neoznamuje časy alebo výsledky nikomu, s výnimkou ŠK a riaditeľa podujatia, ak nedostane od hlavného ČM iné inštrukcie.
- i) ČM môžu odísť zo športového podujatia iba so súhlasom hlavného ČM.

2.7 Vedúci trate, vedúci rýchlostnej skúšky a jeho zástupca

Vedúci RS a jeho zástupca musia byť držiteľmi licencie. Vedúci trate musí byť vyškolený. Podliehajú riaditeľovi podujatia.

2.8 Činovníci pre bezpečnosť

Činovníkmi pre bezpečnosť sú hlavný bezpečnostný komisár a na rally aj bezpečnostný komisár rýchlostnej skúšky. Pre výkon funkcie musia byť vyškolení.

2.9 Záchranár na podujatí

Musí byť držiteľom licencie záchranára. Vykonáva na podujatí záchranné činnosti podľa Prílohy H FIA MŠP.

2.10 Rozhodca faktu

Na výkon funkcie musí byť vyškolený, podlieha riaditeľovi podujatia. V Zvláštnych ustanoveniach podujatia musí byť uvedené o akých skutočnostiach rozhodujú, zoznam

rozhodcov faktu musí byť zverejnený na oficiálnej informačnej tabuli.

Na podujatiach drift je rozhodca faktu (driftu) určený Športovou komisiou driftu, šprintu a slalomu SAMŠ.

2.11 Štartér (pri okruhovách podujatiach)

Ak je na okruhovom podujatí funkcia ustanovená, musí byť štartér držiteľom licencie štartéra. Podlieha riaditeľovi podujatia.

2.12 Traťoví komisári a vlajkoví signalizátori

Pri okruhovách podujatiach (PAO a autokros) musia byť traťoví komisári držiteľmi licencie traťového komisára. Môžu vykonávať aj funkciu vlajkového signalizátora. Na ostatných podujatiach funkciu traťového komisára môže vykonávať iba vyškolená osoba. Traťový komisár podlieha riaditeľovi podujatia.

2.13 Činovník pre styk so súťažiacimi

Musí byť držiteľom licencie buď športového komisára alebo riaditeľa alebo jazdca (ak to predpis disciplíny vyžaduje) alebo musí byť na výkon funkcie vyškolený. Podlieha riaditeľovi podujatia. Jeho úlohou je zabezpečovať kontakt, odstraňovanie nezrovnalostí a vysvetľovanie skutočností medzi súťažiacimi (jazdcami) a riaditeľstvom súťaže, rozhodcami a RŠK.

2.14 Pozorovateľ SAMŠ

Môže byť delegovaný sekretariátom SAMŠ na základe návrhu príslušnej športovej komisie. Organizátor je povinný umožniť pozorovateľovi vstup do všetkých priestorov a na všetky oficiálne rokovania, poskytnúť mu dokumentáciu podujatia a ostatné doklady potrebné na vyhodnotenie a vybaviť ho príslušným označením. Pozorovateľ nemá športovú právomoc na podujatí, ale môže sa zúčastniť zasadnutí rady športových komisárov. Hodnotiacu správu pozorovateľ predkladá do 7 dní športovej komisii a na sekretariát SAMŠ.

3. Osobitné požiadavky a povinnosti pri organizovaní podujatí

3.1 Zvláštne ustanovenia – príprava, schvaľovanie, zverejnenie a distribúcia

- a) Zvláštne ustanovenia (ZU) sú organizátori povinní zaslať v časovom predstihu 10 týždňov (pokiaľ predpisy FIA nestanovujú inak) predsedovi príslušnej športovej komisie SAMŠ. Športová komisia SAMŠ vykoná kontrolu ZU, v spolupráci s organizátorom odstráni prípadné nedostatky a predseda príslušnej športovej komisie zašle odsúhlasenú verziu e-mailom na sekretariát SAMŠ a organizátorovi. Dva exempláre ZU v tlačenej podobe je organizátor povinný zaslať na sekretariát SAMŠ na vyznačenie schvaľovacej doložky. Sekretariát SAMŠ Zvláštne ustanovenia zverejní na web stránke SAMŠ, zverejnené ZU musia obsahovať schvaľovacie číslo s dátumom schválenia sekretariátom SAMŠ.
- b) Delegovaným športovým komisárom, hlavnému technickému komisárovi a hlavnému časomeračovi sú organizátori povinní zaslať pozvánku na podujatie a zvláštne ustanovenia najneskôr 4 týždne pred konaním podujatia.
- c) Po spresnení počtu a zoznamu technických komisárov a časomeračov organizátor je povinný minimálne 2 týždne pred konaním podujatia s pozvánkou na podujatie zaslať všetkým delegovaným rozhodcom schválené ZU.

3.2 Uzavreté parkovisko

Organizátor je povinný (ak to predpisy vyžadujú) zriadiť uzavreté parkovisko, ktoré má mať primerané rozmery, musí byť dobre uzavreté, aby sa neoprávneným osobám zabránilo v prístupe k vozidlám. Dozor a organizáciu v uzavretom parkovisku vykonávajú poučené osoby organizátora, ktoré majú výrazné označenie.

3.3 Podmienky pre prácu rozhodcov

Organizátor je povinný vytvoriť podmienky pre prácu rozhodcov (športových komisárov, časomeračov a technických komisárov), bezpečnostného delegáta a pre pozorovateľov FIA a SAMŠ na vlastné náklady minimálne v rozsahu, ako sú stanovené týmto predpisom, resp. inými relevantnými predpismi FIA.

3.3.1 Podmienky pre prácu športových komisárov

Pre zasadnutia Rady športových komisárov musí organizátor zabezpečiť samostatnú miestnosť bez prístupu verejnosti. Pre tvorbu, tlač a rozmnožovanie dokumentov RŠK musí poskytnúť kancelársku a výpočtovú techniku s kvalifikovanou obsluhou.

3.3.2 Podmienky pre technické preberanie

Organizátor je povinný vytvoriť priestor pre technické preberanie vozidiel chránený pred poveternostnými vplyvmi a pred divákmi, vybavený stolom, stoličkami a osvetlením a prípojkou elektrického prúdu (neplatí pre slalom, drift a šprint). Pre PAV by tento priestor by mal byť v blízkosti parkoviska pretekárskych vozidiel, bez ďalšej prepravy pretekárskych vozidiel ináč ako po vlastnej osi.

3.3.3 Časový rozpis technického preberania

Časový rozpis technického preberania musí organizátor zostaviť tak, aby čas preberania jedného vozidla nebol kratší ako 5 minút. Pri preberaní na viacerých stanovištiach je potrebné počítať minimálne s dvomi TK na jedno stanovište. Organizátor je povinný vydať záväzný časový rozpis pristavenia jednotlivých súťažných vozidiel na technické preberanie (neplatí pre slalom, drift a šprint).

3.3.4 Podmienky pre záverečnú technickú kontrolu

Pre záverečnú technickú kontrolu musí organizátor zabezpečiť uzatvorený zastrešený priestor bez prístupu (možnosti zasahovania) nezúčastnených osôb, ktorý musí byť vybavený minimálne zdvihákom, osvetlením pracoviska a stolíkom so stoličkami (neplatí pre slalom, drift a šprint).

3.3.5 Vybavenie a umiestnenie stanovišť časomeračov pri rally

Stanovištia časomeračov musia byť vybavené stolom, minimálne 2 stoličkami a prístreškom proti dažďu, ktorý musí byť riešený tak, aby zabezpečil ochranu časomeračov a techniky. V prípade chladného, veterného a daždivého počasia sa odporúča na stanovištia umiestniť skriňové vozidlá, kde bude umiestnený stôl a technika časomeračov. V prípade, že sa súťaž koná za zníženej viditeľnosti, musia byť stanovištia vybavené primeraným osvetlením.

Stanovištia musia byť volené tak, aby bolo možné bezpečne odstaviť vozidlo časomeračov s materiálom a vybavením. Stanovište RS-CIEL' musí byť v priestore, kde je možné umiestniť stanovište časomeračov a ich vozidlo pri trati mimo nebezpečných a únikových zón. Časové kontroly musia byť zriadené na prehľadnom mieste a na dostatočne širokej komunikácii pre prípad predbiehania vozidiel meškajúcimi do ČK. V prípade, že je do súťaže zaradená „okružová“ RS, je potrebné zaistiť do priestoru letného štartu/ cieľa skriňové (dodávkové) vozidlo, v ktorom bude priestor pre cca 4 časomeračov a prívod elektrickej energie 230 V. Všetky stanovištia musia byť ohradené zábranami tak, aby usmernili pohyb divákov mimo priestor časomeračov a trate.

3.3.6 Vybavenie stanovišť časomeračov pri PAV

Na štarte musí byť uzavretý zastrešený priestor pre umiestnenie časomeračov a techniky na spracovanie časov, kopírovanie výsledkov s prípojkou 230 V. Z tohto priestoru musí byť výhľad na štartovú čiaru. V cieľi uzavretý zastrešený priestor pre umiestnenie časomeračov a techniky.

3.3.7 Podujatie konané podľa odlišných pravidiel

Ak sa podujatie (alebo jeho časť) koná podľa pravidiel odlišných od pravidiel FIA alebo SAMŠ (majstrovstvá, národné, značkové, pohárové iných krajín a pod.), je organizátor povinný dať k dispozícii delegovaným činníkom najneskôr pred začatím podujatia príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa rozdelenia tried, skupín a ich národné predpisy.

4. Delegovanie rozhodcov

4.1 Počty delegovaných rozhodcov

Minimálne počty rozhodcov na automobilové podujatia sú nasledovné:

PAV	Športoví komisári	Technickí komisári na preberaní	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
PAV FIA majstrovstvá (ME, Challenge, Cup) spolu s MSR (NP PAV)	2 FIA + 1 SAMŠ	5 + 2 váženie	3 + 2 váženie	4	Pozri pozn. (1)
PAV FIA CEZ spolu s MSR (NP PAV)	3	5 + 2 váženie	3 + 2 váženie	4	Pozri pozn. (1)
PAV MSR spolu s NP PAV	3	3 + 2 váženie	3 + 2 váženie	4	Pozri pozn. (1)
PAV – NP PAV	1	3	3	4	
Autokros	Športoví komisári	Technickí komisári na preberaní	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
Autokros FIA majstrovstvá (ME) spolu s MSR (SAP)	2 FIA + 1 SAMŠ	5 + 2 váženie	5	6	Pozri pozn. (1)
Autokros FIA CEZ spolu s MSR (SAP)	3	3 + 2 váženie	3	6	Pozri pozn. (1)
Autokros MSR spolu s SAP	3	3 + 2 váženie	3	6	Pozri pozn. (1)
SAP	1	1	1	4	
Karting	Športoví komisári	Technickí komisári na preberaní	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
MSR	3	3	3	2 + 1 AMB	
PAO	Športoví komisári	Technickí komisári na preberaní	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
PAO FIA majstrovstvá	2 FIA, 1 SAMŠ	1 FIA + 12 SAMŠ Pozri pozn. (4)	1 FIA + 12 SAMŠ Pozri pozn. (4)	2 + obsluha časomierey	Majstrovstvá (poháre) iných ASN nie sú prípustné
PAO FIA CEZ spolu s MSR	3	7 + 2 váženie	3 + 2 váženie	2 + obsluha časomierey	Pozri pozn. (1)
Rally, CCR	Športoví komisári	Technickí komisári na preberaní	Technickí komisári na súťaž	Časomerači	Poznámka
Rally FIA majstrovstvo spolu s MSR (SRP)	2 FIA, 1 SAMŠ	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	Pozri pozn. (1)
Rally FIA CEZ spolu s MSR (SRP)	3	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	Pozri pozn. (1)
Rally MSR spolu soSRP	3	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	Pozri pozn. (1)
SRP	1	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	
CCR	3	3	3	Podľa trate	
Slalom drift, šprint	Športoví komisári	Technickí komisári na preberaní	Technickí komisári na preteky (súťaž)	Časomerači	Poznámka
Slalom FIA CEZ spolu s MSR	1	2	2	Podľa trate	
Slalom MSR	1	1	1	Podľa trate	
Drift	1	1	1	0	
Šprint	1	1	1	Vlastná ČMS	

Poznámka (1)

Ak je súčasťou podujatia majstrovstvo (pohárová súťaž) inej ASN, na podujatí sa môže zúčastniť (nad rámec počtu TK uvedených vyššie) technický komisár príslušnej ASN vo funkcii technického delegáta ASN, jeho meno musí byť uvedené v Zvláštnych ustanoveniach.

Technický delegát ASN spolupracuje s hlavným TK.

Poznámka (2)

Počet TK na rally a SRP sa stanovuje na základe dohody riaditeľa súťaže s hlavným technickým komisárom, vychádza z dohodnutých kontrol počas súťaže. Nižšie uvedené počty sú doporučené pre jednotlivé kontroly a stanovišťa (nie je povinné všetky nižšie uvedené kontroly na podujatí vykonávať).

Počet TK pre MSR rally

Pre technické preberanie sú minimálne počty TK: HTK + dvaja TK na každé stanovište preberania + dvaja TK na značenie kontrolovaných prvkov. Ak budú vykonávané ďalšie kontroly potom je potrebné: jeden TK pre váženie vozidiel a dvaja TK na meranie hluku. Pre kontrolu nad priebehom rally sú minimálne počty TK: HTK + dvaja TK pre dohľad v servise a kontrole preskupenia + dvaja TK pre kontroly vykonávané v priebehu rally + dvaja TK pre značenie pneumatík + jeden TK pre kontrolu značenia pneumatík. Ak budú mimo vyššie uvedených vykonávané ďalšie kontroly potom je potrebné: jeden TK pre váženie vozidiel a dvaja TK na meranie hluku.

Počet TK pre samostatné podujatie SRP

Pre technické preberanie na SRP sú minimálne počty TK: jeden HTK + dvaja TK na každé stanovište preberania.

Pre kontrolu nad priebehom SRP sú minimálne počty TK: jeden HTK + dvaja TK pre dohľad v servise a kontrole preskupenia, ktorí zároveň vykonávajú kontroly v priebehu rally.

Poznámka (3)

Počet ČM pre MSR rally musí umožniť nasledovné obsadenie stanovišť: 7 ČM pre RS včítane ČK pred RS, 3 časomerači pre samostatné UP, 3 pre samostatný servis, ak nasledujú za sebou 5 Č spolu, a 1 až 2 počítači výsledkov,

Poznámka (4)

U podujatí Majstrovstiev FIA PAO organizátor spresní s hlavným TK delegovaným FIA požadovaný počet technických komisárov pre príslušné majstrovstvo FIA.

4.2 Postup pri delegovaní rozhodcov

4.2.1 Schvaľovanie a distribúcia rozdeľovníka rozhodcov

Každá športová komisia predloží Športovo – technickej komisii SAMŠ návrh na delegovanie športových komisárov, hlavného technického komisára do 31.1. príslušného roka. Rozdeľovník vypracuje Športovo - technická komisia SAMŠ. Tento návrh podlieha konečnému schváleniu VV SAMŠ. Schválený rozdeľovník rozhodcov je zverejnený na webovej stránke SAMŠ a je pre všetkých zainteresovaných záväzný.

4.2.2 Spracovanie rozdeľovníka

Pri tvorbe rozdeľovníkov musia byť dodržané nasledovné zásady:

- a) na každom podujatí PAV, PAO, K, AK a rally (mimo SRP, SKP, SAP, slalom, šprint a drift) musí byť hlavný ŠK, TK a ČM držiteľom I. KT
- b) ak sú na podujatie určení športoví komisári zo zahraničia, športový komisár delegovaný SAMŠ je povinný podať správu o podujatí ako hlavný ŠK a pre posudzovanie nároku na náhradu je považovaný za prvého ŠK
- c) v základnom rozdeľovníku na rally sú delegovaní 20 ČM. ČM uvedený v rozdeľovníku na podujatie ako prvý vykonáva funkciu hlavného časomerača a je povinný podľa počtu stanovišť a spôsobu spracovania výsledkov spresniť s organizátorom potrebný počet ČM a následne vykonať doplnenie ČM.
- d) v základnom rozdeľovníku na rally sú delegovaní piati (v SRP štyria) TK. Hlavný spresní s organizátorom počet TK a následne vykoná doplnenie TK, ktoré prekonzultuje s predsedom športovo technickej komisie.
- e) hlavný ČM na rally z delegovaných ČM určí počítačov výsledkov

4.2.3 Zmeny rozdeľovníka rozhodcov

Delegovaný rozhodca je povinný svoju neúčast' písomne ohlásiť organizátorovi a ŠTK SAMŠ najneskôr 2 týždne pred konaním podujatia. Zmeny rieši ŠTK SAMŠ a o prípadných zmenách informuje organizátora. Pri zmenách musí byť dodržaná podmienka, že rozhodca môže byť nahradený iba rozhodcom s rovnakou alebo vyššou KT.

Rozhodca bez súhlasu ŠTK nesmie vykonávať funkciu rozhodcu na športovom podujatí, na ktoré nebol delegovaný a to ani v prípade ak ho organizátor pozve.

4.2.4 Vysielanie rozhodcov do zahraničia

Športovo – technickou komisiou SAMŠ bude vypracovaný zoznam rozhodcov (ŠK TK), ktorí spĺňajú kvalifikáciu na vykonávanie funkcie v zahraničí v jednotlivých disciplínach, tento zoznam podlieha schváleniu Výkonným výborom SAMŠ. Vykonávať funkciu športového komisára a technického komisára na medzinárodných podujatiach v zahraničí môžu iba ŠK a TK zapísaní v tomto zozname, pričom musia mať na konkrétne podujatie poverenie SAMŠ. Časomerači a časomeračské skupiny môžu vykonávať funkciu v zahraničí iba ak sú držiteľmi platnej licencie SAMŠ a majú poverenie SAMŠ. Pri vysielaní rozhodcov do zahraničia sa rešpektuje požiadavka zahraničnej ASN. Sekretariát SAMŠ vedie zoznam ním vydaných poverení pre účasť rozhodcov SAMŠ na podujatiach v zahraničí.

4.2.5 Vysielanie rozhodcov na podujatia MSR konané v zahraničí

Na podujatí Majstrovstiev SR, ktoré sa koná v inom štáte sa musí zúčastniť minimálne jeden športový komisár vo funkcii člena Rady športových komisárov a minimálne jeden technický komisár vo funkcii technického delegáta SAMŠ. Zabezpečiť účasť týchto rozhodcov a ich zaradenie do príslušných dokumentov podujatia (najmä do ZU) je povinný slovenský spoluorganizátor a ak taký nie je, potom je to povinný zabezpečiť predseda príslušnej športovej komisie disciplíny.

4.2.6 Postup pri použití služieb časomeračských skupín

Organizátor môže na motoristickom podujatí pre meranie času a spracovanie výsledkov používať služby časomeračskej skupiny:

- a) S platnou licenciou SAMŠ. V tomto prípade je povinný uzavrieť s ňou zmluvu, v ktorej dohodne podmienky. Organizátor je povinný o použití služieb licencovanej časomeračskej skupiny informovať sekretariát SAMŠ a ŠTK SAMŠ minimálne 1 mesiac pred konaním podujatia. V tomto prípade delegovanie ČM na podujatie sa ruší.
- b) Bez platnej licencie SAMŠ. V tomto prípade sa podujatia musia zúčastniť delegovaní ČM, ktorí zodpovedajú za správnosť výsledkov. Časomeračská skupina bez licencie môže vykonávať iba obslužný servis, pričom zverejňovať výsledky môže iba po schválení hlavným ČM.
- c) S platnou licenciou zahraničnej ASN. Použitie služieb takejto časomeračskej skupiny je možné iba po písomnom súhlase SAMŠ a po predložení súhlasu materskej ASN s uvedením čísel a kategórií licencií pre danú disciplínu. V tomto prípade delegovanie ČM na podujatie sa ruší.

4.3 Náhrady rozhodcom a činovníkom

Organizátori motoristických podujatí uhrádzajú delegovaným rozhodcom a činovníkom nasledovné náležitosti:

- a) náhrada preukázaných cestovných výdavkov podľa zákona o cestovných náhradách,
- b) náhrada preukázaných výdavkov za ubytovanie podľa zákona o cestovných náhradách, ak im nebolo poskytnuté bezplatné ubytovanie,
- c) stravné podľa zákona o cestovných náhradách,
- d) paušalizované náhrady za údržbu špeciálneho ošatenia, zverenej techniky, špeciálnych zariadení a pomôcok, náhrady nákladov na telekomunikačné služby pri príprave a konaní podujatia a pod. vo výške uvedenej v tabuľke uvedenej nižšie (uvedené čisté sumy sú minimálne a môžu byť zvýšené po dohode s organizátorom).
- e) Delegovanému pozorovateľovi alebo bezpečnostnému delegátovi uhrádza jeho cestovné náklady na podujatie SAMŠ.

- f) Ak je športové podujatie organizované tak, že rozhodca sa pre svoju činnosť musí presúvať, je organizátor povinný každému rozhodcovi zabezpečiť dopravný prostriedok resp. uhradiť cestovné náklady.
- g) Pri delegovaní TK a ČM sa prihliada na to, aby bolo motorové vozidlo maximálne využité prepravou viac osôb. Použitie automobilu pre jednu osobu musí odsúhlasiť organizátor. Organizátor je povinný zaslať delegovaným TK a ČM schválený cestovný príkaz. V prípade požiadavku na využitie vozidla musí organizátor určiť v cestovnom príkaze kto koho vo vozidle bude prepravovať a oznámiť to všetkým zainteresovaným.

Paušalizované náhrady	Prvý	ďalší
ŠK, ČM, TK	35,- EUR/deň	25,- EUR/deň
TK, ČM na automobilových rally ak je rozprava mimo deň konania 20% hodnoty paušalizovaných náhrad na deň		
Odmena lektorom za prednášku	10,- EUR/hod	

V. Národné technické predpisy

1. Doklady športového vozidla

Nižšie uvedené doklady predkladá súťažiaci na všetkých automobilových športových podujatiach zapísaných v kalendári podujatí SAMŠ, ak sú v predpise disciplíny alebo v Zvláštnych ustanoveniach podujatia požadované. Pri nepredložení požadovaných dokladov je vozidlo prevzaté podmienčne a o štarte vozidla rozhoduje RŠK.

1.1 Preukaz športového vozidla (PŠV)

Je majetkom SAMŠ a slúži na identifikáciu a evidenciu športových vozidiel. Vydáva ho majiteľovi športového vozidla. Technický výbor SAMŠ prostredníctvom poverenej testovacej komisie na základe testovania športového vozidla. Právo robiť v ňom záznamy má len poverený technický komisár okrem zápisu názvu absolvovaného, podujatia, ktorý robí súťažiaci. Poverený technický komisár na podujatí je povinný urobiť záznamy o zistených nedostatkoch.

Preukaz športového vozidla je platný, ak bol vydaný, alebo bola jeho platnosť na príslušný rok predĺžená na základe testovania.

Pre vozidlá autokrosu a CCR, ktorých majiteľ má v úmysle zúčastniť sa podujatí zapísaných v medzinárodnom kalendári FIA, bude pri testovaní na požiadanie majiteľa okrem preukazu športového vozidla SAMŠ vydaný, aj medzinárodný preukaz vozidla.

Technický výbor SAMŠ vedie evidenciu vydaných preukazov športových vozidiel a identifikačných listov nehomologovaných vozidiel.

1.2 Homologačný list

Je doklad vydaný FIA pre identifikáciu zhodnosti oprávnených úprav športového vozidla a športových doplnkov. Pre homologované vozidlo musí súťažiaci vlastniť originál kompletného homologačného listu. Za jeho úplnosť zodpovedá súťažiaci. Homologačný list na požiadanie a za úhradu zabezpečí sekretariát SAMŠ ako originál, ktorý súťažiaci musí na požiadanie Technického komisára a oprávnených činovníkov počas testovania, alebo podujatia predložiť.

1.3 Identifikačný list nehomologovaného vozidla

Slúži na identifikáciu športových vozidiel skupiny E1, E2, ktoré nemajú alebo nezodpovedajú homologačnému listu. Je v ňom popis vozidla. Vydáva ho majiteľovi športového vozidla. Technický výbor SAMŠ prostredníctvom poverenej testovacej komisie na pri prvom platnom testovaní športového vozidla.

1.4 Technický preukaz historického vozidla (HTP)

Od 01.01.2007 platia len Technické preukazy historického vozidla – HTP. Identifikačné preukazy historického vozidla – HVIF nie sú platné.

Tento preukaz bude vystavený pre vozidlá spĺňajúce predpisy MŠP FIA prílohy „K“ s nadväznosťou na prílohu „J“ daného obdobia, podľa odvolania v prílohe „K“.

Vystavenie technického preukazu historického vozidla (HTP) je podmienené:

- predložením vyplneného 13 stránkového formulára ako podkladu pre spracovanie a vystavenie „Technického preukazu historického vozidla“ v anglickom jazyku. Súčasne musia byť predložené farebné fotografie vozidla v počtoch, rozmeroch a pohľadoch udaných formulárom. Fotografie 9x13 cm musia byť zhotovené klasickým spôsobom na fotografický papier. Vzor formulára preukazu historického vozidla v angličtine je uverejnený na internetovej stránke SAMŠ.
- uhradením poplatku za vydanie HTP a identifikačnej známky FIA. Fotografia nehomologovaného vozidla z daného obdobia zúčastňujúceho sa na národných podujatiach v danej krajine nemusí byť farebná. Súčasne musia byť predložené predmetné fotografie v elektronickej podobe.

Všetky vyššie uvedené doklady je potrebné zaslať Technickému výboru SAMŠ. Spracovaný a overený technický preukaz historického vozidla v anglickom jazyku, bude sekretariátom SAMŠ v elektronickej podobe s vloženými fotografiami zaslaný na FIA ku kontrole a zaevidovaniu. Po odsúhlasení na FIA bude originál HTP s nalepenou ochrannou

známkou FIA a fotografiami zaslaný na SAMŠ. Následne bude overená farebná kópia HTP zaslaná súťažiacemu. Originál zostáva archivovaný na sekretariáte SAMŠ. Každé vozidlo a HTP bude označený originálnou nálepkou FIA s čiarovým kódom s rovnakým číslom, ktoré bolo pridelené preukazu historického vozidla ASN. Testovanie historického vozidla bude umožnené až po jeho schválení na FIA. Majiteľ vozidla musí predložiť pri testovaní vozidla platnú kópiu HTP (ukončené konanie podľa predchádzajúcich bodov).

Akékoľvek nepravdivé údaje, ktoré uvedie majiteľ vozidla v zaslanom HTP, prípadne fotografie nezodpovedajúce vyhotoveniu vozidla podľa homologačného listu bude mať za následok okamžité prerušenie konania, bez nároku na vrátenie poplatku za známku FIA a vystavenie HTP. O novom konaní pre vydanie HTP tohto vozidla rozhodne Technický výbor SAMŠ a príslušná športová komisia disciplíny, ktorá prevezme záruku za priebeh ďalšieho konania..

1.5 Národný preukaz historického vozidla (NHTP)

Pre vozidlá upravené podľa predpisov MŠP FIA platnej prílohy „K“ u ktorých je uplatnený národný predpis pre historikov, bude vystavený Národný technický preukaz historického vozidla – NHTP, v ktorom budú uvedené odlišnosti od prílohy „K“. Tento preukaz oprávňuje zúčastniť sa len podujatí zapísaným v kalendári SAMŠ.

1.6 Technická karta vozidla

služí ako evidenčný doklad pri preberaní športového vozidla na športovom podujatí organizovanom ASN. Každý organizátor motoristického podujatia má záväzne používať technickú kartu schválenú SAMŠ pre všetky úrovne podujatí, ktorá je súčasťou prihlášky na podujatie uverejnenej na stránke www.prihlaska-sams.sk. Technickú kartu vyplňuje súťažiaci pred administratívnym preberaním vozidla a podpisom záväzne potvrdzuje správnosť:

- identifikačných údajov súťažiaceho,
- identifikačných údajov posádky,
- štandard a homologačné číslo sedadiel,
- štandard a homologačné číslo bezpečnostných pásov,
- zhodnosť údajov a vyhotovenie vozidla s platnými predpismi, pre triedu a skupinu do ktorej je vozidlo prihlásené.

Kompletne súťažiacim vyplnenú technickú kartu po kontrole vozidla potvrdzujú TK a po dobu trvania podujatia zostáva u hlavného TK podujatia. Po ukončení podujatia ju HTK odovzdá organizátorovi, ktorý ju archivuje.

1.7 Bezpečnostná karta výbavy posádky

V tejto karte súťažiaci uvedie všetky požadované údaje o výstroji jazdca/spolujazdca, ktoré budú na danom podujatí používať. V prípade výmeny je potrebné túto skutočnosť oznámiť HTK, ktorý vykoná o tom zápis do tejto karty. Po ukončení podujatia ju HTK odovzdá organizátorovi, ktorý ju archivuje. Každý organizátor motoristického podujatia záväzne má používať bezpečnostnú kartu schválenú SAMŠ pre všetky úrovne podujatí, ktorá je súčasťou prihlášky na podujatie uverejnenej na stránke www.prihlaska-sams.sk.

1.8 Povinné zmluvné poistenie vozidla

Vozidlá zúčastňujúce sa disciplíny rally a CCR musia mať uzatvorené Povinné zmluvné poistenie (PZP).

2. Prestavba a stavba vozidiel pre automobilový šport

2.1 Prestavba vozidla.

Prestavba je úprava sériovo alebo kusovo vyrábaného vozidla, ktoré bolo na FIA homologované, alebo nehomologované. To znamená vozidlo, ktoré má VIN pridelené výrobcom.

Prestavbou vozidla sa rozumie úprava vozidla ktorého skelet je identifikovateľný za účelom splnenia MŠP FIA uvedených v Prílohe „J“ alebo „K“ alebo národných technických predpisov uvedených v tejto Ročenke. Za prestavbu sa považuje aj namontovanie ochrannej

klietky.

Prestavba vozidla je podmienená:

- a) Žiadosťou majiteľa o prestavbe vozidla (uvedená na stránke www.sams-asn.sk), v ktorej bude uvedené - značka, typ, rok výroby, VIN, do akej skupiny a triedy bude vozidlo upravené, podanou na Technický výbor SAMŠ, (mail: predsedatv@gmail.com) a príslušnú športovú komisiu,
- b) schválením Technickým výborom SAMŠ,
- c) dodržaním predpisov MŠP FIA príloha „J“, alebo „K“, prípadne NŠP Ročenka SAMŠ,
- d) uhradením poplatku na sekretariáte SAMŠ,
- e) garantom prestavby vozidla je majiteľ.

2.2 Stavba športového vozidla

Žiadosťou majiteľa o stavbu športového vozidla (uvedená na stránke www.sams-asn.sk) sa rozumie montáž vozidla s využitím agregátov (dielcov sériovo vyrábaných) montovaných do rámu (skeletu) vyrobeného výrobcom vozidla v súlade s MŠP FIA príloha „J“, alebo Národných technických predpisov uvedených v týchto NŠP.

Stavba je podmienená:

- a) Predložením povolenia výroby vozidla od príslušného obvodného úradu dopravy – platí len pre športové vozidlá zúčastňujúce sa rally a CCR. Schválenie vozidla pre jeho použitie v cestnej premávke si zabezpečí výrobca / majiteľ na vlastné náklady individuálne.
- b) Žiadosťou výrobcu o povolenie stavby vozidla podanou na technický výbor a príslušnú športovú komisiu SAMŠ, ktorá odošle svoje stanovisko na technický výbor SAMŠ.
- c) Schválením technickým výborom SAMŠ.
- d) Uhradením poplatku na sekretariáte SAMŠ.
- e) Dodržaním predpisov MŠP FIA príloha „J“ príslušných článkov.
- f) Garantom montáže a stavby športového vozidla je výrobca.

Schválenie individuálnej stavby nie je dokladom pre použitie vozidla v cestnej premávke. Oprávnenie k účasti na športových podujatiach je vydanie preukazu športového vozidla na základe platného testovania pre športovú sezónu testovacími komisármi.

3. Národné homologácie ochranných klietok

Národné homologácie ochranných klietok vydáva SAMŠ v zmysle odporúčenia Technického výboru SAMŠ. O udelenie homologácie môže požiadať iba výrobca ochranných klietok, ktorý spĺňa podmienky určené FIA v homologačných predpisoch pre ochranné klietky a SAMŠ. Do novopostavených vozidiel je odporúčané montovať ochranné klietky vyrobené výrobcom, ktorý má národnú homologáciu SAMŠ pre výrobu ochranných klietok alebo od iných ASN dokladované originálom homologačného listu. Zoznam výrobcov s národnou homologáciou pre výrobu ochranných klietok pre povolené typy vozidiel je zverejnený na stránke SAMŠ.

4. Testovanie športových vozidiel pre športovú sezónu

4.1 Všeobecné podmienky

Testovanie je kontrola športového vozidla testovacou komisiou menovanou Technickým výborom SAMŠ. Testovanie je zamerané na kontrolu zhodnosti s predpismi pre danú skupinu a doloženými dokladmi. Aj v prípade, že vozidlo bolo otestované bez závad, neznamená to, že vozidlo spĺňa predpisy danej skupiny a triedy v plnom rozsahu, najmä, čo sa týka meraní, pri ktorých je nutná demontáž niektorých skupín a dielov. Testovanie športového vozidla sa vykoná pred jeho prvým podujatím v sezóne a následne v ďalšom roku na centrálnom, prípadne individuálnom testovaní.

Ak sa športové vozidlo, ktorého majiteľ má trvalý pobyt/sídlo na území SR, má zúčastniť podujatia zapísaného v kalendári SAMŠ je majiteľ športového vozidla povinný pristiaviť vozidlo na testovanie. Platnosť testovania je do 31.1. nasledujúceho roka.

Vozidlo musí byť na testovanie pristené dokončené, funkčné, čisté, vybavené pre účasť na podujatí v predpokladanom zaradení vozidla pre skupinu a triedu, vrátane všetkých bezpečnostných prvkov a dokladov. Podmienkou otestovania športového vozidla je, že

vozidlo zodpovedá homologačnému listu FIA, v prípade historických vozidiel aj HTP alebo NHTP, alebo zodpovedajúcemu dokladu a jeho úpravy sú v rozsahu príslušných článkov platnej Prílohy „J“ MŠP FIA alebo prílohy „K“ MŠP FIA, alebo NTP SAMŠ.

Pri prvom testovaní vozidiel, ktoré nemajú VIN, je povinný majiteľ nanieť na oceľovú časť podvozku alebo rámu vrstvu mäkkého kovu (cín, olovo, - použitie medi, mosadzi nie je dovolené) v dĺžke 100mm a šírke 12mm na prístupnom mieste, na pravej strane v smere jazdy podľa pokynov Technického výboru SAMŠ. Na tomto mieste bude vyrazené pridelené evidenčné číslo a kontrolná raznica.

Ak sa súťažiaci chce zúčastniť podujatia v národnej skupine podľa NTP SAMŠ s vozidlom, ktorého majiteľ nemá trvalý pobyt v SR, alebo firma nemá sídlo v SR, musí si ho nechať otestovať testovacou komisiou SAMŠ s písomným súhlasom majiteľa vozidla, ak to v NŠP SAMŠ príslušnej disciplíny nie je stanovené inak.

Pri každom testovaní športového vozidla s platným EČ musí byť predložené platné osvedčenie o evidencii vozidla.

Ak bolo vozidlo pri havárii poškodené natoľko, že je nutná výmena karosérie, vozidlo bude považované za nové a bude mu vydaný nový preukaz športového vozidla.

4.2 Druhy testovania

Za vykonané testovanie a s tým spojené úkony (vydanie preukazu športového vozidla, Identifikačného listu nehomologovaného vozidla, HTP, NHTP, medzinárodného preukazu vozidla autokrosu a CCR a zmeny v týchto dokumentoch) je majiteľ športového vozidla povinný uhradiť poplatok uvedený v prílohe týchto NŠP.

4.2.1 Prvé testovanie

Vykonáva sa u vozidla, ktoré ešte nemalo vydaný preukaz športového vozidla SAMŠ.

4.2.2 Opakované testovanie

Vykonáva sa u vozidla, ktorému už bol vydaný športový preukaz SAMŠ a v predchádzajúcich sezónach bolo testované.

4.2.3 Centrálné testovanie

Testovanie sa vykonáva v oficiálnych termínoch, ktoré sú uvedené v NŠP SAMŠ, alebo budú zverejnené na oficiálnej internetovej stránke SAMŠ, www.sams-asn.sk a www.prihlaska-sams.sk. Majitelia vozidla sa môžu zúčastniť testovania v ktoromkoľvek oficiálne zverejnenom termíne. Organizuje sa spravidla pred sezónou vo vhodných priestoroch.

4.2.4 Individuálne testovanie

Testovanie mimo termínov centrálného testovania sa považuje za individuálne testovanie a je podmienené vyplnením prihlášky na stránke: www.prihlaska-sams.sk. Majiteľ je povinný uhradiť vzniknuté náklady spojené s týmto testovaním.

4.2.5 Nariadené testovanie

Vykonáva sa u vozidla, ktoré malo na podujatí haváriu (bez nutnej výmeny skeletu/rámu) a HTK podujatia zrušil platné testovanie a vozidlo bude pristavené k pretestovaniu v tom istom kalendárnom roku.

4.2.6 Zmena údajov v PŠV

Vykonáva sa u vozidla, pri ktorom prišlo k zmene administratívnych údajov t.j. zmena majiteľa alebo zmena adresy majiteľa a pod.

4.3 Doklady potrebné pri testovaní

Pri prvom testovaní – je potrebné predložiť k vozidlu nasledovné doklady:

- povolenie stavby/prestavby vozidla, ak vozidlo podlieha povinnosti schváleniu žiadosti o stavbu/prestavbu,
- doklad o zaplatení poplatku,
- identifikačný doklad vozidla,
- doklad nadobudnutia vozidla,
- homologačný list vozidla pre vozidlo homologované, aj s neplatnou homologáciou,
- vyplnený Identifikačný list nehomologovaného vozidla (na stránke www.sams-asn.sk)

- homologačný list ochrannej kietky, ak je vozidlo ňou vybavené,
- homologačný list bezpečnostnej nádrže, ak je vozidlo ňou vybavené,
- homologačný list hasiaceho systému, ak je vozidlo ním vybavené,
- technický list vozidla pre vozidlá podľa pohárových predpisov zaradené do skupiny E1,
- HTP a NHTP pre historické vozidlá,
- potvrdenie – platný doklad/nálepka nalepená na nádobu hasiaceho prístroja/systému o vykonaní kontroly hasiacich prístrojov resp. hasiaceho systému.

Pri prvom testovaní musí majiteľ vozidla dodať dve aktuálne fotografie športového vozidla a to: spredu - zľava a zozadu - sprava o rozmere 5x8 cm, ktoré budú vlepene do preukazu športového vozidla a opečiatkované.

4.3.1 Pri opakovanom testovaní

Pri opakovanom pretestovaní je potrebné predložiť k vozidlu nasledovné doklady :

- preukaz športového vozidla
- identifikačný doklad vozidla
- identifikačný list nehomologovaného vozidla, ak bol pri predchádzajúcom testovaní vydaný
- homologačný list vozidla pre vozidlá homologované, aj s neplatnou homologáciou
- homologačný list ochrannej kietky, ak je vozidlo ňou vybavené
- homologačný list bezpečnostnej nádrže, ak je vozidlo ňou vybavené
- homologačný list hasiaceho systému, ak je vozidlo ním vybavené
- technický list vozidla pre vozidlá podľa pohárových predpisov zaradené do skupiny E1
- HTP a NHTP pre historické vozidlá
- potvrdenie – platný doklad/nálepka nalepená na nádobu hasiaceho prístroja/systému o vykonaní kontroly hasiacich prístrojov resp. hasiaceho systému

4.3.2 Pri zmene údajov v PŠV

Je potrebné predložiť preukaz športového vozidla a doklady potrebné k overeniu zmeny.

4.4 Personálne zabezpečenie

Testovanie vykonáva testovacia komisia určená predsedom TV SAMŠ.

4.5 Termíny testovania a prihlasovanie

Termíny centrálnych testovaní budú zverejnené na www.sams-asn.sk a www.prihlaska-sams.sk . Na centrálnu a aj individuálne testovanie sa prihlasuje na stránke www.prihlaska-sams.sk .

4.6 Vybavenie pracoviska pri individuálnom testovaní

Majiteľ vozidla je povinný pri individuálnom testovaní zabezpečiť uzatvorený priestor vybavený zdvihákom, osvetlením a prípojkou elektrického prúdu.

4.7 Testovací komisári

Vincent KAPITANČÍK	Muškatová 24, 040 11 Košice	0956852012, 0903630807 vincokap@gmail.com
Ing. Ján KUČERA	Zvolenská cesta 42, 963 01 Krupina	0905262716 ingkucerajan@gmail.com
Ing. Ján PAULÍK	Komenského 5/8, 945 01 Komárno	035-7700822, 0905-343948 janpaulik13@gmail.com
Robert LENNER	A. Hlinku 2, 960 01 Zvolen	0455361815, 0905828274 lennerob@gmail.com

5. Rozsah technického preberania vozidiel pred podujatím

Súťažiaci je povinný pristiaviť vozidlo na športové podujatie upravené a pripravené v súlade s MŠP FIA – Príloha J, alebo Príloha K, alebo NTP SAMŠ, čo potvrdzuje svojím podpisom na technickej karte pri technickom preberaní.

Pri výmene ktorejkoľvek časti výstroja a vybavenia vozidla, zapísaného v technickej karte vozidla alebo bezpečnostnej karte výbavy posádky je súťažiaci povinný túto skutočnosť bezodkladne oznámiť a dokumentovať technickým komisárom pre kontrolu a

zmenu údajov v technickej karte a karte bezpečnostnej výbavy jazdca.

Rozsah technického preberania pred podujatím pozostáva z :

- Identifikácie vozidla podľa dokladov športového vozidla (preukaz športového vozidla, HTP, NHTP, homologačný list, Identifikačný a pod.) pre správne zaradenie vozidla.
- Kontroly bezpečnostných prvkov vozidla.
- Kontroly bezpečnostnej výbavy jazdca/spolujazdca.
- Kontroly hmotnosti vozidla.
- Kontroly hlučnosti vozidla.
- Plombovanie a značenie dielov vozidla.
- Kontrola „olepov“ vozidla

Rozsah technického preberania bude spresnený vo Zvláštnych ustanoveniach podujatia prípadne dohovorom HTK s riaditeľom podujatia. Správnosť údajov bude potvrdená v technickej karte. Ostatné kontroly sa robia v zmysle MŠP FIA.

6. Zvláštne evidenčné čísla pre rally a CCR

V zmysle zákona NR SR číslo 8/2009 v súvislosti so zákonom 725 / 2004 majiteľovi vozidla na základe platného testovania pre príslušný rok bude za úhradu vydaná – potvrdená žiadosť o vydanie zvláštného evidenčného čísla pre príslušný dopravný inšpektorát. Za plnenie tejto povinnosti je zo zákona zodpovedný prevádzkovateľ vozidla.

7. Štart vozidiel po skončení homologácie

Vozidlám, ktorým skončila platnosť homologácie bude umožnený štart v disciplíne PAV ďalšie 4 roky v rámci hodnotenia Majstrovstiev SR v pôvodnej skupine.

Vozidlá musia spĺňať technické predpisy dané ich homologačným listom a predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ platnej k dátumu ukončenia platnosti ich homologácie. Vozidlá budú označené pôvodná skupina/SK a budú zaradené spoločne s vozidlami s platnou homologáciou.

Rozmery restriktorov turbokompresorov a minimálna hmotnosť vozidla musia byť podľa súčasne platných predpisov.

Od roku 2014 nebude vozidlám po skončení homologácie umožnený štart v pôvodnej skupine a vozidlá budú preradené.

8. Bezpečnostná výbava jazdca, spolujazdca

8.1 Prilby

8.1.1 Všeobecné

Na všetkých športových automobilových podujatiach zapísaných v kalendári FIA alebo SAMŠ, sú jazdci povinní používať iba ochranné prilby zodpovedajúce štandardom FIA, ktoré sú uvedené v technickom liste FIA číslo 25.

Jazdci v otvorených vozidlách musia mať prilbu s prieszorom zakrývajúcu tvár, pričom ochrana brady je integrovanou súčasťou prilby a je testovaná podľa FIA štandardov. Toto pravidlo je doporučené pre historické otvorené vozidlá a pre Autokros divízia Super Buggy, Buggy 1600 a Junior Buggy.

8.1.2 Modifikácie

Prilby sa nesmú upravovať vzhľadom k ich výrobným špecifikáciám s výnimkou postupu schváleného výrobcom, alebo niektorého normalizačného inštitútu uvedeného v zozname FIA, ktorý certifikoval príslušný model.

8.1.3 Hmotnosť a komunikačné systémy

Hmotnosť prilby sa môže kontrolovať kedykoľvek v priebehu podujatia a nesmie presiahnuť 1800g pre typ prilby s plným zakrytím tváre, alebo 1600g pre prilbu s otvorenou tvárovou časťou a to vrátane doplnkov a príslušenstva. Na prilbu montované komunikačné systémy sú zakázané na všetkých okruhoch a pri všetkých pretekoch do vrchu (dovolené sú slúchadlá vkladané do ucha). Požiadavka na výnimku je možná len zo zdravotných dôvodov. Upevnenie mikrofónov je možné urobiť iba pri dodržaní vyššie uvedeného bodu 8.1.2.

8.1.4 Dekorácia

Farba by mohla reagovať s materiálom škrupiny prilby a ovplyvniť jej ochrannú schopnosť. Preto môže byť prilba zdobená iba podľa návodu alebo obmedzení výrobcu. Použiť sa môžu iba farby špecifikované výrobcom (acrylová farba schnúca na vzduchu, polyuretánové laky a pod.) a prednostne farba odporúčaná výrobcom. Toto je mimoriadne dôležité pre prilby vyrábané odlievaním a vstrekováním, ktoré bežne nie sú vhodné pre farbenie. Škrupina prilby, určená k farbeniu musí byť účinne chránená, pretože farba, ktorá by prenikla dovnútra by mohla ovplyvniť funkciu výplne prilby. Vypaľovacie farby sa nesmú používať. Nech je postup akýkoľvek, teplota pri úprave prilby nesmie prekročiť normou stanovené maximum. Pri použití nálepiek alebo obtačkov je potrebné dodržiavať pokyny a návody výrobcu.

8.1.5 Prilby homologované FIA

Podľa Technického listu FIA č. 25

8.1.5.1 FIA

FIA 8860-2004

FIA 8860-2010

Fédération Internationaldel' Automobile

8, Place de la Concorde

75008 Paris

France

www.fia.com



SNELL FOUNDATION

SAH 2010

Snell SA 2010

Snell SA 2005

Memorial Foundation

3628 Madison Avenue, Suite 11

NorthHighlands, CA 95660 USA

www.smf.org



Snell SA 2000 **Nie je platná po 31.12.2014**

SFI FOUNDATION

SFI 31.1

SFI 31.1A

SFI 32.2A

Foundation Inc.

15708 Pomerado Road, Suite N208

Poway, CA 92064

USA

www.sfifoundation.com



BRITISH STANDARTS

BS6658-85 type A/FR

BritishStandardsInstitution

389 ChiswickHighRoad

London W4 4AL

UK



SNELL FOUNDATION

Len pre autokros Super Buggy,

1600 a Junior Buggy

Snell M 2010

Snell M 2005



SnellM 2000

Nie je platná po 31.12.2014

8.1.6 Prilby homologované EHK

ECE 22/05

Číslo v kruhu (podľa krajiny schválenia) a číslo pod kruhom (schvaľovacie číslo) sú premenlivé. Schvaľovacie číslo pod kruhom musí začínať 05. Poznámka : Schvaľovacie číslo môže byť umiestnené pod alebo vedľa kruhu s písmenom E



005587-41628

CE 22/04

v kruhu (podľa krajiny schválenia) a číslo pod kruhom (schvaľovacie číslo) sú premenlivé. Schvaľovacie číslo pod kruhom musí začínať 04. Poznámka : Schvaľovacie číslo môže byť umiestnené pod alebo vedľa kruhu s písmenom E



045587-41628

8.1.7 Špeciálne podmienky pre jednotlivé národné disciplíny

8.1.7.1 Rally – SRP

Prilba musí mať akúkoľvek homologáciu FIA, aj neplatnú

8.1.7.2 CCR - Skupina TH

Prilba musí mať akúkoľvek homologáciu FIA, aj neplatnú

8.1.7.3 PAV – Skupina S

Prilba musí mať akúkoľvek homologáciu FIA, aj neplatnú

8.1.7.4 NP PAV

Prilba musí mať akúkoľvek homologáciu FIA, aj neplatnú

8.1.7.5 Autokros D5,D6,D7,D8

Akákoľvek prilba schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie.

8.1.7.6 Skupina DR, STR a PRF

Akákoľvek prilba schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie.

8.1.7.7 Slalom

Akákoľvek prilba schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie

8.2 Ohňovzdorné odevy

8.2.1 Všeobecne

Pri všetkých automobilových podujatiach zapísaných v kalendári SAMŠ a FIA musia mať všetci jazdci a spolujazdci oblečené kombinézy ako aj rukavice (dobrovoľné pre spolujazdcov), dlhú spodnú bielizeň, kuklu, ponožky a topánky homologované podľa FIA

štandardu 8856-2000. Táto povinnosť platí počas celého aktívneho jazdenia na oficiálnom podujatí: testovacie, tréningové a súťažné jazdy. Všetky FIA homologované ohňovzdorné odevy sú uvedené v Technickom liste č. 27 na stránke www.fia.com. Jazdci sa musia ubezpečiť, či odev nie je príliš tesný, pretože táto skutočnosť znižuje úroveň ochrany. Výnimky sú uvedené v bode 8.2.6.

8.2.2 Kombinéza

Podľa štandardu FIA 8856-2000 musí byť na golieri kombinézy vzadu zvonku vyšíta nasledujúca homologačná značka :



8.2.3 Výšivky na kombinézach

Výšivky na kombinézach majú byť vyšíte len na najvrchnejšej vrstve pre lepšiu tepelnú izoláciu. Materiál použitý na podklad reklamných nášiviek a niť použitá na prišítie musia byť ohňovzdorné (pozri Prílohu 1 FIA 8856-2000 štandardu pre detailné požiadavky a pokyny na použitie). Pripevnenie nášivky tepelným spojom je zakázané.

8.2.4 Chladiace vesty, chladiace systémy jazdca

Látky, ktoré môžu cirkulovať v akomkoľvek chladiacom systéme, ktorý používa jazdec sú obmedzené iba na vodu alebo vzduch pri atmosférickom tlaku. Systém s vodou nesmie pre svoju funkčnosť spôsobovať namokanie odevu. Pre preteky konajúce sa v extrémnych horúcavách sa odporúča chladiaci systém (napr. do spodného oblečenia, ktoré je na tento účel vyrobené a homologované podľa štandardu FIA 8856-2000. Výnimočne sa môže použiť pre jazdca chladiaca vesta, ktorá nie je FIA homologovaná, ale mala by byť doplnkom k povinnej homologovanej spodnej bielizni. Toto musí zahŕňať základný prvok certifikovaný a označený etiketou s ISO 15025 a akékoľvek rúrky musia byť certifikované a označené s etiketou ISO17493, nesmú byť v kontakte s pokožkou jazdca. Akékoľvek spojenie so systémom vo vnútri vozidla musí vyhovovať článku 5.8.6 FIA štandardu 8856-2000.

8.2.5 Ostatné oblečenie

Pri všetkých podujatiach, kde je predpísané používanie ohňovzdorného odevu podľa FIA štandardu 8856-2000 musia aj dlhé rukavice, spodná bielizeň, kukla, ponožky a topánky byť označené homologačnou značkou.

Pri podujatiach, kde je predpísané nosenie FIA - homologovanej spodnej bielizne, toto musí byť vždy dlhého prevedenia. To znamená, že tričko musí mať dĺžku po zápästie a nohavice po členok. Krátke prevedenia pri týchto podujatiach sú zakázané, aj ak sú vybavené FIA – homologačnými značkami.

Jazdci monopostov zúčastňujúcich sa pretekov s pevným štartom, musia mať rukavice dobre viditeľnej farby, kontrastujúcej s farbou vozidla, aby v prípade ťažkostí mohol jazdec upozorniť štartéra pretekov na problém pri štarte.

8.2.6 Výnimky z bezpečnostnej výbavy pre národné disciplíny

8.2.6.1 Rally MSR – Skupina F

Pre skupinu sú všetky výnimky zrušené.

8.2.6.2 Rally– SRP

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však byť bez známok poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Je povinná dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky s homologáciou FIA. (nemusia byť platná). Povinné sú rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom, odporúčajú sa s homologáciou FIA. Povinná je športová obuv nad členky. Je doporučené používať kompletný ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

8.2.6.3 CCR - Skupina TH

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986, bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne ISO 6940. Rukavice a topánky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musia však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986 (ISO6940). Je odporúčené používať kompletný ohňovzdorný podľa štandardu FIA 8856–2000.

8.2.6.4 PAV – Skupina S

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986, bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne ISO 6940. Rukavice a topánky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musia však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986 (ISO6940). Je odporúčené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

8.2.6.5 SKP PAV

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však byť bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Je odporúčaná dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky s homologáciou FIA (nemusia byť platná). Povinné sú rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom, odporúčajú sa s homologáciou FIA. Povinná je športová obuv nad členky. Je doporučené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

8.2.6.6 Autokros D5,D6,D7,D8

Kombinéza musí mať zvýšenú odolnosť voči plameňom, Povinné sú rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom. Povinná je športová obuv nad členky. Je doporučené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000

8.2.6.7 Drift a šprint trieda AP7 a vozidlá so zmenou polohy motora

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však byť bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Odporúča sa dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky s homologáciou FIA Odporúčajú sa rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom, odporúčajú sa s homologáciou FIA. Povinná je športová obuv nad členky. Je doporučené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

8.2.6.8 Slalom, šprint mimo triedy AP7 a vozidiel so zmenou polohy motora

Kombinéza nie je povinná, odporúča sa dlhý rukáv a dlhé nohavice. Povinná je športová obuv

8.3 Zadržné systémy hlavy - FHR (napr. HANS®)

8.3.1 Všeobecne

Na všetkých medzinárodných a národných podujatiach je povolené používať iba tie pomôcky na ochranu hlavy a chrbtice, ktoré sú homologované podľa Štandardu FIA 8858. Homologované FHR systémy a ich časti sú uvedené v technickom liste FIA č.29. Homologované FHR systémy sú povinné na všetkých podujatiach v disciplínach MSR PAO, MSR PAV, MSR rally.

Pre vozidlá, do ktorých nie je pre technické dôvody možné použiť FIA homologovaný FHR systém, je možné požiadať Bezpečnostnú komisiu FIA o výnimku.

8.3.2 FHR systémy homologované FIA

8.3.2.1

HANS® homologovaný podľa Štandardu FIA 8858-2002 alebo 8858-2010

8.3.2.2

Hybrid® systém homologovaný podľa Štandardu FIA 8858-2010

Oba homologované FHR systémy sú uvedené v technickom liste FIA číslo 36.

Ďalšie podrobnosti použitia systému HANS® sú uvedené v: Guide for the use of Hans International motor sport", ktorý vydal FIA inštitút pre bezpečnosť motoristického športu a je ho možné nájsť na stránke www.fia.com a na stránke www.sams-asn.sk.

8.3.3 FHR systémy nehomologované FIA - upozornenie

Existujú alternatívne FHR systémy, ktoré nie sú homologované FIA a preto ich nie je možné používať na žiadnych podujatiach zapísaných v kalendári FIA alebo SAMŠ. Príklady : DefNder, Leatt Brace, ...

8.4 Ochranné okuliare

Pre jazdcov vozidiel autokrosu je povinné používať ochranné okuliare alebo ochranný štít prilby v prípade, ak je vozidlo vybavené kovovou mriežkou namiesto čelného skla.

9. Bezpečnostné pásy

Všetky FIA homologované bezpečnostné pásy sú uvedené v Technickom liste FIA číslo 24.

Vzor bezpečnostných 6 popruhových pásov.



homologácia FIA „D“

Vzor bezpečnostných 5 popruhových pásov.



homologácia FIA „C“

Možný variant úpravy pásu 4 popruhového na 5 popruhový.



základný variant musí mať súčasne homologáciu FIA „B“ alebo FIA „C“.

10. Bezpečnostné sedadlá

Všetky FIA homologované sedadlá sú uvedené v Technickom liste FIA číslo 12 so životnosťou 5 rokov od dátumu výroby alebo Technickom liste FIA číslo 40 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby

Ďalšie dva roky predĺženia životnosti môže potvrdiť výrobca sedadla ďalším štítkom na sedadle.

11. Hluk

11.1 Všeobecné podmienky

- Výfukové potrubie musí byť tesné a trvalo vybavené účinným tlmičom s dostatočnou životnosťou.
- Celý výfukový systém musí byť tesný a okrem vyústenia v koncovej časti nesmú byť v

ňom žiadne otvory.

- c) Nie sú povolené zariadenia na prechodné tlmenie ani na ľubovoľné vedenie výfukových plynov rôznymi časťami výfukového systému. Ak je aj viac koncových častí výfukového potrubia, nesmie žiadne z nich byť úplne alebo čiastočne uzatvárateľné.
- d) Nie sú povolené dopĺňajúce tlmiace zariadenia v koncovej časti výfukového potrubia. Vzťahuje sa to aj na prechodné pôsobiace prostriedky (kovové stružliny a pod.).
- e) Stanovené limity hladiny hluku:

automobilové rally, slalom,	96 dB s toleranciou + 2 dB pri 3500 ot/min pre vozidlá so zážihovými motormi 96 dB s toleranciou + 2 dB pri 2500 ot/min pre vozidlá so vznetrovými motormi
PAV – PAO	96 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá národnej skupiny „S“ 98 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá I. kategórie (okrem ST, SP, F) 101 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá F3, 102 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá II. Kategórie 108 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá skupiny „E1“, 100 dB s toleranciou + 2 dB pri 4500 ot/min pre vozidlá skupiny SP 108 dB s toleranciou + 2 dB pri 6300 ot/min pre vozidlá skupiny ST, S2000, 100 dB s toleranciou + 2 dB pri 2500 ot/min pre vznetrové motory vozidiel všetkých skupín
vozidlá kategórie II.	medzinárodná formula E2 (E / D) – Hlučnosť nebude meraná
Autokros Iné	100 dB s toleranciou + 2 dB pri 4500 ot/min (platí pre všetky divízie) Hladina hluku v zmysle Prílohy J MŠP vozidiel GT1, GT2, GT3

Uvedené limity nie sú platné pre historické vozidlá.

11.2 Označenie výfukov

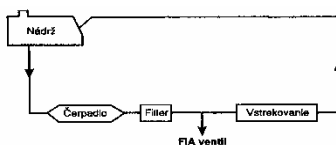
Výfuky vozidiel môžu byť pri technickom preberaní označené, alebo zaplombované. Súťažiaci je povinný pre tento účel upraviť výfuk podľa pokynov technických komisárov.

11.3 Hlukomer.

Na zisťovanie funkcie výfukového systému z hľadiska referenčných hodnôt hladiny hluku sa použije hlukomer s príslušenstvom (meracie mikrofóny, káble, statív pre mikrofón) a kalibračné zariadenie podľa odporúčenia výrobcu a otáčkomer s presnosťou do 3%. Meranie sa vykonáva váhovým filtrom „A“ a časovou konštantou „Rychle“.

12. Palivo

Pre všetky disciplíny automobilového športu je predpísané používanie paliva podľa ustanovenia prílohy „J“ MŠP FIA článok 252.9, pokiaľ nie je zvláštnymi ustanoveniami stanovené inak. Športové vozidlá musia byť povinne vybavené zariadením pre odber paliva uvedenom v Technickom liste FIA č.5. Odberový ventil musí byť umiestnený na dostupnom mieste bez demontážnych úkonov podľa tejto schémy.



Jeho poloha musí zaručovať nespochybniteľnosť, že palivo ním pretekajúce je jediným zdrojom paliva pre funkciu motora (je bezprostredne pred karburátorom, vstrekovacím čerpadlom).

Súťažiaci je povinný na požiadanie pri odbere paliva poskytnúť protikus namontovaného odberného ventilu s namontovanou priesvitnou hadicou s min. dĺžkou 1m.

Po skončení každého meraného tréningu, každej súťažnej jazdy a počas trvania rally musí byť možné odobrať vzorku paliva minimálne o objeme 3 litre na vykonanie kontroly paliva. Nedodržanie vyššie uvedeného môže byť dôvodom na vylúčenie jazdca z podujatia.

Vzorky paliva sa odoberajú do 3ks nádob na to špeciálne určených o obsahu 1 liter

umožňujúce zaplombovanie a sú určené nasledovne:

- 1 ks vzorky – určený na rozbor
- 1 ks vzorky – ponechá si jazdec pre prípad odvolania sa proti výsledku rozboru
- 1 ks vzorky – zostane uložený u riaditeľa podujatia pre prípad, ak by sa rozbor musel opakovať.

Rozbory budú vykonávané v laboratóriu, ktoré bude zverejnené na stránke www.sams-asn.sk

12.1 Predpis pre odber vzoriek pre stanovenie prítomnosti etanolu v palive

Ak sa na podujatí zisťuje, či súťažiaci nepoužíva palivo s nedovoleným obsahom etanolu, postupuje sa podľa tohto článku.

Benzín použitý v súťažných vozidlách musí zodpovedať FIA MŠP Prílohe J, článok 252.9. Maximálne prípustný obsah etanolu je 15 %. Pre určenie nepovoleného použitia etanolu v palive SAMŠ akceptuje analýzy vykonané SLOVNAFT VÚRUP a.s.

12.1.1 Rozhodnutie o odbere paliva

Rozhodnutie o odbere vzoriek paliva vydá riaditeľ podujatia na základe návrhu technických alebo športových komisárov, vlastného uváženia alebo ako následok podaného protestu.

12.1.2 Výkon odberu paliva

- a) Odber paliva dozorujú určení technickí komisári na základe rozhodnutia HTK.
- b) Riaditeľ podujatia po dohovore s HTK určí miesto odberu s potrebným protipožiarnym zabezpečením.

12.1.3 Postup odberu paliva

- a) Z každého súťažného vozidla určeného rozhodnutím riaditeľa podujatia budú odobraté 3 vzorky paliva každá o objeme 1 liter. Odber sa uskutoční cez odberový ventil namontovaný na súťažnom vozidle.
- b) Všetky 3 nádoby TK zapečatia a označia prideleným identifikačným číslom.
- c) Vzorku č. 2 odovzdá TK jazdci, ktorý podpíše jej prevzatie a zároveň potvrdí podpisom aj zapečatenie vzoriek a pridelenie IČ.
- d) Vzorku č. 1 a 3 odovzdá HTK protokolárne riaditeľovi podujatia.

12.1.4 Doprava vzoriek paliva

Riaditeľ podujatia zabezpečí dopravu vzorky č.1 do laboratória SLOVNAFT VÚRUP a.s. .

12.1.5 Analýza vzoriek paliva

Vzorky bude analyzovať laboratórium SLOVNAFT VÚRUP a.s. na základe zmluvy so SAMŠ.

12.1.6 Zverejnenie výsledkov analýz a dopad na výsledky súťaže

Rada športových komisárov podmieni umiestnenie súťažiacich, ktorým boli odobraté vzorky paliva, vo výsledkoch podujatia negatívnym nálezom etanolu v odobratých vzorkách paliva. Výsledky analýz oznámi SLOVNAFT VÚRUP a.s. určenému zástupcovi SAMŠ, ktorý bude následne informovať HŠK, HTK podujatia a príslušného organizátora.

Analýzou preukázaný nepovolený obsah etanolu vo vzorke spôsobí nesplnenie podmienky vo výsledkoch podujatia a vylúčenie jazdca/posádky z podujatia. Splnomocnený na vykonanie tejto zmeny výsledkov je riaditeľ podujatia. Riaditeľ podujatia oznámi výsledok analýzy paliva dotknutému súťažiacemu písomne doporučenou poštou s doručenkou do vlastných rúk na adresu súťažiaceho uvedenú v prihláške na príslušné podujatie. Ak sa písomnosť nepodarí súťažiacemu doručiť, za deň doručenia sa považuje deň, kedy uplynula lehota uloženia zásielky na pošte alebo deň, kedy adresát odmietol zásielku prijať, alebo deň, keď pošta vrátila nedoručenú zásielku z dôvodu, že adresát sa na adrese nezdržuje a to aj v prípade, že sa adresát (súťažiaci) o týchto skutočnostiach nedozvedel.

Lehota na odvolanie sa proti dopadom výsledku analýzy vzorky paliva začína plynúť dňom doručenia výsledkov analýzy paliva súťažiacemu.

13. Katalyzátor

Všetky športové vozidlá (okrem historických vozidiel) musia byť vybavené účinným riadeným

alebo neriadeným katalyzátorom, pokiaľ je na pôvodnom vozidle homologovaný. Používať sa môžu iba homologované športové katalyzátory alebo také, ktoré do sériových vozidiel montuje výrobca vozidla, v prípade ak medzinárodné predpisy nestanovili inak. Pri účasti vozidla na podujatí mimo územia SR musia byť všetky vozidlá vybavené účinným katalyzátorom, ak je povinné použitie katalyzátorov uvedené v ZU podujatia.

14. Technické predpisy pre národné skupiny

V ďalších kapitolách sú popísané predpisy pre národné skupiny vozidiel:

F, P, E1, E2, S, DR, STR, PRF, TH, NH, D5,D6,D7,D8,E0,

Pre všetky prípady, ktoré nie sú uvedené v týchto národných predpisoch, platia ustanovenia MŠP FIA .

Všetky úpravy, ktoré nie sú v týchto Technických predpisoch pre národné skupiny povolené, sú zakázané.

Pre všetky národné skupiny okrem DR, STR, PRF je povinné na prístupnom mieste bloku motora navŕtať otvor o priemere minimálne 3 mm, ktorý bude slúžiť na plombovanie motora.

VI. Skupina F

1. Spôsobilé vozidlá

Do tejto skupiny sú zaradené vozidlá, ktorým homologácia, vrátane prípadného obdobia predĺženej platnosti homologácie skončila.

1.1

boli vyrobené po 01.01.1992 (u vozidiel testovaných od roku 2013),

1.2

boli vyrobené po 01.01.1980 u vozidiel testovaných do roku 2010 vrátane,

1.3

Pre vozidlá ktoré boli homologované v skupine „B“ článok 256 Prílohy „J“ z roku 2010 (sú povolené len vozidlá s motorom do 1600 cm³) je ich zaradenie do národnej skupiny vozidiel „F“ podmienené predložením pôvodného preukazu športového vozidla s tým, že bude hodnoverne dokladovaná jeho účasť na pretekoch.

1.4

Do skupiny F ostávajú v roku 2013 zaradené aj vozidlá, ktoré nikdy neboli homologované s podmienkou, že im bol vydaný preukaz športového vozidla pred 31.12.2011. Pre tieto vozidlá platia NTP z roku 2011.

1.5 Obmedzenia.

Zakázaná je akákoľvek úprava v rozpore s homologáciou vozidla. Dovoľené úpravy sú uvedené v tomto predpise.

2. Rozmery, hmotnosti

2.1 Rozmery

Platia hodnoty uvedené v homologačnom liste príslušného vozidla.

2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla je hmotnosť prázdneho vozidla s prevádzkovými náplňami agregátov, okrem náplne ostrekovačov a paliva v palivovej nádrži, bez výstroja jazdcov s jedným kompletným náhradným kolesom a s predpísanou výbavou pre cestnú premávku.

Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť podľa objemu motora uvedenú v MŠP Príloha „J“ článok 255, kapitola 4.1. v stĺpci pre rally.

- Pre vozidlá zaradené do triedy s objemom motora nižšom ako 1400 cm³ platí hmotnosť podľa skutočného objemu motora uvedená v tabuľke.
- Pre vozidlá zaradené do triedy s objemom nižším ako 4 000 cm³, platí hmotnosť podľa skutočného objemu motora uvedená v tabuľke.

3. Motor

3.1 Všeobecne

Motor musí byť v celom rozsahu v súlade s homologačným listom daného vozidla.

V prípade nutnosti odvetrania kľukovej skrine, unikajúci olej je nutné zachytávať v priehľadnej plastovej nádobe.

3.2 Objem

Podľa príslušného homologačného listu vozidla.

Je povolené maximálne prevrtanie 0,6 mm vzhľadom k pôvodnému vrtaniu, pokiaľ to nespôsobí zmenu objemovej triedy.

3.3 Preplňovanie, restriktor

Pre vozidlá s preplňovanými motormi s objemom do 2000 cm³ platí znenie MŠP FIA Príloha „J“, článok 252–3.1. a článok 255–5.1.8.3., ak má sacie hrdlo turbokompresora

homologovaný vnútorný priemer menší ako priemer restriktoru 34 mm v tomto prípade turbokompresor môže byť bez restriktoru.

Pre vozidlá s preplňovanými motormi s objemom nad 2000 cm³ platí znenie MŠP FIA Príloha „J“. článok 252–3.1. a článok 254–6.1., ak má sacie hrdlo turbokompresora homologovaný vnútorný priemer menší ako priemer restriktoru 33 mm v tomto prípade turbokompresor môže byť bez restriktoru.

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Pre výfuk platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.6. a článok 255–5.1.16. s tým, že ak bolo vozidlo homologované s katalyzátorom musí byť tento namontovaný.

4. Palivový systém

Palivový systém musí byť sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

4.1 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí byť:

- a) sériová, alebo
- b) bezpečnostná, minimálneho štandardu FIA FT3–1999, ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.9.

4.2 Palivové čerpadlá

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

4.3 Rozvod paliva

Sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

5. Elektrický systém

Bez zmeny voči sériovému s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

5.1 Akumulátor

Menovité napätie v súlade s homologačným listom vozidla.

5.2 Hlavný odpojovač

Podľa Prílohy „J“, článok 253.13, pre rally je doporučený a pre PAV a PAO je povinný.

5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla musí byť sériového vyhotovenia.

Pre rally je povolená montáž dodatkových reflektorov v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 254.6.8.

5.4 Riadiaca jednotka

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

6. Prevody

6.1 Spojka

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

6.2 Prevodovka

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

Je povolená vzájomná kombinácia prevodov pri zachovaní počtu prevodových stupňov, skrine a systému mazania.

6.3 Diferenciál

Prevody sú ľubovoľné. Je povolená montáž samosvorného diferenciálu. Pre toto použitie je možné upraviť vnútornú časť skrine diferenciálu.

6.4 Spojovacie hriadele

Pozdĺžne a priečne hriadele sú ľubovoľné, musia byť od výrobcu vozidla, nesmú však znamenať úpravu dielcov pripojenia na náboj kolesa, prevodovku, rozvodovku.

7. Zavesenie

7.1 Predná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

7.2 Zadná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

7.3 Riadenie

Riadenie musí byť od výrobcu vozidla a musí byť zreteľne označené výrobcom. Volant je ľubovoľný

8. Kolesá

8.1 Pneumatiky

Pneumatiky musia byť homologované pre premávku po verejných komunikáciách, prípadne schválené pre rally.

8.2 Disky kolies

Sériové, predpísané výrobcom vozidla, prípadne podľa homologačného listu vozidla.

8.3 Rezervné koleso

Povinné. V súlade MŠP FIA Príloha „J“ článok 255.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne.

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový v súlade s homologačným listom vozidla, s možnosťou úprav v zmysle predpisov MŠP FIA Príloha „J“, článok 255.

9.2 Prevádzkové brzdy.

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

9.3 Parkovacia brzda.

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel.

- a) Celistvosť deliacich stien medzi priestorom pre posádku, motorovým a batožinovým priestorom musí byť zachovaná v pôvodnom materiáli, tvare a polohe.
- b) Zmeny skeletu sú povolené len také, ktoré bezprostredne súvisia s montážou povinného ochranného vybavenia.

10.2 Ochranná kľetka

Musí byť v súlade s textom článku 253–8 MŠP FIA Príloha „J“.

Základná zostava ochrannej kľetky musí byť v súlade podľa:

- a) základná konštrukcia – obrázok 253–1 až 253–3,
- b) uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7,
- c) bočná ochrana – obrázok 253–9 až 253–11,
- d) vystuženie strechy – obrázok 253–12 až 253–14,
- e) vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33, neplatí pre vozidlá objemu do 2000 cm³,

- f) vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34,
- g) pre vozidlá s objem nad 2000 cm³ platí vystuženie kľetky v otvore dverí (hlavný oblúk – bočný oblúk – obrázok 253–49,
- h) uhlopriečka zadných podpier – obrázok 253–20,
- i) uchytenie do skeletu musí byť podľa kapitoly 253–8.3.2.6,
- j) doporučené vystuženie predného oblúka – obrázok 253–29.

10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná kľetka nesmie byť pre tento účel prevŕtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou , doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby.

10.4 Bezpečnostné pásy

Je povinné používať homologované bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhové zodpovedajúce minimálne štandardu FIA 8854–1998 alebo 8853–1998. Vo vozidle musia byť umiestnené dva rezné nástroje v dosahu pripútanej posádky pre prípad potreby rozrezania bezpečnostných pásov.

10.5 Ochranná sieť

Nie je povinná pre rally.

10.6 Hasiaci systém, hasiace prístroje

Je povinné použiť hasiaci systém vybraný zo zoznamu FIA číslo 16 „Hasiace systémy homologované FIA“ a ručný hasiaci prístroj v zmysle článku 253–7 prílohy „J“.

11. Karoséria

11.1 Materiál

Zakázané je odľahčovanie nosného skeletu (rámu) vozidla. Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný s možnosťou zosilnenia v zmysle predpisov uvedených v MŠP FIA článok 255–5.7.1.

11.2 Okná

Všetky okná musia byť v súlade s homologačným listom vozidla. Použitie fólií podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-11.

11.3 Dvere a kapota motora, blatníky

Musia byť v súlade s homologačným listom vozidla s možnosťou úpravy podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 255.

11.4 Ťažné oká

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-10.

12. Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s homologačným listom vozidla.

13. Povolené zmeny a doplnky

Všetko, čo nie je v jednotlivých kapitolách povolené ,je zakázané.

VII. Skupina P

1. Všeobecne

Do tejto skupiny budú zaradené sériové vozidlá s povolenými úpravami podľa homologácie skupiny N, A a R.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

Musia byť v súlade s dokladmi o evidencii vozidla prípadne v súlade s homologačným listom pre daný typ vozidla.

2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla je hmotnosť prázdneho vozidla s prevádzkovými náplňami agregátov, okrem náplne ostrekovačov a paliva v palivovej nádrži, bez výstroja jazdcov s jedným kompletným náhradným kolesom a s predpísanou výbavou pre cestnú premávku. Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť podľa objemu motora uvedenú v MŠP Príloha „J“ článok 255, kapitola 4.1. v stĺpci pre rally.

3. Motor

3.1

Použitý motor musí byť sériového vyhotovenia výrobcom daného typu vozidla. s možnosťou využitia úprav podľa homologačných listov pre daný typ vozidla.

3.2 Objem

Sú povolené len vozidlá s maximálnym prepočítaným objemom 2000 cm³.

3.3 Preplňovanie, restriktor

Benzínové vozidlá s preplňovaním nie sú povolené.

Pre zaradenie vozidla s preplňovaným motorom platí prepočet objemu podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.1.

Turbokompresory nemusia mať obmedzenie nasávania restriktorom, pokiaľ je ním vozidlo vybavené a zostane sacia časť turbokompresora nezmenená.

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Pre výfuk platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.6. . s tým, že ak bolo vozidlo homologované s katalyzátorom musí byť tento namontovaný.

4. Palivový systém

Palivový systém musí zostať zachovaný sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

4.1 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí byť:

- sériová,
- bezpečnostná, minimálneho štandardu FIA FT3–1999, ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.9.

4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá môžu byť ľubovoľné.

4.3 Rozvod paliva

Rozvod paliva musí zostať sériový, uložený na pôvodnom mieste s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

5. Elektrický systém

Elektrický systém vozidla musí zostať pôvodný s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

5.1 Akumulátor

Môže byť nahradený vzhľadom na bezpečnosť akumulátorom suchého typu umiestneným na pôvodnom mieste vo vozidle. V prípade premiestnenia akumulátora platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač.

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha „J“ článok 253–13.

5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla musí byť zostat' sériového vyhotovenia.

Pre rally je povolená montáž dodatkových reflektorov v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 254.6.8.

5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka motora musí byť sériového prevedenia, výrobcom daného typu, s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

6. Prevodový systém

6.1 Spojka

Pôvodná, sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

6.2 Prevodovka

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

Je povolená vzájomná kombinácia prevodov pri zachovaní počtu prevodových stupňov, skrine a systému mazania.

6.3 Diferenciál

Ľubovoľného typu

6.4 Spojovacie hriadele

Pozdĺžne a priečne hriadele sú ľubovoľné musia byť od výrobcu vozidiel, nesmú však znamenať úpravu dielcov pripojenia na náboj kolesa, prevodovku, rozvodovku.

7. Zavesenie

Zavesenia náprav, stabilizátory, riadenie nápravy, môže byť len sériového vyhotovenia s výnimkou nižšie uvedených úprav.

7.1 Predná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

7.2 Zadná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

7.3 Riadenie

Je povolená montáž ľubovoľného športového volantu schváleného pre cestnú premávku.

8. Kompletné kolesá

8.1 Pneumatiky

Sú povolené pneumatiky schválené pre cestnú premávku (s označením „E“, prípadne športové pneumatiky schválené pre rally).

8.2 Disk

Sériový, predpísané výrobcom vozidla, prípadne podľa homologačného listu vozidla.

8.3 Rezervné koleso

Povinné.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový.

9.2 Prevádzkové brzdy

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

9.3 Parkovacia brzda

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel.

- Celistvosť deliacich stien medzi priestorom pre posádku, motorovým a batožinovým priestorom musí byť zachovaná v pôvodnom materiáli, tvare a polohe.
- Zmeny skeletu sú povolené len také ktoré bezprostredne súvisia s montážou povinného ochranného vybavenia.

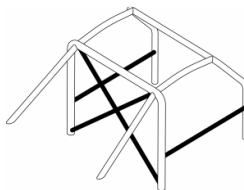
Sú povolené len miestne úpravy čalúnenia, prípadne prístrojovej dosky, ktoré vyplývajú z montáže ochrannej konštrukcie a sedadla. Je povolené vymontovať sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá. Je povolená úprava panelu obloženia predných dverí v mieste kontaktu s ochrannou klieťkou, prípadne jeho náhrada podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253 – 6.7.2.3.b. Je povolené vybrať koberčeky a proti hlukové materiály ,umiestnené na podlahe vozidla.

10.2 Ochranná klieťka

Ochranná klieťka pre vozidlá musí byť minimálne v prevedení podľa MŠP FIA Prílohy „J“ obrázok 253–35A

V zostave:

- predný oblúk, spojenie bočný / hlavný oblúk
- variantne dva bočné pol oblúky / ich prepojenie v prednej hornej časti
- hlavný oblúk
- dvojica zadných vzpier
- diagonálne vystuženie hlavného oblúka
- bočné vystuženie



10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klieťka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou , doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Sú povolené nepoškodené športové sedadlá s homologáciou FIA (nemusia byť platná), uchytené podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16.

10.4 Bezpečnostné pásy

Musia byť minimálne 4 popruhovú nepoškodené bezpečnostné pásy s homologáciou FIA (nemusia byť platná) – 4 body uchytenia podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.6.

10.5 Hasiaci systém

Sú povinné 2 ks ručný hasiaci prístroj s platnou revíziou podľa MŠP FIA Prílohy „J“, článok 253., uchytenie podľa bodov 7.3.6 a 7.3.7. Uchytenie hasiaceho prístroja musí byť dvomi kovovými pásmi podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253-736 . Každý pás musí byť uchytený dvomi skrutkami M8 kvality 8.8 o skelet vozidla. Zosilnenie skeletu pre každú skrutku musí byť zo spodnej strany podlahy platničkou 40 cm² hrúbky 3 mm v zmysle MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253-16. Hasiaci systém vo vozidle sa dôrazne odporúča.

11. Karoséria

Karoséria musí zostať sériového vyhotovenia.

11.1 Materiál karosérie

Materiál karosérie musí zostať sériového vyhotovenia bez možnosti zmeny materiálu.

11.2 Okná

Okná – zasklenie vozidla musí zostať sériového vyhotovenia, ochranné fólie na bočných a zadných sklách vozidla sú dôrazne odporúčané, avšak musia umožňovať viditeľnosť jazdca a vnútorné priestory vozidla zo vzdialenosti minimálne 5 metrov.

11.3 Dvere a kapoty

Dvere a kapoty musia zostať sériového vyhotovenia vrátane sériového materiálu prípadne môžu byť v súlade s homologačným listom vozidla s možnosťou úpravy podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 255. Je odporúčané dodatočné uchytenie kapoty motora a veka batožinového priestoru v zmysle MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–5.

11.4 Ťažné oká

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253–10.

12. Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky musia byť sériové alebo v súlade s homologačným listom vozidla.

VIII. Skupina E1

1. Všeobecne

Vozidlá skupiny „E1“ sú určené len pre preteky organizované na uzatvorených tratiach. Všetky vozidlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“, článok 277 s nasledovnými povolenými úpravami.

1.1 Spôsobilé vozidlá

- Uzatvorené produkčné vozidlá a uzatvorené GT - vozidlá s platnou alebo neplatnou homologáciou, vyrobené po 01.01.1992.
- Vozidlá testované pred 01.01.2009, ktorých skelet karosérie nepochádza z FIA homologovaného vozidla, ale pochádza zo sériovo vyrábaného vozidla, ktoré je schválené pre cestnú premávku. Za sériové vozidlo sa pre potreby tohto článku nepovažuje vozidlo vyrábané kusovo (tzv. stavebnica) uvedené individuálne do prevádzky.

Vozidlá musia spĺňať predpisy dané MŠP FIA Prílohy „J“ článkom 277 v bodoch týkajúcich sa vozidiel kategórie I. Pôvodné usporiadanie skeletu rámu / šasi musí zostať zachované a musí byť identifikovateľné.

1.2 Nespôsobilé vozidlá

Akákoľvek úprava nad rámec povolených úprav MŠP FIA Prílohy „J“ článku 277 a predpismi vozidiel skupiny „E1“ nie je povolená. Vozidlá testované pred 01.01.2009, ktorých skelet karosérie nepochádza z FIA homologovaného vozidla budú zaradené do skupiny E2–SH, prípadne E2–SC.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

- Celková šírka vozidla nesmie byť väčšia ako 2 000 mm.
- Minimálna výška vozidla je 1000 mm a maximálna 1600 mm.
- Rozchod kolies môže byť zmenený.
- Rázvor musí zostať zachovaný s toleranciou + / – 2%. voči pôvodnému vozidlu.
- Svetlá výška vozidla musí byť v súlade s MŠP Príloha „J“ článok 277 s odvolaním sa na článok 252-2.1

2.2 Hmotnosti

Nižšie uvedené minimálne hmotnosti musia byť dodržané počas celého trvania pretekov, teda aj po prejení cieľom. Vozidlo sa bude vážiť bez jazdca a akéhokoľvek doplnenia náplní. Použitie závažia je povolené v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 252-2.2, s možnosťou zaplombovania záťaže. Skrutky musia byť upravené prevŕtaním otvorov priemeru 2 mm (nad maticou) pre prípadné plombovanie.

2.2.1 Pre vozidlá PAV

V závislosti na objeme valcov motora, prípadne prepočítanom objeme pri použití preplňovaného motora platia minimálne hmotnosti uvedené v MŠP Príloha „J“, článok 277.

2.2.2 Pre vozidlá PAO

Minimálna hmotnosť vozidla bez jazdca a náplní podľa objemu motora je nasledovná:

do 1 400 cm ³	550 kg
do 1 600 cm ³	580 kg
do 2 000 cm ³	900 kg
od 2 000 do 3 500 cm ³	1 100 kg
nad 3 500 cm ³	1 150 kg

3. Motor

3.1 Všeobecne.

Môže byť použitý len jeden spaľovací motor, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru.

Dielce motora sú ľubovoľné.

V prípade nutnosti odvetrania kľukovej skrine, unikajúci olej je nutné zachytávať v priehľadnej plastovej nádobe o objeme minimálne 2 litre.

3.2 Objem.

U preplňovaného motora sa prepočet objemu robí u zážihového koeficientom 1,7 a u vznětového motora koeficientom 1,5.

3.2.1 Pre vozidlá PAV

Maximálny objem nepreplňovaného motora nesmie prekročiť 6 000 cm³.

Maximálny nominálny objem preplňovaného zážihového motora nesmie prekročiť 3500 cm³, a u vznětového motora 4000 cm³.

3.2.2 Pre vozidlá PAO

Motor je ľubovoľný, umiestnený v pôvodnom motorovom priestore bez zmeny skeletu..

3.2.3 Preplňovanie, restriktor

Turbokompresor nemusí mať restriktor.

3.3 Výfuk / katalyzátor

- Výfuk je ľubovoľný. Vyústenie výfuku alebo výfukov musí byť vo vnútri obrysu vozidla, nie viac ako 100 mm od tohto obrysu a v zadnej časti za vertikálnou rovinou, prechádzajúcou stredom rázvoru kolies. Maximálna výška vyústenia výfuku je 500 mm nad vozovkou.
- Katalyzátor je odporúčaný.

4. Palivový systém

4.1 Palivová nádrž.

- a) Homologované vozidlá kategórie I. môžu používať buď sériovú nádrž podľa homologácie vozidla, alebo bezpečnostnú podľa MŠP Príloha „J“ článok 253–14.
- b) Pre vozidlá s objemom motora väčším ako 2000cm³ je povinná bezpečnostná palivová nádrž typu FIA FT3–1999, FT3.5, alebo FT5. Maximálny objem bezpečnostnej nádrže musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 255.5.9.

4.2 Palivové čerpadlá.

Pre palivové čerpadlá a filtre platia predpisy uvedené v MŠP Príloha „J“ článok 253–3.1. a 3.2.

4.3 Rozvod paliva.

Pre palivové potrubie platia predpisy uvedené v MŠP Príloha „J“ článok 253–3.1. a 3.2.

5. Elektrický systém

Elektrický systém je ľubovoľný.

5.1 Akumulátor

- a) ak je akumulátor na pôvodnom mieste platí uvedené v homologačnom liste vozidla.
- b) Ak je akumulátor premiestnený platí znenie uvedené V MŠP FIA Príloha „J“, článok 255–5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač.

Je povinný , platí znenie MŠP FIA Prílohy „J“ článku 253-13.

5.3 Osvetlenie.

Pre vozidlá PAO musí mať dve brzdové svetlá, symetricky umiestnené voči pozdĺžnej osi

vozidla a minimálne jedno viditeľné koncové červené svetlo s účinnou plochou minimálne 90 cm² (svetlá typu LED sú odporúčané). Je povinná montáž ľubovoľných predných svetlometov, brzdových svetiel, ukazovateľov smeru a koncových svetiel, ktoré spĺňajú podmienky MŠP pre PAO.

5.4 Riadiaca jednotka.

Riadiaca jednotka vrátane snímačov, príslušnej elektroinštalácie je ľubovoľná. Vozidlá môžu byť vybavené ľubovoľným zariadením na záznam dát. Telemetria je zakázaná. Telemetria znamená akékoľvek zariadenie, ktoré by umožňovalo prenos dát jednosmerne alebo obojsmerne medzi pohybujúcim sa vozidlom a akýmkoľvek iným zariadením mimo vozidla.

6. Prevody

Pohon všetkých štyroch kolies je povolený. Nie je povolené prerábať pohon všetkých kolies na pohon dvoch kolies a naopak a predný náhon na zadný a naopak.

6.1 Spojka

Ľubovoľná.

6.2 Prevodovka

Ľubovoľná.

6.3 Diferenciály

Ľubovoľné.

6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

7. Zavesenie

Povolená je montáž vystuženia, zavesenia s možnosťou ďalšieho uchytenia na skelet vozidla

7.1 Predná náprava

Ľubovoľná

7.2 Zadná náprava

Ľubovoľná

7.3 Riadenie

Ľubovoľné. Zmena polohy stĺpiku riadenia je povolená. Volant je ľubovoľný, ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať MŠP Prílohy „J“ článok 255–5.7.3.9.

8. Kolesá

8.1 Pneumatiky

Pneumatiky sú ľubovoľné.

8.2 Kolesá

V závislosti na celkovom alebo prepočítanom objeme motora môže byť maximálna šírka kompletneho kolesa nasledovná:

do	1 400 cm ³	11"
do	2 000 cm ³	12"
do	3 000 cm ³	14"
nad	3 000 cm ³	16"

Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

8.3 Rezervné kolesá.

Zakázané.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Funkcia dvoj okruhového systému musí byť zachovaná.

9.2 Prevádzkové brzdy

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

9.3 Parkovacia brzda

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia priestoru pre posádku

Vnútorne vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné. Prístrojová doska je ľubovoľná, nesmie však mať žiadne ostré hrany. Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku musia byť odstránené. V priestore pre posádku nesmú byť umiestnené nádrže s prevádzkovými kvapalinami alebo olejom okrem nádrže s vodou pre ostrekovanie okien.

10.1.1 Zvláštny prípad

V prípade ak batožinový priestor nie je oddelený od priestoru posádky, do ktorého sú umiestnené palivové nádrže a batérie, ktoré nie sú chránené, musí byť tento oddelený stenou neprepúšťajúcou kvapaliny a zamedzujúcou šíreniu požiaru.

10.2 Ochranná klietka

Ochranná klietka môže byť homologovaná FIA, ASN, výrobcom vozidla alebo individuálne vyrobená klietka ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-8.

Povinná základná konštrukcia ochrannej klietky individuálne vyrobenej je v rozsahu podľa obrázkov : MŠP FIA Príloha „J“:

- a) základná konštrukcia – obrázok 253–1, alebo 253–2 alebo 253–3
- b) uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7
- c) vystuženie zadných podpier – obrázok 253–4 alebo 253–20 alebo 253–21
- d) bočná ochrana – obrázok 253–9 alebo 253–10 alebo 253–11
- e) vystuženie strechy – obrázok 253–12 (jedna diagonála) alebo 253–13 alebo 253–14
- f) vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33
- g) vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34
- h) doporučené vystuženie rohov – obrázok 253–31 a 253–32

Ochranná klietka vrátane jej uchytenia musí spĺňať minimálne podmienky uvedené v MŠP FIA článok 253–8 Prílohy „J“, platnej pre daný kalendárny rok, v ktorom bude vozidlu vydaný preukaz športového vozidla.

10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevŕtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou , doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Sedadlo jazdca musí byť minimálne podľa štandardu FIA 8855–1999 alebo FIA 8862-2009.. Sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá musia byť odstránené.

10.4 Bezpečnostné pásy

Bezpečnostné pásy musia byť 5 alebo 6 popruhové podľa štandardu FIA 8853–1998.

10.5 Ochranná sieť

Pre vozidlá PAV:

Ochranná sieť na strane jazdca sa dôrazne odporúča. Ak je ochranná sieť použitá, musí byť 72

v súlade s predpismi MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

10.5.1 Pre PAO

Je povinná ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s predpismi MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

10.6 Hasiaci prístroj, hasiace systémy

Pre vozidlá s objemom motora väčším ako 2000 cm³ je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA platnej Prílohy „J“, článkom 253–7.2.

Všetky ostatné vozidlá musia mať jeden hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3.

10.7 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

Otvory v karosérii, ktoré slúžia k vetraniu priestoru pre posádku, môžu byť vytvorené na nasledovných miestach:

- a) v zadnej časti strechy nad zadným oknom,
- b) medzi zadným bočným oknom a zadným oknom.

Otvory nesmú presahovať pôvodný obrys karosérie. Vykurovanie je ľubovoľné. Musí však byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na ofukovanie čelného skla, ktorý zaistí za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

11. Karoséria

Vonkajší tvar pôvodnej karosérie musí zostať zachovaný okrem vonkajších bočných prahov, blatníkov a povolených aerodynamických zariadení. Je povolená zmena výšky skeletu úpravou stĺpikov. Stredový tunel môže byť zmenený.

Výška hornej hrany dverných prahov nesmie byť pri úprave podlahy prekročená.

Stabilne zabudované pneumatické zdvíhačky sú povolené.

Žiadna časť vozidla sa nesmie dotýkať vozovky ak na jednej strane vozidla na kolesách nie sú pneumatiky.

Pripevňovanie akýchkoľvek mechanických dielov mimo pôvodný skelet je zakázané.

Montáž akéhokoľvek zariadenia určeného k zaplneniu priestoru medzi ktoroukoľvek úplne odpruženou časťou vozidla a zemou je v každom prípade zakázaná. Povolené je ľubovoľné vystuženie skeletu vozidla. Je povolené zmeniť tvar podlahy vozidla bez zmeny tuhosti nosníkov skeletu.

11.1 Materiál

Materiál skeletu / šasi /musí zostať pôvodný.

11.2 Okná

Rozmery skiel nemusia byť zachované pri zmene výšky skeletu s nadväznosťou na predchádzajúce predpisy. Čelné sklo musí byť nepoškodené, z lepeného skla s homologačnou značkou. Bočné sklá musia byť, buď z bezpečnostného skla alebo polykarbonátu minimálnej hrúbky 4 mm. Upevnenie skiel a ich mechanizmy posúvania sú ľubovoľné. V okne jazdca je možné vytvoriť odsúvacie okienko. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla.

11.3 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru

Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane minimálne 1. Vonkajší tvar dverí, kapoty motora, veka batožinového priestoru a ich materiál je ľubovoľný. Vnútorný tvar dverí je ľubovoľný a musí byť prekrytý celistvým panelom s využitím predpisu MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.7.3.4.b. Vystuženie dverí jazdca musí byť buď pôvodné alebo nahradené kompozitným panelom podľa MŠP FIA Príloha „J“, článkom 255–5.7.3.4. obrázok 255–14. Závesy a ovládacie zariadenie dverí sú ľubovoľné. Pôvodný zámok a západka musia zostať zachované. Dodatočné uchytenie veka motorového a batožinového priestoru musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–5. Vnútorný tvar zadných dverí je ľubovoľný a môžu byť privarené do skeletu, pričom plocha okna nemusí byť dodržaná.

11.4 Ťažné oká

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–10.

11.5 Blatníky

Materiál a tvar blatníkov je ľubovoľný. Musia však pri pohľade zhora zakrývať kompletne koleso do horizontálnej roviny prechádzajúcej osou kolesa.

12. Aerodynamické prvky

Maximálna šírka nesmie presahovať obrys karosérie bez spätných zrkadiel.

Pri pohľade zhora nemusia byť obrysy aerodynamických častí zhodné s obrysom karosérie.

Aerodynamické prvky v prednej časti vozidla nesmú v žiadnom prípade presahovať viac ako 200 mm predný okraj karosérie smerom dopredu (merané od predného okraja karosérie v osi vozidla).

V zadnej časti vozidla aerodynamický prvok, vrátane jeho držiakov, môže byť maximálne 400 mm od zadného okraja karosérie a nesmie byť vyššie ako 100 mm nad najvyšší bod strechy. Upevnenie zadných aerodynamických prvkov musí byť na pevnú štruktúru vozidla okrem homologovaných aerodynamických prvkov pre dané vozidlo.

Tvar a materiál aerodynamických častí je ľubovoľný, nesmie však tvoriť ostré hrany. Použitie ochranného krytu spodnej časti vozidla je povolené s prechodom v zadnej časti do difúzora s cieľom vytvorenia aerodynamického efektu.

13. Povolené zmeny a doplnky

Všetko čo nie je v jednotlivých kapitolách povolené je zakázané.

IX. Skupina E2

1. Skupina E2 - SS

Do tejto skupiny sú zaradené formulové vozidlá kategórie II. medzinárodnej formule „D“ a voľnej formule skupiny „E“. Žiadna odlišnosť od pôvodnej koncepcie a pôvodného prevedenia nie je povolená. Hmotnosť vozidla je daná jeho pôvodným predpisom. Súťažiaci je povinný na požiadanie technických komisárov predložiť dokumentáciu výrobcu vozidla, týkajúcu sa podvozku (rám, skelet), motora a bezpečnostných prvkov. Vozidlá skupiny medzinárodná formula „D“ musia v plnom rozsahu zodpovedať predpisu podľa ktorého boli pôvodne vyrobené (napríklad Formula 3000) vrátane podvozku (napríklad Lola) a typu použitého motora. Vozidlá skupiny voľná formula „E“ musia v plnom rozsahu zodpovedať predpisu podľa ktorého boli pôvodne vyrobené (napríklad Estónia) vrátane podvozku (napríklad ETN 25) a typu použitého motora. Všetky vozidlá skupiny voľnej formule „E“ musia zodpovedať ustanoveniam MŠP FIA článku 277 prílohy „J“.

1.1 Opravy vozidiel

Garantom každej opravy vozidla po havárii je majiteľ. Pri poškodení vozidla spôsobeného haváriou alebo opotrebením musí súťažiaci postupovať v zmysle platného znenia MŠP FIA článok 275 kapitola 15.1.6. a 15.1.7. s nadväznosťou na dokumentáciu výrobcu daného vozidla

2. Skupina E2 – SC, E2 – SH

Vozidlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 277.

X. Skupina S

1. Všeobecne

Do tejto skupiny budú zaradené sériové vozidlá s nižšie povolenými úpravami. Vozidlá sú určené pre preteky automobilov do vrchu a preteky organizované na uzatvorených tratiach.

1.1

Do národnej skupiny sériových vozidiel skupiny vozidiel „S“ môžu byť zaradené len vozidlá sériovo vyrábané ktoré boli vyrobené po 01.01.1992. V prípade že vozidlo nie je evidované na DI PZSR, jazdec musí pre identifikáciu doložiť kópiu TP.

1.2

Vzhľadom k úpravám vozidla uvedených v týchto predpisoch môže súťažiaci vozidlo odhlásiť z evidencie motorových vozidiel (na pretekoch nemusí vozidlo mať evidenčné číslo).

1.3

Homologované vozidlá sa považujú za sériové ak sú zakúpené v predajnej sieti bez akejkoľvek možnosti využitia homologácie prípadne úprav daných MŠP FIA článkom 254 prílohy „J“.

1.4

Akékoľvek úpravy vozidiel skupiny „S“ môžu byť urobené len v súlade s týmto predpisom. Čo nie je týmito predpismi povolené je zakázané.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

Musia byť v súlade s osvedčením o evidencii vozidla

2.2 Hmotnosť

Minimálna hmotnosť vozidla bez jazdca a náplní je určená osvedčením o evidencii vozidla.

3. Motor

3.1

Použitý motor musí byť len sériového prevedenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav.

3.2 Objem motora

Je povolená úprava objemu len výbrusom vnútorného priemeru valcov až do rozmeru povoleného výrobcom vozidla. Táto úprava umožňuje zaradenie vozidla v pôvodnej objemovej triede aj pri prípadnom prekročení nominálneho objemu príslušnej objemovej triedy. Takúto úpravu musí súťažiaci dokladovať predpisom výrobcu vozidla. Od roku 2014 budú spôsobilé nové vozidlá z objemom maximálne 2000 cm³

3.3 Preplňovanie, restriktor

Vozidlá sériovo vybavené preplňovaným motorom sú povolené a pre zaradenie vozidla s preplňovaným motorom platí prepočet objemu podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.1. Turbokompresory nemusia mať obmedzenie nasávania restriktorom. Je povolené použitie ľubovoľnej vložky vzduchového filtra do pôvodného sacieho systému motora.

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Zberné výfukové potrubie musí zostať sériové, je povolená montáž ľubovoľného výfuku za katalyzátorom za predpokladu jeho homologácie pre cestnú premávku. Katalyzátor musí zostať zachovaný.

4. Palivový systém

4.1 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí byť len sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav.

4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlo musí byť sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav.

4.3 Rozvod paliva

Rozvod paliva musí byť sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav.

5. Elektrický systém

Elektrický systém a elektroinštalácia môže byť len sériového vyhotovenia vrátane riadiacej jednotky. Je povolená dodatočná montáž a/alebo doplnenie meracích prístrojov namiesto pôvodných a/alebo do panelu prístrojovej dosky s tým, že pôvodné otvory budú úplne vyplnené a nebudú vytvorené žiadne nebezpečné ostré hrany.

5.1 Akumulátor

Môže byť nahradený vzhľadom na bezpečnosť akumulátorom suchého typu umiestneným na pôvodnom mieste vo vozidle.

5.2 Hlavný odpojovač

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha „J“ článok 253–13.

5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla musí zodpovedať sériovému vyhotoveniu.

5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka musí byť sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav.

6. Prevodový systém

Prevodovka, spojka, diferenciál a spojovacie hriadele musia byť sériového vyhotovenia daného výrobcom vozidla.

7. Zavesenie

7.1

Zavesenia náprav, stabilizátory, riadenie nápravy môže byť len sériového vyhotovenia s výnimkou nižšie uvedených úprav.

7.2

Je povolená montáž vystužovacích tyčí v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článkom 254 – 6.7.4. .

7.3

Je povolená montáž ľubovoľných tlmičov a pružín v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 254–6.3. časť „Závitové pružiny“ a „Tlmiče – len v rozsahu textu prvej vety“ do pôvodných montážnych bodov, bez dodatočnej úpravy skeletu a zavesenia vozidla ktorá je zakázaná.

7.4

Je povolená montáž ľubovoľného športového volantu schváleného pre cestnú premávku.

8. Kompletné kolesá

8.1 Pneumatiky

Je povolená len montáž pneumatík homologovaných pre cestnú premávku a pre daný typ

ráfika uvedeného v OTP vozidla.

8.2 Disky

Je povolená montáž ľubovoľného disku kolesa (výlisok, odliatok, výkovok) pri dodržaní rozmerov uvedených v OTP vozidla. V prípade že vozidlo nie je evidované na DI PZSR, jazdec musí pre identifikáciu rafiku / pneumatiky doložiť kópiu OTP.

8.3 Rezervné koleso

Rezervné koleso nie je povinné.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Brzdový systém musí byť sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav.

9.2 Parkovacia brzda

Parkovacia brzda je povinná, sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Sú povolené len miestne úpravy čalúnenia, prípadne prístrojovej dosky, ktoré vyplývajú z montáže ochrannej konštrukcie a sedadla. Je povolené vymontovať sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá.

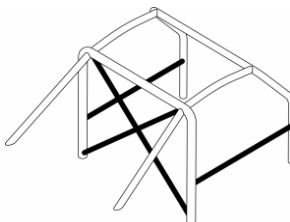
Je povolená úprava panelu obloženia predných dverí v mieste kontaktu s ochrannou kľetkou, prípadne jeho náhrada podľa MŠP FIA článku 253 – 6.7.2.3.b.

Žiadna iná úprava dverí nie je povolená. Je povinné vybrať koberčeky a protihlukové materiály umiestnené na podlahe vozidla.

10.2 Ochranná kľetka

Ochranná kľetka pre vozidlá s objemom motora do 2000 cm³, musí byť minimálne v prevedení podľa obrázku 253–35A prílohy „J v zostave:

- predný oblúk, spojenie bočný / hlavný oblúk
- variantne dva bočné pol oblúky / ich prepojenie v prednej hornej časti
- hlavný oblúk
- dvojica zadných vzpier
- diagonálne vystuženie hlavného oblúka
- bočné vystuženie



Pre materiál, uchytenie, prípadne ďalšie voliteľné dielce nad rámec vyššie uvedených zostáv ochranných kľetiek platia predpisy uvedené v článku 253 bod 8 prílohy „J“.

10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná kľetka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Homologované sedadlo je povinné. Je povolené použiť sedadlo podľa štandardu FIA 8855-1999 aj po skončení životnosti plus 5 rokov. Pre uchytenie do vozidla musia byť použité pôvodné body uchytenia sedadla, ktoré nesmú byť poškodené. Prípadná oprava skeletu sedadla je zakázaná.

Je odporúčané použiť sedadlo jazdca v zmysle štandardu FIA 8855–1999 prípadne 8862–2009 (s platnou homologáciou) a jeho uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA príloha „J“, článok 253–16.

10.4 Bezpečnostné pásy

Bezpečnostné pásy jazdca musia byť minimálne, 4 popruhov (štyri body uchytenia) v zmysle štandardu FIA 8854–1998 alebo 8853–1998, je povolené použiť pásy po skončení životnosti plus päť rokov. Uchytenie popruhov do skeletu vozidla musí byť v zmysle MŠP FIA príloha „J“ článok 253–6.

10.4.1 Doporučené uchytenie

Ramenné popruhy uchytenie do sériového uchytenia pre pásy na zadných sedadlách (je povolené sklopenie častí zadných sedadiel a/alebo ich demontáž), prípadne opásaním o ochrannú konštrukciu a/alebo prichytením skrutkami o ochrannú konštrukciu (MŠP FIA Príloha „J“ obrázok 253–53), alebo vytvorením uchytenia na skelete vozidla podľa (MŠP FIA Príloha „J“ obrázku 253–44).

10.5 Ochranná sieťka

Použitie ochrannej siete na strane jazdca je odporúčané, pri použití musí zodpovedať MŠP FIA príloha „J“ článok 253–11.

10.6 Hasiaci prístroj

Je povinný minimálne jeden ručný hasiaci prístroj v zmysle MŠP FIA príloha „J“ článok 253–7.3.

11. Karoséria

Karoséria musí byť sériového vyhotovenia bez možnosti úpravy okrem uchytenia bezpečnostných pásov a sedadla.

11.1 Materiál

Materiál karosérie musí zostať sériového vyhotovenia bez možnosti zmeny materiálu.

11.2 Okná

Okná – zasklenie vozidla musia zostať sériového vyhotovenia, ochranné a/alebo slnečné fólie na bočných a zadných sklách vozidla sú povolené, avšak musia umožňovať viditeľnosť jazdca a vnútorné priestory vozidla zo vzdialenosti minimálne 5 metrov.

11.3 Dvere a kapoty

Dvere a kapoty musia zostať sériového prevedenia vrátane sériového materiálu.

Je odporúčané dodatočné uchytenie kapoty motora a veka batožinového priestoru v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článku 253–5.

11.4 Ťažné oká

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253–10.

12. Aerodynamické prvky

Je povolená montáž dodatočného vybavenia vozidla vrátane aerodynamických prvkov v rozsahu, ktorý je za príplatok v ponuke výrobcu vozidla.

13. Povolené zmeny a doplnky

Sériové vyhotovenie vozidla musí jazdec / súťažiaci preukázať technickým komisárom pri testovaní vozidla, alebo v prípade akejkoľvek nejasnosti v priebehu pretekov katalógom náhradných dielov daného vozidla, prípadne príručkou pre servis a opravy vozidla. Akákoľvek odlišnosť od sériového vyhotovenia vozidla nad rámec tu povolených úprav, bude mať za následok nevydanie preukazu športového vozidla prípadne vylúčenie vozidla z pretekov.

XI. Skupina DR

1. Všeobecne

1.1

Do tejto skupiny budú zaradené sériové nehomologované a / alebo homologované vozidlá.

1.2

Vozidlá musia mať poháňanú len zadnú nápravu.

1.3

Akékolvek úpravy môžu byť urobené len v súlade s týmto predpisom. Čo nie je týmito predpismi povolené, je zakázané.

1.4

Vozidlá nemusia mať platný preukaz športového vozidla. Vzhľadom k úpravám vozidla uvedených v týchto predpisoch, môže súťažiaci vozidlo odhlásiť z evidencie motorových vozidiel, na pretekoch nemusí vozidlo mať evidenčné číslo.

1.5

Vozidlá typu kabriolet sú spôsobilé, iba ak sú vo vyhotovení s pevnou strechou. Pevná strecha musí byť počas každého jazdenie na trati na vozidle, s výnimkou slávnostného defilé.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

Musia byť v súlade s osvedčením o evidencii vozidla, prípadne homologačným listom.

2.2 Hmotnosti

Minimálna hmotnosť vozidla bez jazdca a náplní podľa objemu motora je nasledovná:

do 1 400 cm ³	550 kg
do 1 600 cm ³	580 kg
do 2 000 cm ³	900 kg
do 3 500 cm ³	1 100 kg
do 5 000 cm ³	1 150 kg
nad 5 000 cm ³	1 250 kg

3. Motor

3.1 Všeobecne

Ľubovoľný sériovo vyrábaný pri zachovaní rovnakého druhu paliva.

3.2 Objem

Maximálny prepočítaný objem motora je 8 000 cm³. U prepĺňovaného motora sa prepočet objemu robí u zážihového koeficientom 1,7 a u vznetového motora koeficientom 1,5.

3.3 Prepĺňovanie, restriktor

Prepĺňovanie je ľubovoľné, restriktor nie je povinný

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Výfukový systém je ľubovoľný avšak jeho súčasťou musí byť tlmič výfuku, katalyzátor je odporúčaný.

4. Palivový systém

4.1 Palivová nádrž

Palivová nádrž môže byť buď sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav, vrátane umiestnenia a uchytenia, alebo bezpečnostná palivová nádrž za podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha J článok 253.14

4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá a ich počet je ľubovoľný

4.3 Rozvod paliva

Rozvod paliva musí byť sériového vyhotovenie alebo musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.3.1. a 3.2.

5. Elektrický systém

5.1 Akumulátor

Je ľubovoľný. Ak nie je umiestnený na pôvodnom mieste, musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255.5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha J článok 253.13.

5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla nemusí zodpovedať pôvodnému vyhotoveniu.

5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka je ľubovoľná

6. Prevody

6.1 Spojka

Ľubovoľná

6.2 Prevodovka

Ľubovoľná

6.3 Diferenciál

Ľubovoľný

6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné

7. Zavesenia

7.1 Predná náprava

Je povolená montáž ľubovoľných tlmičov a pružín za dodržania princípu funkčnosti. Je povolené pridať alebo odstrániť stabilizátory. Pôvodné silentbloky je možné nahradiť ľubovoľným materiálom. Je povolené použiť podložky medzi nábojom a diskom kolesa.

7.2 Zadná náprava

Je povolená montáž ľubovoľných tlmičov a pružín za dodržania princípu funkčnosti. Je povolené pridať alebo odstrániť stabilizátory. Pôvodné silentbloky je možné nahradiť ľubovoľným materiálom. Je povolené použiť podložky medzi nábojom a diskom kolesa.

7.3 Riadenie

Je povolené pôvodné riadenie upraviť. Volant je ľubovoľný, uzatvorený s podmienkou, že montáž bude možná bez úpravy pôvodného stĺpika riadenia.

8. Kolesá

8.1 Pneumatiky

Lubovoľné.

8.2 Disky

Lubovoľné, je povolené použiť podložky medzi náboj a disk kolesa.

8.3 Rezervné koleso

Nie je povinné.

8.4 Kompletné kolesá

Koleso nad vodorovnou osou prechádzajúcou stredom kolesa musí byť vo zvislej rovine zakryté karosériou.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

9.2 Prevádzkové brzdy

Funkcia dvoj okruhového systému musí byť zachovaná. Je povolené použitie iných kotúčov, obloženia a brzdíčov. Je povolená montáž ventilu obmedzujúceho dočasný účinok brzd na zadnej náprave

9.3 Parkovacia brzda

Je povolená montáž hydraulickej brzdy

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Je povolené odstrániť všetko obloženie a tlmiace materiály. Ak vozidlo nemá ochrannú klietku podľa bodu 10.2, nie je povolené odstrániť obloženie a tlmiace materiály okrem obloženia predných dverí uvedené v bode 11.3. Prístrojová doska nemusí byť zachovaná. Je povolená montáž prídavných prístrojov.

V kabíne vozidla nesmú byť žiadne potrubia, hadice (okrem sériovo zabudovaných potrubí kúrenia), z ktorých tekutina (chladiaca kvapalina, motorový olej, prevodový olej, ...) by mohla pri nehode spôsobiť vodičovi zranenie. V prípade, že sa takéto potrubie musí umiestniť v kabíne, je nutné ho v celej dĺžke pokryť prídavným, ochranným potrubím alebo ho zakryť uzavretým tunelom.

10.2 Ochranná klietka

Ochranná klietka nie je povinná, je však dôrazne odporúčaná. Ak je vozidlo vybavené ochrannou klietkou, táto musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.8. Minimálne prevedenie ochrannej klietky je zobrazené na obrázku.

Od 1.1.2013 bude ochranná klietka povinná vo všetkých vozidlách skupiny DRIFT.

10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Sedadlo jazdca môže byť nahradené nepoškodeným športovým sedadlom, ostatné sedadlá môžu byť odstránené.

10.4 Bezpečnostné pásy

Bezpečnostné pásy jazdca sú povinné. Je možná výmena bezpečnostných pásov za

minimálne štvorbodové, len ak je vozidlo vybavené ochrannou konštrukciou. Montáž bezpečnostných pásov musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.6.

10.5 Ochranná sieťka

Je povolené nahradiť bočné okná ochrannou sieťou vyhovujúcou MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.11.

10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Je povinný jeden ručný hasiaci prístroj v dosahu pripútaného jazdca vyhovujúci MŠP FIA príloha J článok 253.7.3.

10.7 Vetranie a kúrenie

Pôvodné kúrenie môže byť odstránené, musí byť však zabezpečené odhmlievanie predného okna, ak vozidlo nie je v pohybe.

10.8 Výhľad dozadu

Výhľad dozadu musí byť zabezpečený tromi spätnými zrkadlami, umiestnenými : jedno vo vnútri vozidla a po jednom vonku na každej strane vozidla, každé s činnou plochou minimálne 90 cm².

11. Karoséria

11.1 Materiál

Je povolené odstrániť nepoužívané držiaky na skelete karosérie

11.2 Okná

Predné okno musí mať schvaľovaciu značku pre cestnú premávku. Bočné okná je doporučené vybaviť z vnútornej strany bezfarebnou ochrannou fóliou. Je dovolené vymeniť zadné a zadné bočné okná za netrieštivý polykarbonát, minimálnej hrúbky 4 mm.

11.3 Dvere a kapoty

Obloženie dverí môže byť nahradené plechom minimálnej hrúbky 0,5 mm, alebo uhlíkovým kompozitom minimálnej hrúbky 1 mm, alebo iným pevným nehorľavým materiálom minimálnej hrúbky 2 mm

11.4 Ťažné oká

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253-10. V prípade kovových ôk, tieto nesmú presahovať cez obrys vozidla.

Odporúča sa aby boli vyrobené z popruhov dostatočnej pevnosti umožňujúcej odtiahnutie poškodeného vozidla.

12. Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky nesmú presahovať maximálnu šírku vozidla bez spätných zrkadiel.

13. Povolené zmeny a doplnky

Všetko čo nie je v jednotlivých kapitolách povolené je zakázané.

XII. Skupina STR

1. Všeobecne

Sú povolené všetky sériovo vyrábané osobné vozidlá, ktoré sú schválené pre premávku na pozemných komunikáciách. Musia mať platné evidenčné číslo a technický preukaz. Vozidlá nemusia mať preukaz športového vozidla.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

Rozmery vozidla musia byť zhodné s údajmi uvedenými v technickom preukaze vozidla. Sú dovolené ľubovoľné aerodynamické prvky, ktoré sú certifikované pre použitie v cestnej premávke. Ich použitím je možné prekročiť rozmery vozidla uvedené v technickom preukaze.

2.2 Hmotnosť

Minimálna hmotnosť vozidla je daná údajom uvedeným v technickom preukaze vozidla s využitím mínusovej tolerancie 5%. Táto minimálna hmotnosť musí byť dodržaná v priebehu pretekov. Hmotnosť vozidla bude overovaná bez jazdca.

3. Motor

3.1 Všeobecne

Je možné použiť len sériový motor pre daný typ vozidla zapísaný v technickom preukaze vozidla, je možná jeho ľubovoľná úprava.

V prípade zmeny motora musí byť tento zapísaný v technickom preukaze vozidla, poloha motora musí zostať zachovaná. Zabudovanie vstrekovania vody, zmesi vody a alkoholu je dovolené a neindikuje zaradenie do vyššej triedy, neponíma sa ako viacnásobné prepĺňovanie.

3.2 Objem

Objem motora musí zostať v súlade s údajmi uvedenými v technickom preukaze.

Prípadná zmena objemu motora je možná do objemu výbrusu povoleného výrobcom vozidla (motora).

3.3 Prepĺňovanie, restriktor

Úprava výkonu motora doplnením akéhokoľvek typu prepĺňovania je povolená.

3.3.1 Prepĺňovanie motora „Nitro“

Prepĺňovanie systémom „Nitro“ je povolené.

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Je dovolená úprava výfukového systému, pričom poloha ukončenia výfukového systému musí byť identická so sériovým prevedením (strana nerozhoduje).

3.4.1 Katalyzátor nie je povinný.

3.5 Chladič

Dodatočné chladenie medzi chladiča stlačeného vzduchu (intercooler) pomocou CO₂, ľadom, vodou je povolené v takom rozsahu, aby z vozidla žiadna kvapalina nevytekala po posunutí sa na štartovú čiaru.

4. Palivový systém

4.1 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí byť sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav, vrátane umiestnenia a uchytenia.

4.2 Palivové čerpadlá

Sú povolené ľubovoľné čerpadlá.

4.3 Rozvod paliva

Rozvod paliva musí byť sériového vyhotovenia okrem regulátora paliva, ktorý môže byť vymenený za nastaviteľný.

4.4 Palivo

Je povolené používať len palivá dostupné a predávané na čerpacích staniciach, vrátane biopaliva E85 a špeciálnych, vysoko oktánových, prípadne okysličených certifikovaných palív, komerčne predávaných a odporúčaných pre cestné vozidlá, bez potreby zásahu do manažmentu motora.

5. Elektrický systém

5.1 Akumulátor

Je ľubovoľný. Ak nie je umiestnený na pôvodnom mieste, musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255.5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač

Nie je povinný. Jeho používanie je odporúčané.

5.3 Osvetlenie

Musí byť prevedenia schváleného pre cestnú premávku.

5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka je ľubovoľná.

6. Prevody

6.1 Spojka

Ľubovoľná.

6.2 Prevodovka

Sériová s možnou úpravou prevodov pri zachovaní počtu prevodových stupňov, skrine a systému mazania.

6.3 Diferenciál

Ľubovoľný.

6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

7. Zavesenia

7.1 Predná náprava

Sériová s možnosťami úprav schválenými pre cestnú premávku pri zachovaní pôvodnej koncepcie

7.2 Zadná náprava

Sériová s možnosťami úprav schválenými pre cestnú premávku pri zachovaní pôvodnej koncepcie

8. Kompletné kolesá

Môžu byť použité ľubovoľné kolesá minimálnej veľkosti pneumatík a ráfikov ako je uvedené v technickom preukaze pri dodržaní s podmienky, že pri pohľade zhora bude koleso prekryté blatníkom do roviny prechádzajúcej stredom náboja kolesa.

8.1 Pneumatiky

Pneumatiky musia byť schváleného typu pre cestnú premávku s označením „E“, s minimálnou hĺbkou dezénu 2mm.

8.2 Kolesá

Kolesá musia byť schváleného typu pre dané vozidlo, ktoré sú zapísané v technickom preukaze s toleranciou +1''. Použitie kolesa pre núdový dojazd je zakázané.

8.3 Rezervné koleso

Nie je povinné

8.4 Podporné kolesá

Používanie podporného kolesa je povolené vo všetkých triedach. Rámy s podpornými kolieskami môžu byť jedno kolieskové alebo dvoj kolieskové a odpružené alebo neodpružené. Dĺžka oporného rámu (od spodného bodu uchytenia po stred otáčania kolieska) by mala byť minimálne 80cm. Šírka rámu (v mieste uchytenia) sa môže líšiť podľa konštrukcie auta a miesta uchytenia od 50 cm. Rám nemôže byť ale širší ako samotné vozidlo. Pomocný rám musí byť uchytený o pevné miesto na karosérii (napríklad pri úchytoch tlmičov, na nosníkoch, atď.) alebo na hlavnom alebo ochrannom ráme v min. 3 bodoch. K upevneniu sa musia použiť pevnostné skrutky minimálne M8 s minimálnou pevnosťou 8.8. Trubky rámu nemôžu mať menší priemer ako 25mm (ak nie sú chróm molybdénové 19mm). Hrúbka steny trubky minimálne 2 mm (ak nie je chróm molybdénová). Použiť sa môžu kolieska s ložiskami a pneumatiky z plnej gumeny. Celý pomocný rám by mal byť nastaviteľný, aby bolo možné meniť výšku koliesok podľa príľnavosti asfaltu a rovinatosti trate.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Brzdový systém musí byť dvoj okruhového prevedenia.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Vozidlo musí byť vybavené všetkými sedadlami, ochranné a izolačné časti interiéru musia zostať namontované okrem zadného platu v 5-dverových autách, ktoré môže byť vymontované. Všetky bezpečnostné prvky, ktoré sú predpísané predpismi cestnej premávky, musia zostať vo vozidle namontované.

10.1.1 Nádoba na "Nitro".

V priestore pre posádku môžu byť prepravované tlakové nádoby pre systém "Nitro". Nádoby na „Nitro“ sa odporúča montovať mimo priestoru pre posádku s podmienkou, že sa nachádzajú minimálne 300 mm od vonkajších obrysov karosérie v horizontálnom smere. Musia byť zabezpečené minimálne dvomi kovovými pásmi a uchytené minimálne 2 skrutkami systém zabezpečenia musí byť schopný odolať spomaleniu 25 g.

Všetky časti zariadenia „Nitro“ musia byť ohňovzdorné.

Potrubia z umelej hmoty sú zakázané a kovové potrubia sú povinné.

10.2 Ochranná klietka

Nie je povinná.

10.3 Sedadlá

Sedadlo jazdca a spolujazdca môže byť nahradené nepoškodeným športovým sedadlom s integrovanou opierkou hlavy. Odporúča sa s homologáciou FIA (nemusí byť platná) Uchytenie športového sedadla nesmie mať provizórny charakter.

10.4 Bezpečnostné pásy

Bezpečnostní pásy sú povinné. Je možná výmena pôvodných bezpečnostných pásov za nepoškodené bezpečnostné pásy minimálne 4 popruhov (4 body uchytenia) Odporúčajú sa bezpečnostné pásy s homologáciou FIA so skončenou homologáciou FIA minimálne štandardu 8854–1988. V prípade použitia bezpečnostných pásov so skončenou homologáciou FIA musí montáž týchto pásov zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.6.2.

10.5 Ochranná sieťka

Nie je povinná.

10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Hasiaci systém nie je povinný. Je odporúčaný hasiaci prístroj v dosahu jazdca. Jeho uchytienie musí vyhovovať MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.7.

11. Karoséria

11.1 Materiál

Je dovoľené odľahčenie karosérie výmenou jedného kovového dielu karosérie za iný diel z plastu, karbónu, hliníka alebo iného obdobného pevného materiálu.

Karoséria vozidla musí byť celistvá, nesmie chýbať žiadny väčší diel karosérie (kapota, nárazník...)

11.2 Okná

Okná musia zostať sériové, tak ako boli montované výrobcom vozidla. Mechanizmus otvárania okien je ľubovoľný. Všetky okná musia byť počas jazdy zatvorené. Jazda s otvorenou strechou v prípade vozidiel kabriolet, u ktorých sa táto dá uzatvoriť, je zakázaná.

11.3 Ťažné oká

Sériové ťažné oká pre ťahanie nepojazdného vozidla musia byť dostupné a funkčné.

12. Aerodynamické prvky

Sú dovoľené ľubovoľné aerodynamické prvky, ktoré sú certifikované pre použitie v cestnej premávke.

13. Povolené zmeny a doplnky

Všetko, čo nie je týmito predpismi povolené, je zakázané.

XIII. Skupina PRF

1. Všeobecne

Vozidlá sú určené len pre automobilový šprint. Vozidlá nemusia mať platné evidenčné číslo a technický preukaz. Môžu využiť niektorú s tu uvedených úprav. Vozidlá nemusia mať preukaz športového vozidla.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

Maximálna šírka vozidiel je 2m.

2.2 Hmotnosti

V závislosti na objeme valcov motora, prípadne prepočítanom objeme (použitie preplňovaného motora, nitro) sú predpísané nasledovné minimálne hmotnosti:

	do 1 000 cm ³	500 kg
od 1 000 cm ³	do 1 400 cm ³	550 kg
od 1 400 cm ³	do 1 600 cm ³	580 kg
od 1 600 cm ³	do 2 000 cm ³	620 kg
od 2 000 cm ³	do 3 000 cm ³	700 kg
od 3 000 cm ³	do 4 000 cm ³	780 kg
od 4 000 cm ³	do 5 000 cm ³	860 kg
od 5 000 cm ³	do 6 500 cm ³	960 kg

Uvedené minimálne hmotnosti musia byť dodržané po celú dobu trvania pretekov, teda aj po prejedení cieľom. Váži sa vozidlo bez jazdca a bez dopĺňania akýchkoľvek kvapalín.

Použitie závažia je povolené, musí však byť celistvé z pevného materiálu, pevne priskrutkované k zosilnenej podlahe priestoru pre posádku a musí byť umožnené jeho zaplombovanie.

Plocha zosinenia pre každú skrutku 100 cm², hrúbka plechu minimálne 3 mm, akosť skrutiek minimálne M10–8G)

3. Motor

3.1 Všeobecne

Je povolený ľubovoľný typ motora a jeho úpravy sú povolené.

Zmena polohy motora je ľubovoľná pri dodržaní podmienok uvedených v ďalšom.

Zabudovanie vstrekovania vody, zmesi vody a alkoholu je dovoľené a neindikuje zaradenie do vyššej triedy, neponíma sa ako viacnásobné preplňovanie

3.2 Objem motora

Ľubovoľný.

3.3 Preplňovanie, restriktor

Preplňovanie je povolené, bez obmedzenia prívodu vzduchu.

3.3.1 Preplňovanie motora „Nitro“

Preplňovanie systémom „Nitro“ je povolené.

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Úprava výfukového systému je dovoľená. Výfukový systém musí v každom prípade umožniť odvádzanie plynov mimo karosériu a priestoru pre posádku a zabrániť vniknutiu spalín do priestoru pre posádku. Katalyzátor nie je povinný.

3.5 Chladič

Typ a kapacita nie je obmedzená ako i jeho umiestnenie ale nesmie zasahovať do priestoru pre posádku.

4. Palivový systém

4.1 Palivová nádrž

4.1.1

Palivová nádrž (aj jej uzáver) musia byť sériové z cestného motorového vozidla (homologovaného pre premávku na cestných komunikáciách) bez úprav a bez viditeľných známkov poškodenia. Môže sa tiež použiť palivová nádrž, vyrobená špeciálne pre dané vozidlo. Ak sa použije špeciálna palivová nádrž, vyhotovenie nádrže a jej uzáveru musí byť také, aby pri prevrátení vozidla nemohlo prísť k vytekaniu alebo presakovaniu paliva (na tento účel musia byť nádrž alebo uzáver opatrené samočinným spätným ventilom homologovaného typu). Odvzdušnenie palivovej nádrže nesmie vyúsťovať do priestoru pre posádku. Ako materiál palivovej nádrže sa môže použiť oceľ alebo hliník. Pokiaľ je to s ohľadom na umiestnenie nádrže možné, odporúča sa použitie homologovanej nádrže alebo nádrže vyrobené podľa podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.14..

4.1.2

Uzáver palivovej nádrže je ľubovoľný, avšak nesmie presahovať cez plochu karosérie a nesmie umožniť únik paliva.

4.1.3

V prípade použitia bezpečnostnej palivovej nádrže jej umiestnenie musí byť v batožinovom priestore a musí byť oddelená od priestoru posádky / motora / výfukového systému stenou, ktorá odoláva ohňu a zabráňuje presakovaniu kvapalín do týchto priestorov a / alebo chránená krytom, ktorý spĺňa predchádzajúce podmienky. Nádrž musí byť vždy oddelená od priestoru pre posádku žiaruvzdornou stenou. Palivová nádrž musí byť umiestnená tak, aby nehrozilo jej prerazenie alebo poškodenie pri prevrátení vozidla (odporúčané je chrániť ju umiestnením vo vnútri rámu alebo karosérie). Nádrž je nutné oddeliť od motora, výfuku, elektroinštalácie alebo iných zdrojov tepla žiaruvzdornou prekážkou (nehorľavým krytom). Umiestnenie palivovej nádrže v priestore pre posádku je zakázané.

4.1.4

Použitie zariadenia na znižovanie teploty paliva pod teplotu nižšiu ako 100 C je zakázané.

4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá sú ľubovoľné ako aj ich počet.

4.3 Rozvod paliva

Rozvod paliva musí byť sériového vyhotovenia, alebo musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.3.1. a 3.2.

4.4 Palivo

Je povolené používať ľubovoľné palivo.

5. Elektrický systém

5.1 Akumulátor

Je ľubovoľný. Ak nie je umiestnený na pôvodnom mieste, musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255.5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač

Odporúča odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha J článok 253.13. Musí umožniť odpojiť všetky spotrebiče, okrem elektrického systému hasiaceho zariadenia ak je tento použitý.

5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla, sériovo namontované, nie je povinné. V prípade, že po odstránení osvetlenia vytrhajú z vozidla ostré (kovové) hrany, musia byť prekryté plastovým alebo kovovým krytom alebo musia byť zaoblené na rádius minimálne 5mm.

5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka je ľubovoľná.

6. Prevody

6.1 Spojka

Ľubovoľná.

6.2 Prevodovka

Ľubovoľná.

6.3 Diferenciál

Ľubovoľný.

6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

7. Zavesenia

7.1 Predná náprava

Ľubovoľné.

7.2 Zadná náprava

Ľubovoľné.

8. Kolesá

8.1 Pneumatiky

Pneumatiky typu Slick sú povolené bez obmedzenia. Špeciálne pneumatiky pre šprint mäkkej zmesi pri dodržaní tlaku určeného výrobcom sú povolené.

8.2 Koleso

Je povolené použitie ľubovoľného kolesa. Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

8.3 Kompletné kolesá

Kompletné koleso je ľubovoľné.

8.4 Rezervné koleso

Nie je povinné.

8.5 Podporné kolesá

Používanie podporného kolesa je povolené vo všetkých triedach. Rámy s podpornými kolieskami môžu byť jedno kolieskové alebo dvoj kolieskové a odpružené alebo neodpružené. Dĺžka oporného rámu (od spodného bodu uchytenia po stred otáčania kolieska) by mala byť minimálne 80 cm. Šírka rámu (v mieste uchytenia) sa môže líšiť podľa konštrukcie auta a miesta uchytenia od 50 cm. Rám nemôže byť ale širší ako samotné vozidlo. Pomocný rám musí byť uchytený o pevné miesto na karosérii (napríklad pri úchytoch tlmivcov, na nosníkoch, atď.) alebo na hlavnom alebo ochrannom ráme v min. 3 bodoch. K upevneniu sa musia použiť pevnostné skrutky minimálne M8 s min. pevnosťou 8.8. Trubky rámu nemôžu mať menší priemer ako 25mm (ak nie sú chróm molybdénové 19mm). Hrúbka steny trubky minimálne 2 mm (ak nie je chróm molybdénová). Použiť sa môžu kolieska s ložiskami a pneumatiky z plnej gummy. Celý pomocný rám by mal byť nastaviteľný, aby bolo možné meniť výšku koliesok podľa prílivosti asfaltu a rovinatosti trate.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový. Je povolené použitie brzdového padáku.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Priestor posádky vo vozidle je ohraničený vnútornými plochami podlahy, strechy, dverami, priečkou oddelujúcou motorový priestor a plochou vytvorenou zadnými sedadlami. Akékoľvek potrubia vedúce týmto priestorom musia byť účinne zakryté / oddelené tak, aby v žiadnom prípade nedošlo k úniku kvapalín do priestoru posádky.

Podlaha priestoru posádky nesmie vykazovať žiadne provizóriá a musí zamedziť vniknutiu akejkoľvek nečistoty. Motor musí byť oddelený pevnou priečkou od priestoru pre posádku.

V prípade umiestnenia motora do priestoru posádky musí byť:

- a) zabezpečený dostatočný priestor pre jazdca, ktorý nesmie byť obmedzený v pohyboch potrebných pre ovládanie vozidla
- b) kryt oddelujúci priestor posádky od agregátov motora, prevodovky, spojovacích hriadeľov / reťazí a pod. musí mať dostatočnú pevnosť a tuhosť, aby zabránil preniknutiu akýchkoľvek dielov do priestoru posádky. V prípade požiaru musí zabrániť preniknutiu plameňov a prieniku kvapalín do tohto priestoru
- c) Použitý materiál pre výrobu krytu:
 - Musí mať minimálnu hrúbku 3mm pri použití oceleového hladkého plechu,
 - nesmie mať menšiu hrúbku ako 1,5 mm pri použití oceleového plechu vystuženého prelisovaním (krížové / šikmé / rovnobežné odporúča sa kombinované),
 - pri použití karbónu hrúbka nesmie byť menšia ako 4 mm,
 - kombinácie rúrkového priehradového rámu a oceleového plechu alebo karbónu hrúbky 0,7mm. Rozmery rúrok sú: priemer 12mm s hrúbkou steny 1,5mm. Pozdĺžna vzdialenosť medzi rúrkami 100mm, priečna vzdialenosť 200mm. Je odporúčené použiť namiesto rúrok štvorcový profil (jokel) rozmeru 12x12x1,5mm. Pri použití priehradového rámu kombinovaného s plechom / karbónom je povinné umiestnenie plechu / karbónu z vnútornej strany krytu. Použitie kevlaru je zakázané.
- d) V prípade reťazového prevodu musí byť tento od priestoru posádky navyše oddelený samostatným krytom z oceleového plechu hrúbky 2 mm.

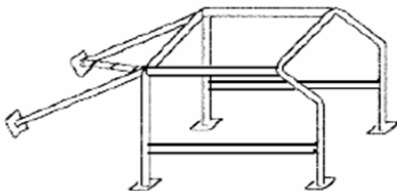
10.1.1 Nádoba na „Nitro“

V priestore pre posádku môžu byť prepravované tlakové nádoby pre systém „Nitro“. Nádoby na „Nitro“ sa odporúča montovať mimo priestoru pre posádku s podmienkou, že sa nachádzajú minimálne 300 mm od vonkajších obrysov karosérie v horizontálnom smere. Musia byť zabezpečené minimálne dvomi kovovými pásmi a uchytené minimálne 2 skrutkami systém zabezpečenia musí byť schopný odolať spomaleniu 25 g. Všetky časti zariadenia „Nitro“ musia byť ohňovzdorné. Potrubia z umelej hmoty sú zakázané a kovové potrubia sú povinné.

10.2 Ochranná klieťka

Ochranná klieťka nie je povinná, je však dôrazne odporúčaná. Ak je vozidlo vybavené ochrannou klieťkou, táto musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.8.

Minimálne zostava ochrannej klieťky je zobrazená na obrázku.



10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná kľetka nesmie byť pre tento účel prevŕtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Sedadlo jazdca môže byť nahradené nepoškodeným športovým sedadlom, ostatné sedadlá môžu byť odstránené.

10.4 Bezpečnostné pásy

Bezpečnostné pásy jazdca sú povinné. Je možná výmena bezpečnostných pásov za minimálne štvor popruhové minimálne s tromi bodmi uchytenia, len ak je vozidlo vybavené ochrannou konštrukciou. Montáž bezpečnostných pásov musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.6

10.5 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Je odporúčaný jeden ručný hasiaci prístroj v dosahu pripútaného jazdca vyhovujúceho MŠP FIA príloha J článok 253.7.3

11. Karoséria

Je povolené odľahčovanie karosérie výmenou dielcov za plastové. Všetky vymenené diely karosérie (dvere, kapoty, strechy...atď.) musia byť zhotovené z laminátu, karbónu, kevlaru, plastu, hliníka, alebo iného obdobného materiálu (alebo kombinácie týchto materiálov) odpovedajúcej hrúbky (laminát, karbón, kevlar = min.1mm, hliník = min.0,5mm), pričom silueta vozidla musí zostať zachovaná.

11.1 Skelet

V prípade že bude motor premiestnený do priestoru posádky v žiadnom prípade nesmie týmto vzniknúť potreba zmeny / úpravy nosnej časti skeletu.

Zmena skeletu, okrem podlahy v mieste uloženia motora, je zakázaná, okrem prototypových vozidiel z trubkovým rámom, ktorých stavba sa riadi predpisom MŠP FIA Príloha „J“ článok 277.

11.2 Okná

Všetky bočné a zadné sklá môžu byť nahradené materiálom netrieštivého polykarbonátového typu minimálnej hrúbky 3 mm.

Čelné sklo môže byť nahradené čírim polykarbonátom minimálnej hrúbky 5mm.

11.2.1 Vnútorne obloženie dverí

Je dôrazne doporučené v prípade odstránenia vnútorného obloženia dverí zabezpečiť aby nevznikli ostré hrany, ktoré by mohli spôsobiť zranenie jazdca. Odstránené vnútorné obloženie dverí je povinné nahradiť za dverové panely z kovového materiálu minimálnej hrúbky 0,5mm, z karbónového materiálu minimálnej hrúbky 1 mm alebo iného celistvého a nehorľavého materiálu, minimálnej hrúbky 2 mm. Okrem dvier vodiča je alternatívne prekrytie odstrojených častí nepovinné.

12. Aerodynamické prvky

Sú dovolené ľubovoľné aerodynamické prvky.

13. Povolené zmeny a doplnky

Všetko ,čo nie je týmito predpismi dovolené, je zakázané.

XIV. Skupina TH

1. Všeobecne

Do skupiny TH sú zaradené vozidlá homologované FIA v skupine T2 s platnou aj skončenou homologáciou a sériovo vyrábané vozidlá.

Vozidlá musia mať schválenú technickú spôsobilosť na prevádzku po verejných komunikáciách v SR a musia mať preukaz športového vozidla. Pre potreby tohto článku sa za sériové vozidlá považujú vozidlá vyrobené minimálne v počte 2500 identických kusov v priebehu 12 za sebou idúcich mesiacov

1.1 Obmedzenia

Vozidlo musí plne zodpovedať sériovému prevedeniu alebo homologačnému listu.

Vozidlá môžu využiť úpravy dané MŠP FIA Príloha „J“ článok 284. Zvláštne predpisy pre sériové terénne vozidlá – skupina T2. Akékoľvek úpravy vozidla, ktoré nie sú povolené týmito technickým predpisom sú zakázané

Vozidlo, ktorého konštrukcia by mohla byť nebezpečná, môže byť vylúčené

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

musia byť v súlade s osvedčením o evidencii, resp. homologačným listom.

2.2 Hmotnosť

- Hmotnosť vozidla je hmotnosť prázdneho vozidla s prevádzkovými náplňami agregátov, okrem náplne ostrekovačov a paliva v palivovej nádrži, bez výstroja jazdcov s jedným kompletným náhradným kolesom a s predpísanou výbavou pre cestnú premávku a bez prídavných svetiel.
- Vozidlá musia mať minimálnu hmotnosť, ktorá je uvedená v osvedčení o evidencii, prípadne v homologačnom liste zväčšená o hmotnosť ochrannej konštrukcie 35 kg (riešenie podľa MŠP FIA Príloha „J“ obr. 253.7.).

3. Motor

3.1 Všeobecne

Sú povolené vozidlá s benzínovým i naftovým motorom. Musí byť zachovaný systém vstrekovania, pričom vstrekovače sú ľubovoľné. Je povolené meniť prvky karburátorov, alebo vstrekovania, ktoré majú vplyv len na množstvo nasávaného paliva do motora.

Sviečky a termostaty sú ľubovoľné. Termostat je možné odstrániť. Povolené je zmeniť silentbloky držiakov motora za tvrdšie.

V prípade nutnosti odvetrania kľukovej skrine, unikajúci olej je nutné zachytávať v priehľadnej plastovej nádobe o objeme minimálne 3 litre.

3.2 Objem

Je ľubovoľný, ale musí zodpovedať osvedčeniu o evidencii, prípadne homologačnému listu.

3.3 Preplňovanie, restriktor

Preplňovanie je povolené len v prípade použitia naftového motora. Sací systém motora musí byť vybavený restriktorom podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 284.6. Tento článok platí pre všetky motory s atmosférickým nasávaním a preplňované motory. Vzduchový filter aj jeho skriňa sú ľubovoľné. Je zakázané odoberať vzduch z priestoru pre posádku.

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Výfukový systém je ľubovoľný. Vyústenie výfukového systému môže smerovať dozadu, alebo na bok za polovicou rázvoru.

Výfukový systém musí zabezpečovať max. limit hluku 96 dB (A) + 2 dB(A).

4. Palivový systém

4.1 Palivová nádrž

Je povolená sériová nádrž alebo bezpečnostná nádrž v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 283-14.

4.2 Palivové čerpadlá

Ľubovoľné.

4.3 Rozvod paliva

Palivové rúrky môžu byť nahradené hadičkami leteckého typu pri zachovaní pôvodnej montáže. Odporúča sa, aby všetky palivové rúrky vedúce do motora a od motora boli vybavené automatickým uzatváracím ventilom umiestneným priamo na nádrži. Odvzdušnenie musí byť opatrené bezpečnostným ventilom.

5. Elektrický systém

Elektrické káble, ktoré nie sú pôvodné, musia byť chránené ohňovzdornými obalmi. Je dovolené do elektrického obvodu pridávať poistky. Menovité napätie elektrického systému musí ostať zachované.

5.1 Akumulátor

Značka, kapacita a káble sú ľubovoľné. Premiestnenie akumulátora je povolené za podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha „J“ článok 255.5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač

Musí prerušiť všetky elektrické obvody a musí tiež zastaviť motor. Musí sa dať ovládať zvnútra i zvonka vozidla. Toto vonkajšie ovládanie musí byť umiestnené v dolnej časti stĺpika čelného skla na strane jazdca. Taktiež toto ovládanie musí byť označené podľa MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.13.

5.3 Osvetlenie

Svetelná výbava musí zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.16.

5.4 Riadiaca jednotka

Riadiace jednotky sú ľubovoľné, prípadne môžu byť odstránené.

5.5 Alternátor

Alternátor je ľubovoľný včítane umiestnenia a upevnenia.

6. Prevody

6.1 Spojka

Lamela spojky je ľubovoľná.

6.2 Prevodovka

Je povolené vymeniť manuálnu prevodovku za automatickú a naopak, pokiaľ ňou bolo vybavené akékoľvek sériové vozidlo. Držiaky prevodovky sú ľubovoľné, nie však ich počet. Taktiež kĺby ovládania prevodovky sú ľubovoľné. Prevodovka musí mať povinne 1 stupeň pre jazdu vzad, ktorý funguje pri štarte pretekov..

6.3 Diferenciály

Zariadenie obmedzujúce preklzávanie kolies môže byť odpojené, nie však odstránené.

6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

7. Zavesenie

Vystuženie zavesenia a jeho upevňovacích bodov je dovolené pridaním materiálu, ktorý

kopíruje pôvodný materiál. Povolená je montáž vystužovacích tyčí medzi horné upevňovacie body zavesenia pod podmienkou, že tieto tyče sú demontovateľné. Všetky gumové časti zavesenia môžu byť nahradené prvkami rovnakého tvaru s väčšou tvrdosťou. Pružiny – sú ľubovoľné. Povolené sú všetky druhy. Tlmiče musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“, článok 284.6.3.5.. Vpredu i vzadu sú povolené pásy pre obmedzenie pohybu tlmičov.

7.1 Predná náprava

Sériová, alebo homologovaná. V prípade použitia pevnej nápravy môžu byť pôvodné dielce zosilnené, v takom rozsahu aby bolo možné vždy spoľahlivo rozoznať pôvodné dielce

7.2 Zadná náprava

Sériová, alebo homologovaná.

7.3 Riadenie

Volant je ľubovoľný.

8. Kolesá

Kolesá sú ľubovoľné pri dodržaní rozmerov uvedených v osvedčení o evidencii, prípadne v homologačnom liste s toleranciou priemeru ± 1 ". Šírka kompletného kolesa musí byť taká, aby časť kolesa nad vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolesa neprečnievala karosériu pri pohľade zhora.

8.1 Pneumatiky

Sú ľubovoľné za podmienky, že boli schválené pre cestnú premávku (majú homologáciu EHK).

8.2 Disky

Podložky pod disky sú povolené.

8.3 Rezervné kolesá

Rezervné kolesá môžu byť umiestnené aj v priestore pre posádku za predpokladu dokonalého upevnenia.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Povinný je dvojitý brzdový okruh ovládaný jedným pedálom, ktorý pôsobí na všetky 4 kolesá. Brzdový systém musí byť účinne chránený proti poškodeniu. Rúrky môžu byť nahradené hadičkami leteckého typu.

9.2 Prevádzkové brzdy

Brzdové obloženie včítane upevnenia je ľubovoľné pri zachovaní tretej plochy. Posilňovač bŕzd môže byť vyradený z činnosti a odstránený. Ak je vozidlo vybavené elektronickým riadením brzdného tlaku je možné tento systém odstrániť, prípadne deaktivovať a použiť obmedzovač tlaku brzdového systému na zadnú nápravu a ľubovoľnú parkovaciu brzdou v súlade s bodom 9.3.

9.3 Parkovacia brzda

Vozidlo musí byť vybavené parkovacou brzdou ručne ovládanou, ktorá pôsobí na brzdy jednej nápravy a je nezávislá od hlavného ovládania bŕzd. Je povolená úprava polohy zariadenia parkovacej brzdy.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Je to vnútorný konštrukčný priestor v ktorom je umiestnený jazdec a spolujazdec .

Usporiadanie priestoru pre posádku riešiť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 284.6.6..

Príslušenstvo, ktoré môže byť uložené v priestore pre posádku: náradie, bezpečnostné a komunikačné vybavenie, ovládacie prvky pre riadenie vozidla, nádržka s kvapalinou pre

ostrekovače okien, náhradné kolesá a ND. Je zakázané používať gumové upevňovacie popruhy.

10.2 Ochranná klietka

Je predpísané použitie ochrannej klietky, ktorá úplne vyhovuje MŠP FIA Príloha „J“ článku 283.8. Diagonálne výstuhy hlavného oblúka do kríža podľa MŠP FIA Príloha „J“ obrázok 253-7 sú povinné.

10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevŕtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Jazdcov musia mať homologáciu FIA podľa štandardu FIA 8855-1999, alebo 8862-2009. Je možné použiť i sedadlá so skončenou homologáciou. Uchytenie sedadiel podľa MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.20.

10.4 Bezpečnostné pásy

Je povinné používať homologované bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhové zodpovedajúce minimálne štandardu FIA 8854–1998 alebo 8853–1998. Je možné použiť i bezpečnostné pásy so skončenou homologáciou. Pásy nesmú byť poškodené a opravované. Kombinácia popruhov je zakázaná. Montáž bezpečnostných pásov vykonať podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článku 283.6.2. Vo vozidle sa musia nachádzať dva rezné nástroje v dosahu pripútanej posádky.

10.5 Ochranné sieťky

Všetky vozidlá, ktoré majú spúšťacie okná, musia byť vybavené ochrannými sieťkami, ktoré sú pripevnené k týmto dverám pomocou rýchlo uvoľňovacieho systému. Tieto sieťky musia zakrývať otvor okna po stred volantu. Charakteristika sieťok – pozri MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.11.

10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

V každom vozidle musí byť umiestnený min. jeden ručný hasiaci prístroj s hmotnosťou náplne min. 2 kg. Umiestnenie, náplne, upevnenie, podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 283.7.2. Umiestnenie has. prístroja musí byť označené červeným písmenom E v bielom kruhu s červeným okrajom. Priemer kruhu 10 cm. Vozidlo môže byť vybavené hasiacim systémom v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 283.7.1.

11. Karoséria

Sú povolené úpravy karosérie v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 284.6.6.1 Zakázané je odľahčovanie nosného skeletu (rámu) vozidla. Je povolené upraviť karosériu za účelom montáže ochrannej klietky, zmeny diferenciálu..

11.1 Materiál

Sériové vyhotovenie, alebo podľa homologácie.

11.2 Okná

Podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 283.11 s doplnkom, že zadné bočné okná, okno zadných dverí a okno otváracie strechy môžu byť nahradené kovovým plechom o hrúbke 1,0 mm.

11.3 Dvere a kapoty

Sériové vyhotovenie. Najmenej dve dodatočné bezpečnostné uchytenia musia byť namontované na každej kapote. Pôvodné zámky musia byť vyradené z činnosti, alebo odstránené.

11.4 Ťažné oká

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 283-10.

11.5 Zásterky

Musia byť namontované v zmysle MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.19.

XV. Skupina NH

1. Všeobecne

Do tejto skupiny budú zaradené homologované vozidlá:

- a) Počnúc periódou „H2“ – rok 1976, ktorým bol vydaný FIA HTP.
- b) Počnúc periódou „H2“ – rok 1976, ktoré budú v súlade s homologačným listom a budú spĺňať v plnom rozsahu MŠP FIA platná Príloha „K“.
- c) Počnúc periódou „H“ – rok 1976, vozidlá v súlade s homologačným listom po skončení platnosti homologácie.

1.1 Podmienky vydania NHTP

- a) Všetky vozidlá uvedené v predchádzajúcom bode 1a. a bode 1b. musia byť k testovaniu v roku 2013 pristavené v súlade s homologačným listom a s MŠP FIA Príloha „K“.
- b) Pri testovaní písomne predložia rozsah povolených úprav v zmysle tohto predpisu s tým, že bude presne špecifikovaný rozsah týchto úprav a typ použitých dielcov.
- c) Po testovaní bude pre vozidlo vydaný NHTP.

2. Rozmery a hmotnosti

Vozidlo musí byť v súlade s homologačným listom s povolenými úpravami uvedenými v ďalšom texte.

3. Motor

Je povolené nahradiť motor motorom z vozidla tej istej typovej rady, rovnakej objemovej triedy a systému plnenia. Uchytenie motora je podmienené použitím pôvodného uchytenia bez zmeny skeletu vozidla. Systém nasávania a výfuku musí zostať pôvodný od prvého spoja za zberným potrubím.

4. Palivový systém

Palivový systém musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

5. Elektrický systém

Elektrický systém musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

6. Prevody

Celý systém prenosu krútiaceho momentu (spojka, prevodovka diferenciál, spojovacie hriadele) musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

7. Zavesenie

Zavesenie môže byť nahradené rovnakým typom od výrobcu vozidla s podmienkou, že nebude zmenené pôvodné uchytenie na skelete vozidla
Rozchod a rázvor vozidla musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

8. Kolesá

Kompletné kolesá musia byť v súlade s homologačným listom vozidla.

9. Brzdový systém

Brzdový systém vrátane vyhotovenia predných a zadných bŕzd musí zostať zachovaný, okrem:

9.1 Prevádzková brzda

Brzdové kotúče a strmene, brzdové bubny a čeľuste sú ľubovoľné od výrobcu vozidla s podmienkou, že musia byť namontované na pôvodné náboje kolies a umožnia montáž homologovaných ráfikov. Je povolené použiť ľubovoľný brzdíč od výrobcu vozidla a príslušný rúrkový / hadicový rozvod.

10. Priestor posádky

10.1 Definícia

Priestor posádky musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

Bezpečnostné vybavenie vozidla musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“ pre danú periódu.

10.2 Ochranná klietka

Ochranná klietka musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“, prípadne homologovanou pre dané vozidlo. V prípade homologovanej ochrannej klietky musí byť jej výrobcom daný protokol o jej spôsobilosti.

10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej klietke je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Sedadlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“.

10.4 Bezpečnostné pásy

Bezpečnostné pásy musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“.

10.5 Ochranná sieťka

Ochranná sieťka musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“.

11. Karoséria

Je povolené nahradiť homologované blatníky, dvere, kapoty za blatníky, dvere, kapoty sériového vozidla pri zachovaní vonkajšieho vzhľadu. Je možná zámena materiálu blatníkov, dvier, kapôt z hliníka za diely z plastu a naopak. Pre zosilnenie karosérie platí MŠP FIA Príloha „K“.

12. Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“ pre danú periódu a homologačným listom.

13. Povolené zmeny a doplnky

Sú povolené len úpravy vozidla v zmysle MŠP FIA Príloha „K“. Akékoľvek ďalšie zmeny nad rámec týchto predpisov musia byť schválené TV SAMŠ a zapísané do preukazu NHTP vozidla.

XVI.Skupina D5,D6,D7,D8

1. Všeobecne

1.1 Spôsobilé vozidlá

Sú vozidlá ktoré budú testované za podmienok uvedených v bode V.4 NŠP a budú mať vydaný preukaz športového vozidla

1.1.1 Cestovné vozidlá

Pre skupiny D5 a D6 sú prijateľné sériovo vyrábané vozidlá homologované FIA ako aj vozidlá nehomologované s pevnou, neodoberateľnou strechou, vyrobené po 01.01.1985 (okrem vozidiel Škoda), ktoré zodpovedajú predpisom pre vozidlá Touring Autocross uvedených MŠP FIA Príloha „J“ článok 279.1.2. až 279.3.17. s výnimkami uvedenými ďalej. Špecifikácia vozidiel.

- a) Skupina D5 – cestovné vozidlá s možnosťou prepĺňovania motora, maximálny objem do 4000 cm³, s pohonom jednej alebo dvoch náprav.
- b) Skupina D6 – cestovné vozidlá s neprepĺňovaným motorom maximálneho objemu do 1600cm³, s pohonom jednej nápravy

1.1.2 Autokrosovú špeciály

Autokrosovú špeciály skupiny D7 a D8 vyrobené pred 01.01.1995 podľa MŠP FIA článku 279 kapitola 4 , ktoré majú:

- a) ochrannú konštrukciu maximálneho priemeru rúrky 38 x 2,5 alebo 40 x 2,
- b) s nehomologovanou bezpečnostnou nádržou, ktorá je len odporúčaná.

1.1.2.1 Špecifikácia vozidiel

- a) Vozidlá divízie skupiny D7 – autokrosovú špeciály s maximálnym objemom motora do 4000 cm³, s pohonom jednej alebo oboch náprav. Do tejto skupiny budú zaradené vozidlá národnej divízie D3N podľa predpisov uvedených v NŠP – Ročenka SAMŠ 2006,
- b) Vozidlá skupiny D8 – autokrosovú špeciály s maximálnym objemom motora do 1600 cm³, s pohonom jednej alebo oboch náprav.

1.2 Použitie názvoslovia

Pre prípadné riešenie prevedenia vozidiel platí znenie uvedené v MŠP FIA Prílohy „J“ články 251, 252, 253, 279, s nadväznosťou na tieto predpisy.

1.3 Výnimky z MŠP FIA

Platia pre všetky národné divízie.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

Sériový skelet karosérie a šasi musí zostať zachovaný, ale pôvodná štruktúra môže byť zosilnená podľa článku 255–5.7.1.

2.2 Hmotnosti

2.2.1 Hmotnosti vozidiel skupiny D5 a D6

Vozidlá kedykoľvek v priebehu pretekov musia mať nasledujúcu minimálnu hmotnosť vrátane jazdca a jeho povinnej výbavy, podľa zdvihového objemu motora:

1 000cm ³	710 kg
od 1 000 cm ³ do 1 400 cm ³	800 kg
od 1 400 cm ³ do 1 600 cm ³	890 kg
od 1 600 cm ³ do 2 000 cm ³	970 kg
od 2 000 cm ³ do 2 500 cm ³	1 070 kg
od 2 500 cm ³ do 3 000 cm ³	1 150 kg
od 3 000 cm ³ do 4 000 cm ³	1 240 kg

2.2.2 Hmotnosti vozidiel skupiny D7 a D8

Vozidlá musia mať minimálnu hmotnosť v zmysle tabuľky uvedenej v MŠP FIA Príloha „J“ článok 279-4.6.

3. Motor

Ľubovoľný.

3.1 Všeobecne

Motor môže byť ľubovoľný, pre uloženie motora neplatia predpisy uvedené v MŠP Príloha „J“ článok 279-3.6.

3.2 Objem

Skupina D5 – maximálne do 4 000 cm³,
Skupina D6 – maximálne do 1 600 cm³,
Skupina D7 – maximálne do 4000cm³,
Skupina D8 – maximálne do 1 600 cm³,

3.3 Preplňovanie, restriktor

Pre preplňované motory platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.1.

Restriktor u preplňovaných motorov nie je povinný, pokiaľ priemer vstupu do kompresoru je menší ako 45 mm (tento vstup nesmie byť demontovateľným dielcom skrine kompresoru).

Pre restriktor platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 279–3.7.

3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Výfukový systém je ľubovoľný. Vyústenie výfuku nesmie smerovať do zeme, môže byť vyvedené do strany za polovinou rázvoru vozidla. Katalyzátor nie je povinný.

4. Palivový systém

Vstrekovanie paliva je ľubovoľné, rovnako ako karburátor. Vzájomná náhrada je povolená. Nie je povinný ventil pre odber paliva.

4.1 Palivová nádrž

Môže byť použitá nádrž:

- a) Sériová, umiestnená v pôvodnom priestore,
- b) bezpečnostná spĺňajúca minimálne FIA štandard FT3–1999 po skončení životnosti, môže byť používaná päť rokov. Dokladuje súťažiaci homologačným listom, montáž v zmysle MŠP FIA, Príloha „J“ článok 253 ,
- c) bandaska s objemom 10 litrov, uchytená podľa predpisov pre autokros z roku 1999,
- d) alebo ktorá spĺňa nasledujúce predpisy:
 - Musí byť vyrobená z hliníkového plechu minimálnej hrúbky 2 mm, materiál musí zodpovedať norme EU číslo EN–AW1052A–H24. Maximálny povolený objem 15 litrov.
 - Zváranie nádrže musí urobiť pracovník s oprávnením pre zváranie hliníkových tlakových konštrukcií.
 - Nádrž musí byť skúšaná tlakom 0,02 MPa na vodotesnosť zvarov (v nádrži s vodou).
 - Na nádrži nesmú byť prívarené žiadne konzoly pre uchytenie, nádrž musí byť spoľahlivo upevnená k pevnej štruktúre vozidla len prostredníctvom dvoch oceľových pásov (30 x 3 mm / skrutky 4 x M8 akosť 8.8 / vystuženie každého bodu uchytenia platníčka 60 cm², hrúbka 3 mm).
 - Výstupné a vstupné hrdlá (okrem hrdla odvodu vzduchu) musia byť prispôbené pre skrutkované spojenie s potrubím pružného typu (hadice).
 - Vstupné a výstupné potrubia napojené bezprostredne na nádrž musia byť pružného typu (hadice minimálnej dĺžky 250 mm – ďalšie pokračovanie k / od motoru kovovou rúrkou), aby nedošlo k prasknutiu nádrže alebo potrubia pri deformácii.
 - Vnútražok nádrže musí byť vyplnený bezpečnostnou penou zodpovedajúcej US norme číslo MIL–B–83054.
 - Bezpečnostná pena môže byť nahradená použitím „D–STOP“ anti explozívnu fóliou na vonkajšku nádrže.

- e) Nádrže, okrem sériovej, musia byť umiestnené mimo priestor posádky a minimálne 30 cm od vonkajšieho obrysu vozidla pri pohľade zhora.
- f) Oddelujúce steny musia byť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článku 279.2.6.
- g) Odvzdušnenie nádrží nesmie byť vyvedené do priestoru posádky, alebo do motorového priestoru. Musí byť vybavené minimálne gravitačným odvetrávacím ventilom umiestneným na nádrži.
- h) Podmienky bodu a., b., c. d., musia byť dokladované pri testovaní vozidla.

4.2 Palivové čerpadlá

Ľubovoľné

4.3 Rozvod paliva

Ak je použitá sériová nádrž daného vozidla pôvodné rúrky rozvodu paliva je povolené nahradiť hadicami leteckého typu umiestnené v pôvodnom mieste určenom výrobcom vozidla. Všetky spoje musia byť skrutkované. V prípade použitia bezpečnostnej nádrže je povinnosť nahradiť všetky rúrky rozvodu paliva týmito hadicami, ktorých vedenie je ľubovoľné s dostatočnou ochranou voči poškodeniu.

5. Elektrický systém

5.1 Akumulátor

Ľubovoľný, ak sa použije platia MŠP FIA Príloha „J“ článok 255 – 5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač

Je povinný.

5.3 Osvetlenie

Nie je povinné.

5.4 Riadiaca jednotka

Ľubovoľná.

6. Prevody

6.1 Spojka

Ľubovoľná.

6.2 Prevodovka

Ľubovoľná.

6.3 Diferenciál

Ľubovoľný, použitie samosvorného diferenciálu je povolené.

6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

7. Zavesenia

7.1 Predná náprava

7.1.1 Stípiak riadenia

Stípiak riadenia nemusí mať deformačné alebo zasúvacie zariadenie. Volant nemusí mať rýchlo uvoľňovací mechanizmus.

7.2 Zadná náprava

8. Kolesá

8.1 Pneumatiky

Dezén pneumatík je ľubovoľný. Maximálna šírka drážok v priečnom a pozdĺžnom smere

pneumatiky je 15 mm. Použitie pneumatík s klincami, hrotmi, reťazami ,alebo iným pomocným zariadením, rovnako ako dvoj montáž, je zakázané

8.2 Kompletné koleso

Šírka kompletného kolesa je maximálne 250 mm.

8.3 Rezervné koleso

Zakázané

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový.

9.2 Prevádzkové brzdy

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

9.3 Parkovacia brzda

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný.

10. Priestor pre posádku

10.1 Definícia

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel.

- a) Celistvosť deliacich stien medzi priestorom pre posádku, motorovým a batožinovým priestorom musí byť zachovaná v pôvodnom materiáli, tvare a polohe.
- b) Vnútorné vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné.
- c) Prístrojová doska je ľubovoľná, nesmie predstavovať žiadne nebezpečenstvo pre jazdca.
- d) Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku môžu byť odstránené.
- e) Výška hornej hrany dverných prahov nesmie byť pri úprave podlahy prekročená.
- f) Stredový tunel môže byť zmenený.
- g) V priestore pre posádku nesmú byť umiestnené nádrže s prevádzkovými kvapalinami alebo olejom okrem nádrže s vodou pre ostrekovanie okien.

10.2 Ochranná klietka

Pre všetky technologické a technické prevedenia ochrannej klietky tu neuvedené platí text MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253 kapitola 8 z roku 2009 ak v ďalšom nie je uvedené inak. V miestach možného dotyku prilby alebo tela jazdca s ochrannou klietkou, musí byť ochranná klietka obalená nehorľavým penovým materiálom.

Pre vozidlá vyrobené pre 31.12.2001

Minimálne zostava ochrannej klietky musí:

- byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ obrázkom 253–5 (hlavný oblúk, predný oblúk alebo bočné pol oblúky, zadné vzpery, diagonálne vystuženie hlavného oblúku zo strany jazdca, prepojenie oblúkov),
- mať bočné vystuženie minimálne na strane jazdca podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–8 (253–9, 253–10, 253–11),
- mať vystuženie zadných vzpier zo strany jazdca podľa MŠP FIA Príloha „J“ obrázku 253–20,
- materiálová náročnosť v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ z roku 1993, a to rúrka priemeru 38x2,5 mm, prípadne 40x2 mm použitá na oblúky a všetky výstuhy, s tým že bude z uhlíkovej ocele ťahanej za studena, minimálnej pevnosti v ťahu 350 N/mm², mať uchytenie cez upevňovaciu dosku (pätku) privarenú na ukončení oblúkov do vystuženého skeletu vozidla podľa platnej MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–8.3.2.6.

Pre vozidlá vyrobené po 01.01.2002

Minimálne zostava ochrannej klietky musí:

- byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ obrázkom 253–7 (hlavný oblúk, predný oblúk alebo bočné pol oblúky, zadné vzpery, diagonálne „X“ vystuženie hlavného oblúku, prepojenie oblúkov),
- materiálová náročnosť v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ z roku 2009, a to rúrka priemeru 45x2,5 mm, prípadne 50x2 mm použitá na hlavný oblúk a bočné pol oblúky a rúrka priemeru 38x2,5 mm, prípadne 40x2 mm pre predný oblúk a všetky výstuhy, s tým že budú z uhlíkovej ocele ťahanej za studena, minimálnej pevnosti v ťahu 350 N/mm²,
- mať bočné vystuženie, vystuženie zadných vzpier, uchytenie do skeletu v zmysle vyššie uvedeného textu pre vozidlá (pre vozidlá vyrobené pred 31.12.2001).

Odporúčanie pre obidve prevedenia:

- doplniť vystuženie strechy minimálne podľa MŠP FIA Príloha „J“ obrázku 253–23, vystuženie predného oblúku podľa obrázku 253–15 + 253–33 a to minimálne na strane jazdca,
- Je povolené prídavné výstuhy viesť do karosérie ale nesmú byť nižšie, ako je podlaha vozidla a nesmú presahovať zvislú rovinu, ktorá je tvorená vpredu prednou hranou kompletných predných kolies a vzadu zadnou hranou kompletných zadných kolies, je povolené spojenie predného a hlavného oblúku so skeletom vozidla.

10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

Je možné použiť nepoškodené sedadlo s ukončenou homologáciou FIA Standard FIA 8855–1992. Je odporúčané sedadlo podľa štandardu FIA 8855–1999 alebo 8862-2009 aj po skončení životnosti.

10.4 Bezpečnostné pásy

Je možné použiť nepoškodené, neopravované bezpečnostné pásy s ukončenou FIA homologáciou podľa štandardu FIA 8853–1991 – šesť popruhov (šesť bodov uchytenia), prípadne pásy štandardu 8853–1998 aj po skončení životnosti. Uchytenie musí zodpovedať súčasne platným MŠP FIA, príloha „J“ článok 253–6.

10.5 Ochranná sieťka

Ochranná sieť v zmysle MŠP FIA článok 253–11 je na strane jazdca odporúčaná.

10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Hasiace prístroje sú pre všetky vozidlá odporúčané.

10.7 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku.

Otvory v karosérii, ktoré slúžia k vetraniu priestoru pre posádku môžu byť vytvorené na nasledovných miestach:

- a) v zadnej časti strechy nad zadným oknom,
- b) medzi zadným bočným oknom a zadným oknom,
- c) Otvory nesmú presahovať pôvodný obrys karosérie.
- d) Vykurovanie je ľubovoľné. Musí však byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na oŕukovanie čelného skla, ktorý zaistí za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

11. Karoséria

11.1 Materiál

Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný s možnosťou zosilnenia v zmysle predpisov uvedených v MŠP FIA článok 255–5.7.1.

11.2 Okná

Čelné sklo musí byť lepené, prípadne z plastického materiálu typu Lexan minimálnej hrúbky 5 mm, odolného voči poškrabaniu. Ostatné okná z bezpečnostného skla, alebo z plastického materiálu typu Lexan minimálnej hrúbky 4 mm. Je povolené nahradiť všetky okná kovovou mriežkou, pričom tato musí mať oka o rozmeroch minimálne 10 x 10 mm a maximálne 25 x 25 mm, pričom musí byť použitý drôt minimálneho priemeru 1 mm.

11.3 Dvere a kapoty

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ článok 279.

Otvory v kapote motoru a blatníkoch musia byť zakryté kovovou mriežkou s rozmermi podľa 11.2.

11.4 Ťažné oká

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ článok 279–2.2.

12. Aerodynamické prvky

Ak má vozidlo homologované pôvodné zadné aerodynamické zariadenie väčšie ako je znázornené na obrázku 279–4 (pozri MŠP FIA Príloha „J“ 2011), je možné jeho použitie bez zmeny pôvodných rozmerov a tvaru. V tomto prípade však nie je možné pridať žiadne ďalšie zadné aerodynamické zariadenie.

13. Povolené zmeny a doplnky

Všetko, čo nie je v jednotlivých kapitolách povolené, je zakázané.

Ak sa vozidlá vyššie uvedených divízií s platnou homologáciou budú chcieť zúčastniť pretekov na medzinárodnej úrovni musia spĺňať technické predpisy článku 279 platnej prílohy „J“ MŠP FIA a bezpečnostné vybavenie jazdcov príloha „L“ MŠP FIA kapitola III. – Výstroj jazdcov.

XVII. Skupina E0

1. Všeobecne

1.1

Do tejto skupiny budú zaradené vozidlá sériovo vyrábané, homologované alebo nehomologované, ktoré sú upravené pre preteky na uzavretých tratiach. Skupina bude od roku 2014 zrušená, vozidlá testované do tejto skupiny budú preradené do zodpovedajúcich aktuálnych skupín.

1.2

Vozidlá nemusia mať platné evidenčné číslo a technický preukaz.

1.3

Vozidlá, ktoré vyhovujú týmto technickým predpisom budú otestované a bude im vydaný preukaz športového vozidla.

2. Rozmery a hmotnosti

2.1 Rozmery

Rozmery vozidla musia byť v súlade so základnými rozmermi modelu vozidla.

- a) Rázvor musí byť bez zmeny.
- b) Rozchod môže byť zmenený s podmienkou že pri pohľade zhora musí byť horná časť kompletného kola prekrytá blatníkom do vodorovnej roviny prechádzajúcej stredom náboja kola.

2.2 Hmotnosti

Minimálna hmotnosť vozidla bez jazdca a náplní podľa objemu motora je nasledovná:

do 1 400 cm ³	550 kg
do 1 600 cm ³	580 kg
do 2 000 cm ³	850 kg
nad 2 000 cm ³	950 kg

3. Motor

Môže byť použitý iba motor, ktorý bol výrobcom vozidla montovaný do daného typu a modelu vozidla.

3.1 Objem

Objem motora je ľubovoľný, avšak zvolená objemová trieda nesmie byť prekročená.

3.2 Preplňovanie, restriktor

Montáž akéhokoľvek systému preplňovania od výrobcu vozidla je povolená.

Obmedzenie výkonu restriktorom nie je povinné.

Prepočítaný objem motora je stanovený od nominálneho prepočítaným koeficientom uvedeným v MŠP príloha „J“.

3.3 Výfukový systém

Je ľubovoľný za zberným potrubím / pri použití turbokompresora za turbokompresorom. Vyústenie môže byť zhodné s vyústením daným výrobcom vozidla, alebo musí byť za polovicou rázvoru s tým, že nesmie prekročiť obrys vozidla a nesmie byť od neho vzdialené viac ako 10 cm. Katalyzátor nie je povinný.

4. Palivový systém

Palivový systém je ľubovoľný čo sa týka plnenia motora, tzn. že karburátor môže byť nahradený vstrekovaním a naopak od výrobcu vozidla.

Rovnako osadenie prvkami ovládajúcimi charakteristiku množstvo vzduchu, paliva, je ľubovoľné.

4.1 Palivová nádrž

Ak nebude použitá sériová nádrž umiestnená na svojom pôvodnom mieste, musí byť namontovaná homologovaná bezpečnostná nádrž FIA typu FT3–1999 aj po skončení životnosti. Montáž musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 259–6.3.

4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá sú ľubovoľné čo do typu a počtu.

4.3 Rozvod paliva

Ak je použitá sériová nádrž daného vozidla pôvodné rúrky rozvodu paliva je povolené nahradiť hadicami leteckého typu umiestnené v pôvodnom mieste určenom výrobcom vozidla. Všetky spoje musia byť skrutkované. V prípade použitia bezpečnostnej nádrže je povinnosť nahradiť všetky rúrky rozvodu paliva týmito hadicami, ktorých vedenie je ľubovoľné s dostatočnou ochranou voči poškodeniu.

5. Elektrický systém

Elektrický systém je ľubovoľný bez známkov provizória, ale napätie musí zostať zachované. Všetky elektrické zväzky musia byť účinne chránené voči poškodeniu a skratu a to aj v priestore posádky.

5.1 Akumulátor

Napätie musí zostať zachované. Typ akumulátora je ľubovoľný. Pokiaľ je akumulátor premiestnený jeho umiestnenie a uchytenie musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.8.3.

5.2 Hlavný odpojovač

Je povinný a musí byť namontovaný a označený v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–13.

5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla nie je povinné, okrem:

- dvojice funkčných červených brzdových svetiel umiestnených v pôvodných otvoroch karosérie,
- dvojice pozičných svetiel, umiestnených v zadnej časti vozidla v pôvodných otvoroch karosérie,
- ľubovoľnej dvojice predných svetiel umiestnených v pôvodnom mieste predných reflektorov.
- Tieto musia byť funkčné v prípade, keď je táto povinnosť uvedená v Zvláštnych ustanoveniach pretekov, prípadne na pokyn riaditeľa pretekov.

5.4 Riadiaca jednotka

Ľubovoľná.

6. Prevody

6.1 Spojka

Ľubovoľná, s podmienkou že sa musí bez úpravy kľukového hriadeľa, skrine a hriadeľa prevodovky namontovať.

6.2 Prevodovka

Ľubovoľná od výrobcu vozidla s podmienkou, že montáž bude možná bez jej úpravy a úpravy uchytenia na motor.

6.3 Diferenciál

Ľubovoľný od výrobcu vozidla s podmienkou, že montáž do vozidla si nebude vyžadovať

úpravu skeletu vozidla.

6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné s tým že úprava si bude vyžadovať len zmenu prírub.

7. Zavesenia

Zmena rozchodu je povolená s podmienkou uvedenou v bode 2.1.b. týchto predpisov. Je povolené použiť podložky medzi náboj kolesa a kompletné koleso. Nastavovanie zmeny pruženia a tlmenia z priestoru posádky je zakázané. Je povolená montáž vystužovacích tyčí v zmysle MŠP Príloha „J“ článok 255–5.3.1.

7.1 Predná náprava

Ľubovoľné zavesenie od výrobcu vozidla. Je povolené upraviť skelet v mieste uchytenia zavesenia zosilnením v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 254A–5.3.c.

7.2 Zadná náprava

Ľubovoľné zavesenie od výrobcu vozidla. Je povolené upraviť skelet v mieste uchytenia zavesenia zosilnením v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 254A–5.3.c.

8. Kolesá

Kompletné kolesá a ich uchytenia sú ľubovoľné s podmienkou že ich montážou nevznikne potreba upraviť náboje kolies. Súčasne platí obmedzenie dané bodom 2.1.b. V žiadnom prípade šírka kompletného kolesa vo vzťahu k objemu motora nesmie prekročiť nasledujúce hodnoty:

	do 1 000 cm ³	7"
od 1 000 cm ³	do 1 400 cm ³	7"
od 1 400 cm ³	do 1 600 cm ³	8"
od 1 600 cm ³	do 2 000 cm ³	8"
od 2 000 cm ³	do 3 500 cm ³	8,5"

8.1 Pneumatiky

Ľubovoľné s obmedzením montáže na koleso tak aby nevzniklo žiadne nebezpečenstvo z nepovolenej rozmerovej odlišnosti. Pneumatiky typu Slick sú povolené

8.2 Kompletné kolesá

Sú ľubovoľné čo sa týka materiálu, rozmerové obmedzenia sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách.

8.3 Rezervné koleso

Nie je povinné.

9. Brzdový systém

9.1 Všeobecne

Pôvodný brzdový systém vozidla musí zostať zachovaný.

9.2 Prevádzkové brzdy

Sú ľubovoľné.

Použitie karbónových brzdových kotúčov je zakázané.

9.3 Parkovacia brzda

Je povinná, účinná a musí pôsobiť na dve kolesa tej istej nápravy.

10. Priestor posádky

10.1 Definícia

a) Je povolené trvalé odstránenie všetkého obloženia a tlmiacich materiálov, okrem

obloženia dverí na strane jazdca.

- b) Priestorom posádky je zakázané vedenie palivového potrubia, olejového potrubia, potrubia brzdovej kvapaliny bez dodatočnej ochrany zamedzujúcej únik paliva do tohto priestoru. Pre montáž potrubia v priestore posádky musia byť dodržané MŠP Príloha „J“ článok 253–3.2.
- c) Prístrojová doska je ľubovoľná, ktorá pre jazdca nepredstavuje nebezpečenstvo zranenia (ostré hrany, minimálny priestor pre ovládanie ovládačov a pod.)
- d) Kontrolne a meracie prístroje a ovládače sú ľubovoľné, nesmú však predstavovať pre jazdca žiadne nebezpečenstvo.

10.2 Ochranná klietka

- a) Ochranná klietka musí byť minimálne v prevedení podľa obrázku 253–35A prílohy „J“ v zostave

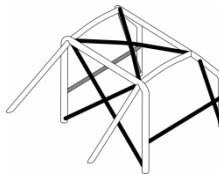
- predný oblúk, spojenie bočný / hlavný oblúk
- variantne dva bočné pol oblúky / ich prepojenie v prednej hornej časti
- hlavný oblúk
- dvojica zadných vzpier
- diagonálne vystuženie hlavného oblúka
- bočné vystuženie,

obrázok 253–35A



- b) ochranná klietka pre vozidlá s objemom motora nad 2000 cm³, minimálne v prevedení podľa obrázku 253–35C prílohy „J“ v zostave:

- predný oblúk, spojenie bočný / hlavný oblúk
- variantne dva bočné pol oblúky
- hlavný oblúk
- dvojica zadných vzpier
- diagonálne vystuženie hlavného oblúka
- bočné vystuženie
- strešné vystuženie
- vystuženie predného oblúka (pol oblúka)



Pre materiál, zváranie, ohýbanie, uchytenie do skeletu vozidla, prípadné ďalšie doplnenie voliteľných dielcov nad rámec vyššie uvedenej zostavy platia predpisy MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–8.

- c) Rúrky ochrannej klietky musia mať obloženie so zvýšenou odolnosťou voči horeniu na miestach kde môže prísť do kontaktu s prílbou a telom posádky.

10.2.1 Zvláštny prípad.

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou a doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

10.3 Sedadlá

- a) Je povolené odstránenie sedadla spolujazdca a zadných sedadiel.
- b) Sedadlo jazdca musí byť športové s homologáciou FIA, (nemusí byť platná), nepoškodené, uchytené podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–16.

10.4 Bezpečnostné pásy

Sú povolené minimálne 4 popruhovú nepoškodené bezpečnostné pásy s homologáciou FIA (nemusí byť platná), 4 body uchytenia podľa MŠP FIA Príloha „J“, článok 253–6.

10.5 Ochranná sieťka

Je odporúčaná použiť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–11.

10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Hasiace systémy nie sú povinné. Je povinný jeden hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie hasiaceho prístroja musí byť dvomi kovovými pásmi. Každý pás musí byť uchytený dvomi skrútkami M8 kvality 8.8 o skelet vozidla. Zosilnenie skeletu pre každú skrútku musí byť zo spodnej strany platničkou 40 cm³ hrúbky 3 mm v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-16.

11. Karoséria

11.1 Materiál

Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný.

11.2 Okná

Čelné sklo musí byť nepoškodené, z lepeného skla s homologačnou značkou. Bočné sklá musia byť, buď z bezpečnostného skla alebo polykarbonátu minimálnej hrúbky 4 mm. Upevnenie skiel a ich mechanizmy posúvania sú ľubovoľné. V okne jazdca je možné vytvoriť odsúvacie okienko. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla.

11.3 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru.

Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane minimálne 1. Materiál kapoty motora, veka batožinového priestoru je ľubovoľný. Vnútorý tvar dverí je ľubovoľný a musí byť prekrytý celistvým panelom s využitím predpisu MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.7.3.4.b. Vystuženie dverí jazdca musí zostať pôvodné. Je povinné dodatočné uchytenie veka motorového a batožinového priestoru ktoré musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–5. Vnútorý tvar zadných dverí je ľubovoľný a môžu byť privarené do skeletu.

11.4 Ťažné oká.

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–10.

12. Aerodynamické prvky

Maximálna šírka nesmie presahovať obrys karosérie bez spätných zrkadiel. Pri pohľade zhora nemusia byť obrysy aerodynamických častí zhodné s obrysom karosérie. Aerodynamické prvky v prednej časti vozidla nesmú v žiadnom prípade presahovať viac ako 200 mm predný okraj karosérie smerom dopredu (merané od predného okraja karosérie v osi vozidla). V zadnej časti vozidla aerodynamický prvok, vrátane jeho držiakov, môže byť maximálne 400 mm od zadného okraja karosérie a nesmie byť vyššie ako 100 mm nad najvyšší bod strechy. Upevnenie zadných aerodynamických prvkov musí byť na pevnú štruktúru vozidla okrem homologovaných aerodynamických prvkov pre dané vozidlo. Tvar a materiál aerodynamických častí je ľubovoľný nesmie však tvoriť ostré hrany. Použitie ochranného krytu spodnej časti vozidla je povolené s prechodom v zadnej časti do difúzora s cieľom vytvorenia aerodynamického efektu.

13. Povolené zmeny a doplnky

Všetko čo nie je v jednotlivých kapitolách povolené je zakázané.

XVIII. FIA CEZ Championship 2013 (FIA Majstrovstvá zóny strednej Európy)

1.1 Všeobecné podmienky

V súlade s článkom 23-B-4 Štatútu FIA, Svetová rada (pre karting CIK/FIA) uznala Zónu strednej Európy (CEZ). V CEZ sú zastúpené nasledovné krajiny: Rakúsko, Bosna-Hercegovina, Chorvátsko, Česká republika, Maďarsko, Taliansko, Macedónsko, Čierna hora, Poľsko, Srbsko, Slovinsko, a Slovenská republika (ďalej označované ako zónové krajiny). V roku 2013 sa CEZ majstrovstvá uskutočnia v disciplínach autokros, pretekoch automobilov na okruhu (tiež pre historické vozidlá), vytrvalostné preteky automobilov na okruhu, cross country, preteky automobilov do vrchu (tiež pre historické vozidlá), karting, rally (tiež pre historické vozidlá) rallykros a slalom a budú vypísané pre držiteľov platných národných alebo medzinárodných licencií vystavených niektorou z ASN patriacou do CEZ. Povolenie štartu v zahraničí nie je nutné.

Podujatia CEZ sú uvedené v kapitole XXI Ročenky SAMŠ. Pre každú disciplínu bude v kalendári zapísaných maximálne 12 podujatí (jedno na každú členskú ASN; ak bude do CEZ majstrovstva prihlásených menej ako 12 podujatí Rada CEZ rozhodne o zostávajúcich podujatiach). Záverečné rozhodnutie o počte podujatí započítavaných do Majstrovstva stanoví Rada FIA CEZ krajín. Zmeny podujatí (dátumy a/alebo miesta konania) musia byť zverejnené najneskôr 60 dní pred štartom príslušného podujatia, v opačnom prípade bude podujatie zrušené v kalendári Majstrovstva.

Oficiálny kalendár bude dostupný na sekretariátoch ASN v CEZ krajinách a na www.cez-motorsport.com.

1.2 Predpisy / činovníci

Všetky podujatia CEZ majstrovstiev musia byť organizované v súlade s Medzinárodnými športovými predpismi a ich prílohami, národnými športovými predpismi ASN krajín, kde sa podujatia budú organizovať, týmito predpismi pre FIA CEZ majstrovstvá a zvláštnymi ustanoveniami daného podujatia. Činovníci sú na podujatia delegovaní s ASN organizátora, minimálne jeden športový komisár musí byť delegovaný z inej členskej CEZ-ASN (s výnimkou slalomu, kde je povinný iba jeden športový komisár). Za účelom podpory zahraničných súťažiakov má byť v zvláštnych ustanoveniach menovaný činovník pre styk s jazdcami, ktorý hovorí anglicky alebo nemecky.

1.3 Zvláštne ustanovenia

Musia byť vydané v anglickom jazyku a ak je potrebné aj v príslušnom národnom jazyku organizátora. Kópie definitívnej verzie zvláštnych ustanovení musia byť zaslané e-mailom na sekretariát CEZ (osk@oeamtc.at) najneskôr 45 dní pred termínom začiatku podujatia, aby mohli byť zverejnené na web stránke www.cez-motorsport.com. Ak organizátor na svojom podujatí nemôže vypísať všetky triedy, skupiny alebo kategórie zverejnené v predpisoch CEZ, musí byť táto skutočnosť jasne uvedená v ZU podujatia. Taktiež minimálny počet prihlásených do tried, skupín, kategórií musí byť uvedený v ZU.

1.4 Zoznam prioritných jazdcov

Prihlášky jazdcov uvedených v zozname národných priorít na 1., 2. alebo 3. mieste, nesmú byť odmietnuté.

1.5 Prihlášky

Na podujatia sa môžu prihlásiť iba jazdci, ktorí sú držiteľmi medzinárodných alebo národných licencií vydaných ASN, ktorá je členom CEZ. Do výsledkov Majstrovstva budú započítaní len jazdci s minimálnym vekom 16 rokov (vekový limit pre účastníkov v Autocross-Junior-Buggy-majstrovstve a Karting- majstrovstve sú definované v predpisoch Majstrovstva pre tieto disciplíny). Ak je umožnený štart jazdcami mladšími ako 16 rokov na podujatí Majstrovstva na základe národných predpisov, bude to uvedené v ZU podujatia – ale títo jazdci nebudú zaradení do výsledkov Majstrovstva.

V roku 2013 sa aj držiteľia licencií z Albánska (Automobile Club Albania/ACA) môžu prihlásiť

do CEZ majstrovstva. Prihlášky majú byť zasielané organizátorom daných podujatí podľa FIA Medzinárodných športových predpisov. Krajínám CEZ je povolené uzatvárať vzájomné dohody týkajúce sa výšky prihlasovacích vkladov. Pre všetky prihlášky na podujatia CEZ majstrovstva platí nasledovné:

Klasifikácia účastníkov podujatí CEZ do CEZ majstrovstva nesmie závisieť od dodatočnej prihlášky a ani od dodatočného prihlasovacieho vkladu. Súťažiaci/jazdec zaslaním prihlášky organizátorovi alebo ASN potvrdzuje svoju pripravenosť na účasť aj v prípade, že neuhradil včas prihlasovací vklad. V prípade, že súťažiaci/jazdec sa nebude prezentovať na administratívnom preberaní, resp. na podujatí bez predošlého písomného ospravedlnenia neúčasti je povinný uhradiť prihlasovací vklad.

1.6 Prideľovanie bodov a klasifikácia

V každej disciplíne, skupine, divízii alebo kategórii CEZ majstrovstva budú pridelené body v súlade so stupnicou uvedenou v predpisoch, v kapitole „klasifikácia“ pre každé Majstrovstvo. Započítané budú všetky výsledky, žiadny výsledok sa nebude odpočítavať zo záverečnej klasifikácie. Do záverečnej klasifikácie CEZ majstrovstva budú zaradení len tí jazdci, ktorí sa zúčastnia minimálne na jednom podujatí danej disciplíny v zahraničí. „Zúčastniť sa“ znamená byť na štarte aspoň jedných pretekov (jazdy) daného podujatia (pre autokros a rallykros to znamená zúčastniť sa oficiálneho tréningu). Ďalšie úpravy sú uvedené pri jednotlivých disciplínach CEZ majstrovstva. Ak budú v záverečnej klasifikácii skupiny alebo kategórie CEZ majstrovstva klasifikovaní menej ako traja jazdci bude toto Majstrovstvo bude považované za neplatné.

1.7 Rovnosť bodov (ex aequo)

Ak jazdci získajú rovnaký počet bodov, pre rozhodnutie medzi nimi sa použijú nasledovné pravidlá:

- 1) počet umiestnení (1. miesto, 3. miesto, atď.) získaných v klasifikáciách na uskutočnených podujatiach CEZ, ktoré sa berú do úvahy pre pridelenie bodov
- 2) počet získaných umiestnení v klasifikáciách započítavaných podujatí, na ktorých sa všetci, ktorých sa to týka zúčastnili

V prípade ďalšej zhody bodov získajú jazdci vo výsledkoch Majstrovstva rovnaké umiestnenie.

1.8 Výsledky

ASN sú zodpovedné za to, že organizátori budú neodkladne zasielať oficiálne výsledky a opravené zoznamy prihlásených tak skoro, ako je možné, na sekretariát CEZ (e-mail: martin.suchy@oeamtc.at), kde budú spracované výsledky Majstrovstva podľa týchto zaslaných dokumentov. Neoficiálne výsledky CEZ majstrovstva budú priebežne počas roka zverejňované na web stránke www.cez-motorsport.com. Pokiaľ nebudú vznesené námietky od ASN súťažiaceho/jazdca e-mailom /faxom /listom, budú zverejnené výsledky Majstrovstva prehlásené od 18. novembra 2013 za „konečné a oficiálne“.

1.9 Ceny

V každej disciplíne CEZ Majstrovstva budú za prvé tri miesta udelené ceny v skupinách alebo kategóriách alebo divíziách určených v predpisoch disciplín.

Na konci sezóny budú sčítané umiestnenia jazdcov na 1., 2. a 3. miestach vo výsledkoch Majstrovstva v jednotlivých disciplínach do „Nations Trophy“ (trofej národov). Pre každú krajinu sa budú sa uznávať umiestnenia držiteľov jej licencie (1 bod za jedno miesto; v prípade nerozhodného výsledku rozhodne vyšší počet lepších umiestnení).

Krajina s najvyšším počtom bodov bude vyhlásená za víťaza Nations Trophy pre daný rok. Reprezentanti ASN, ktoré sa umiestnili na 1., 2. a 3. mieste budú predstavení na výročnom odovzdávaní cien CEZ Championship.

1.10 Správa (administrácia)

CEZ Majstrovstva bude spravovať ASN Rakúska (OEAMTC/OSK – viď tiež web stránku www.cez-motorsport.com). Všetka komunikácia so súťažiacimi/jazdcami sa musí vykonávať prostredníctvom ich materskej ASN.

1.11 Udelenie ceny „Talent roka“

Rada CEZ krajín môže rozhodnúť každý rok o udelení titulu „Talent roka“ pre mladých jazdcov z CEZ krajín, ktorí dosiahli mimoriadne výkony. Odmenení jazdci (maximálne 2 ročne) by mali preukázať svoj talent na podujatiach od CEZ majstrovstiev po FIA medzinárodnú športovú scénu.

Nasledovné podmienky sa musia rešpektovať:

- maximálny vek jazdca (jazdcov): 25 rokov dosiahnutých počas príslušného roku
- jazdec (jazdci) budú odmenení za výsledky dosiahnuté na nasledovných podujatiach: FIA majstrovstvá, FIA Poháre, FIA seriály, medzinárodné seriály schválené FIA.

ASN musí zaslať žiadosť za svojich kandidátov prezidentovi CEZ do 15. októbra kalendárneho roka, v ktorom títo jazdci dosiahli svoje úspechy a následne budú návrhy na ocenenia odoslané všetkým ASN na schválenie.

Talent (talenti) roka bude predstavený na výročnom odovzdávaní cien CEZ majstrovstiev.

2. Bezpečnostné predpisy

Platia aktuálne predpisy FIA a FIA/CIK

Použitie FHR (HANS®) systému je dôrazne odporúčané pre všetkých účastníkov na podujatiach CEZ.

3. FIA CEZ HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAV 2013

3.1 Spôsobilé vozidlá

Majstrovstvo je vypísané pre nasledovné divízie:

Divízia 1: - skupina N (vrátane vozidiel R1)

Divízia 2: - skupina A (vrátane vozidiel R2, R3 & R5, WRC, Super 1600), skupina S2000 (Super 2000 rally & okruh kombinované, včítane R4)

Divízia 3: - skupina E1, skupina GT (GT1, GT3 & RGT kombinované), E2-SH

Divízia 4: - skupina D/E2-SS do 3000 cm³

Divízia 5: - skupina CN, E2-SC do 3000 cm³

Pre skupiny E1, E2-SH, E2-SC & E2-SS sa majú dodržať minimálne hmotnosti podľa Prílohy J, článok 277.

Zahrievanie pneumatík je zakázané (pre všetky spôsobilé vozidlá)

3.2 Podujatia započítavané do Majstrovstva

Miesta a termíny podujatí sú uvedené v kalendári FIA CEZ Majstrovstiev (aktualizovaná verzia www.cez-motorsport.com). Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

3.3 Organizácia podujatí

Podujatia sa musia organizovať v súlade s FIA MŠP a jeho prílohami. Minimálna dĺžka pretekov je 5 km. Môže sa skladať z 1, 2 alebo 3 jazd.

3.4 Klasifikácia

Po skončení každých započítavaných pretekov bude zostavená absolútna klasifikácia pre každú divíziu uvedenú v článku 3.1. Pre každú divíziu budú body pridelené nasledovne: 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1.

V prípade, že počet štartujúcich bude nižší ako 5, bude pridelený polovičný počet bodov.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev PAV:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v divízii 1 alebo 2
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v divízii 3
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v divízii 4 alebo 5.

4. FIA CEZ HISTORIC-HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAV historikov 2013

4.1 Spôsobilé vozidlá

Majstrovstvo je vyhradené pre (podľa Prílohy K):

Kategória 1 (Periódy C, D, E, F, G1,GR)

Kategória 1.1: (SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, GT 1-17, TC 1-15, GTS 1-17)

Trieda A1 do 850 cm³

Trieda A2 do 1150 cm³

Trieda A3 do 1300 cm³

Trieda A4 do 1600 cm³

Trieda A5 do 2000 cm³

Trieda A6 nad 2000 cm³

Kategória 1.2: (TSRC 1-18, GTP E-F, HST 1-5, HS 2-6 dvojsedadlové)

Trieda A7 do 1300 cm³

Trieda A8 do 1600 cm³

Trieda A9 do 2000 cm³

Trieda A10 nad 2000 cm³

Kategória 2 (Periódá G2, H1, HR)

Kategória 2.1: (T 16-25, TC 16-25, GT 18-27, GTS 18-27)

Trieda B1 do 850 cm³

Trieda B2 do 1150 cm³

Trieda B3 do 1300 cm³

Trieda B4 do 1600 cm³

Trieda B5 do 2000 cm³

Trieda B6 nad 2000 cm³

Kategória 2.2: (TSRC, HST 1-5, S 2/1)

Trieda B7 do 1300 cm³

Trieda B8 do 1600 cm³

Trieda B9 nad 1600 cm³

Kategória 3 (Periódá H2,I,IR)

Kategória 3.1: (T 26-35, TC 26-35, GT 28-37, GTS 28-37)

Trieda C1 do 1300 cm³

Trieda C2 do 2000 cm³

Trieda C3 nad 2000 cm³

Kategória 3.2: (TSRC, HST)

Trieda C4 do 2000 cm³

Trieda C5 nad 2000 cm³

Kategória 4 (J1, JR)

Kategória 4.1: (T, CT, GT, GTS-01.01.1982 do 31.12.1985)

Trieda D1 do 1600 cm³

Trieda D2 do 2000 cm³

Trieda D3 nad 2000 cm³

Kategória 4.2: (TSRC, skupina C, S2/3, GC 1a, GC 1b, GC 2a, GC 2b, SN2500, SN3000)

Trieda D4 do 2000 cm³

Trieda D5 nad 2000 cm³

Vozidlá skupiny A a skupiny B musia byť v súlade s bezpečnostnými požiadavkami, ktoré sú uvedené v Prílohe K, XI.

Vozidlá skupiny A a skupiny B vylúčené s FIA (pozri Prílohu K, čl. 7.4.1) nie sú akceptované

Kategória 5 (Periódá C, D, E, F, GR, HR, IR)

Kategória 5.1: (GP 8-15, V 6-9, HS 2-6 jednosedadlové, F1/1, F2/1, F3/1)

Trieda E1 1919-1953 bez obmedzenia objemu
Kategória 5.2: (jednosedadlové)
Trieda 52 1954-1982 do 1600 cm³
Trieda E3 1954-1982 do 2000 cm³
Kategória 5.3: (FJ1, FJ2)
Trieda E4 s motorom vpredu
Kategória 5.4: (FJ1, FJ2)
Trieda E5 s motorom vzadu

V roku 2013 vozidlá periódy J2 (T, CT, GT, GTS) sú povolené na všetkých podujatiach, bez toho, aby boli spôsobilé pre zisk bodov.

V prípade preplňovania (pozri definíciu v aktuálnej Prílohe J) bude nominálny zdvihový objem týchto vozidiel vynásobený 1,4 a vozidlo bude zaradené do triedy, ktorá bude zodpovedať takto vypočítanému fiktívnemu objemu.

Nárazníky: môžu byť odstránené za predpokladu, že hmotnosť vozidla je v súlade s minimálnou hmotnosťou uvedenou v homologačnom liste.

Pneumatiky: Dorezávanie cestných pneumatík je zakázané, vozidlá periódy G2 môžu používať pneumatiky slick.

Pri technickom preberaní na každom podujatí musí súťažiaci predložiť platný preukaz historického vozidla FIA HTP alebo preukaz historického vozidla vydaný ASN pre každé prihlásené vozidlo. Každá prihláška na podujatie musí byť doplnená fotokópiou prvej strany HTP.

Zahrievanie pneumatík je zakázané pre všetky vozidlá.

4.2 Podujatia započítavané do Majstrovstva

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

4.3 Organizácia podujatí

Dĺžka trate musí byť minimálne 3,5 km. Všetky podujatia majú mať pevný štart. V priebehu podujatia je povolené roztlačať vozidlá na ľubovoľnom mieste trate ale iba pod dohľadom činovníkov pretekov. Použitie akéhokoľvek zariadenia na ohrievanie pneumatík je zakázané.

4.4 Klasifikácia

Klasifikácia bude vykonaná podľa pravidiel uvedených v zvláštnych ustanoveniach podujatia.

Po skončení každého započítavaného podujatia bude zostavená absolútna klasifikácia pre každú triedu uvedenú v čl. 4.1. Pre každú triedu budú pridelené body nasledovne:

pre triedy s 3 a viacerými štartujúcimi: 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1.

pre triedy s menej ako 3 štartujúcimi: 12,5 - 9

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev PAV historikov:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v kategórii 1
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v kategórii 2
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v kategórii 3
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v kategórii 4
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v kategórii 5

Všeobecne platia predpisy pre Majstrovstvá Európy historických vozidiel.

5. FIA CEZ CIRCUIT RACING CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAO 2013

5.1 Spôsobilé vozidlá

Majstrovstvo je vypísané pre:

Divízia 4

- skupina D4 - 1600 cm^{3*} (včítane skupín E1, N, A, Kit Car, S1600, H a F, všetky spolu)

Minimálna hmotnosť vozidiel 800 kg

- skupina D4 - 2000 cm^{3*} (včítane skupín E1, N, A, Kit Car, ST, SP, S2000, ETCC, H a F,

všetky spolu)

Minimálna hmotnosť vozidiel 900 kg

- skupina D4 - 3500 cm³* (včítane skupín E1, N, A, GT, H a F, všetky spolu)

Minimálna hmotnosť vozidiel 1100 kg

- skupina D4 +3500 cm³* (včítane skupín E1, N, A, GT, H a F, všetky spolu)

Minimálna hmotnosť vozidiel 1150 kg.

* = podľa národných predpisov (každé vozidlo musí mať k dispozícii potvrdenie vydané materskou ASN, že je v súlade s národnými predpismi) a nasledovnými pravidlami: Dieselové vozidlá s jednou poháňanou nápravou a prepĺňovaným motorom s nominálnym objemom menším ako 2000 cm³ a minimálnou hmotnosťou nie menšou ako 1000 kg sú povolené v príslušných skupinách do 2000 cm³.

- skupina D5 (včítane skupín E1, Kit car, GT, H a F, E2-SH a SC do 2000 cm³, všetky spolu)
Vozidlá v skupinách E1, Kit car, GT, H a F ktoré nevyhovujú pre minimálnu hmotnosť divízie 4 na objem motora (D4 – 1600 cm³= 800 kg, D4 – 2000 cm³= 900 kg, D4 – 3500 cm³= 1100 kg, D4 + 3500 cm³= 1150 kg) a E2-SH a SC-2000 cm³. Hmotnostné limity pre tieto vozidlá musia byť podľa FIA alebo národných homologácií.

Minimálny počet prihlásených vozidiel do divízie 5 je 10 (všetky triedy spolu). Uskutočnia sa 2 preteky šprintu cez víkend.

Vozidlá divízie 4 a divízie 5 nesmú štartovať v tých istých šprintoch

Divízia 2

- skupina E2 - 2000 cm³ (Formula)

Pre Formulu 3 platí samostatný predpis CEZ majstrovstiev. Maximálny limit hladiny hluku je 102 dB (A) + tolerancia 2 dB (A)

5.2 Podujatia započítavané do Majstrovstva

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com). Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

5.3 Organizácia podujatí

Počet vozidiel v tréningu je závislý od licencie trate na ktorej je podujatie organizované. Musí byť organizovaný tréning v trvaní 30 minút.

Dĺžka každých pretekov musí byť minimálne 50 km a maximálne 100 km.

5.4 Klasifikácia

Do záverečného hodnotenia CEZ majstrovstva sa budú započítavať maximálne 2 jazdy každých pretekov (počet jász uvedený v kalendári CEZ majstrovstva, čl. 13). Body do klasifikácie každej zo 6 skupín uvedených v článku 5.1 budú udelené za každú jazdu podľa nasledovnej stupnice: 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 – 1 (v prípade, že počet štartujúcich bude nižší ako 6, bude pridelený polovičný počet bodov).

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev PAO:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 -1600 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 -2000 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 -3500 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 +3500 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D5
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine E2 -2000 cm³ (Formula).

Poznámky k technickým predpisom 2014

Technické predpisy budú od roku 2014 zmenené nasledovne:

Divízia 4, skupina D4 + 3500 cm³, skupina E1:

Maximálny objem motora bude obmedzený na 4000 cm³.

Vozidlá +4000 cm³ môžu štartovať ak budú v súlade s 3 parametrami platnej GT3

homologácie korešpondujúceho typu vozidla s aktuálnym FIA predpisom „Rovnováha výkonu (BOP)“, ktoré sú:

Hmotnosť, restriktor a zvýšenie tlaku pre prepĺňované motory, alebo vozidlá v súlade s

predpismi Ferrari-Challenge alebo Lamborghini Super Trofeo, všetko podľa posledne platných a oficiálne zverejnených/predložených technických predpisov

6. FIA CEZ CIRCUIT ENDURANCE CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v PAO Endurance 2013

6.1 Spôsobilé vozidlá

Majstrovstvo bude vypísané pre:

Divízia 4

skupina D4 - 1600 cm³* (včítane skupín E1, N, A, Kit Car, S1600, H a F, všetky spolu)
minimálna hmotnosť = 800 kg

skupina D4 - 2000 cm³* (včítane skupín E1, N, A, Kit Car, ST, SP, S2000, ETCC, H a F, všetky spolu)
minimálna hmotnosť = 900 kg

skupina D4 - 3500 cm³* (včítane skupín E1, N, A, GT, H a F, všetky spolu)
minimálna hmotnosť = 1100 kg

skupina D4 +3500 cm³* (včítane skupín E1, N, A, GT, H a F, všetky spolu)
minimálna hmotnosť = 1150 kg

* = podľa národných predpisov (každé vozidlo musí mať k dispozícii potvrdenie vydané materskou ASN, že je v súlade s národnými predpismi) a nasledovnými pravidlami: Dieselové vozidlá s jednou poháňanou nápravou a prepĺňovaným motorom s nominálnym objemom menším ako 2000 cm³ a minimálnou hmotnosťou nie menšou ako 1000 kg sú povolené v príslušných skupinách do 2000 cm³.

Divízia 5

skupina D5 - 4000 cm³* (včítane skupín E1, Kit car, GT, H a F, E2-SH a SC-2000 cm³, všetky spolu) Vozidlá v skupinách E1, Kit car, GT, H a F ktoré nevyhovujú pre minimálnu hmotnosť divízie 4 na objem motora (D4 – 1600 cm³= 800 kg, D4 – 2000 cm³= 900 kg, D4 – 3500 cm³= 1100 kg, D4 + 3500 cm³= 1150 kg) a E2-SH a SC-2000 cm³. Hmotnostné limity pre tieto vozidlá musia byť podľa FIA alebo národných homologácií.

Maximálny limit hladiny hluku je 102 dB (A) + tolerancia 2 dB (A).

Vozidlá divízie 4 a divízie 5 môžu štartovať spoločne v tých istých endurance-pretekoch.

6.2 Podujatia započítavané do majstrovstva

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com). Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

6.3 Organizácia podujatí

Počet vozidiel spôsobilých v tréningu je závislý od licencie trate okruhu na ktorom je podujatie organizované. Musí byť organizovaný tréning v trvaní 30 minút. Preteky Endurance majú byť v trvaní 2 až 3 hodiny. Team pozostáva s minimálneho počtu 2 jazdcov a maximálneho počtu 4 jazdcov na vozidlo.

Zastávky v boxoch:

povinná je minimálne 1 zastávka v boxoch. Servis a opravy na vozidle sa môžu vykonávať iba počas zastávky v boxoch. Motor všetkých vozidiel (včítane motorov s prepĺňaním) musia byť počas zastávky v boxoch vypnuté. Súčasne môžu na vozidle pracovať 4 osoby. Po celý čas musia mať tieto osoby oblečené vesty s číslom teamu. Navyše sa tam môže nachádzať umývač okien a „lollypop man“.

Tankovanie:

Motory všetkých vozidiel (včítane motorov s prepĺňaním) musia byť vypnuté počas tankovania. Počet zastavení na tankovanie nie je obmedzený.

a) Vozidlá s rýchlym tankovacím zariadením a FIA homologovanou palivovou nádržou

Tankovanie je povolené počas celého podujatia v boxoch. Čerpadlo palivovej nádrže, systémy vetrania a odvodušňovania musia byť homologované. Tankovanie vozidla iným spôsobom ako je gravitácia, s maximálnou výškou 2 m nad dráhou, na ktorej sa tankovanie uskutočňuje, je počas podujatia zakázané. Počas pretekov sa môže použiť iba zásobná nádrž, ktorá je v súlade s nákresom 252-7 (restriktor 38 mm). Teamy si majú sami natankovať s vlastným tankovacím vybavením. Člen teamu musí mať pripravený hasiaci prístroj s hmotnosťou minimálne 6 kg.

b) Vozidlá so štandardnou nádržou:

Tankovanie je povolené len v špeciálnych tankovacích priestoroch na konci boxovej uličky a má byť vykonané tromi vlastnými členmi teamu, ktorí použijú oceľové kanistre s kapacitou maximálne 20 litrov. Člen teamu musí mať pripravený hasiaci prístroj s hmotnosťou minimálne 6 kg. Všetci títo členovia teamov musia mať oblečené nehorľavé kombinézy, rukavice a kukly.

6.4 Klasifikácia

Do záverečného hodnotenia CEZ sa bude započítava iba jedna jazda každých pretekov, ak nie je uvedené ináč v kalendári CEZ majstrovstiev (čl. 13). Body budú udelené za každú jazdu v každej z piatich skupín uvedených v čl. 5a.1 podľa nasledovnej stupnice: 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1.

(V prípade, že počet štartujúcich bude nižší ako 5, bude pridelený polovičný počet bodov).

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev PAO

Endurance:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 -1600 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 -2000 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 -3500 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D4 +3500 cm³
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine D5 -4000 cm³

Poznámky k technickým predpisom 2014

Technické predpisy budú od roku 2014 zmenené nasledovne:

Divízia 4, skupina D4 + 3500 cm³, skupina E1:

Maximálny objem motora bude obmedzený na 4000 cm³.

Vozidlá +4000 cm³ môžu štartovať ak budú v súlade s 3 parametrami platnej GT3 homologácie korešpondujúceho typu vozidla s aktuálnym FIA predpisom „Rovnováha výkonu (BOP)“, ktoré sú: hmotnosť, restriktor a zvýšenie tlaku pre preplňované motory, alebo vozidlá v súlade s predpismi Ferrari-Challenge alebo Lamborghini Super Trofeo, všetko podľa posledne platných a oficiálne zverejnených/predložených technických predpisov

7. FIA CEZ SLALOM CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v slalome 2013

7.1 Spôsobilé vozidlá

Majstrovstvo je vypísané pre :

- skupina N (včítane R1)
- skupina A (včítane R2 a R3, WRC & Kit Car), S2000, SP
- skupina E1*, E2-SH*, GT1 - GT4
- skupina štandardných produkčných vozidiel **
- skupina upravených štandardných produkčných vozidiel ***

* v súlade s národnými predpismi (každé vozidlo musí mať potvrdenie materskej ASN, že vozidlo vyhovuje národným predpisom)

** každé vozidlo musí tiež zodpovedať technickým predpisom pre FIA CEZ štandardné produkčné vozidlá

*** každé vozidlo musí tiež zodpovedať technickým predpisom pre FIA CEZ upravené štandardné produkčné vozidlá.

V Taliansku musia byť vozidlá vybavené bezpečnostným rámom podľa Prílohy J FIA MŠP.

7.2 Podujatia započítavané do Majstrovstva

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

7.3 Organizácia podujatí

Podujatia musia byť organizované v súlade so MŠP FIA a prílohami a predpismi FIA CEZ pre slalom.

7.4 Klasifikácia

Po skončení každého započítavaného podujatia bude zostavená absolútna klasifikácia pre každú skupinu uvedenú v článku 6.1. Pre každú skupinu budú body prideľované nasledovne: 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1. V prípade, že počet štartujúcich bude nižší ako 6, bude pridelený polovičný počet bodov.

V prípade "nerozhodných pretekov" budú body za umiestnenia spočítané a rozdelené rovnakým dielom dotknutým jazdcom.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev v slalome:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine N alebo A
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine E1, E2-SH, GT1-GT4
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine štandardných produkčných vozidiel alebo upravených štandardných produkčných vozidiel.

8. FIA CEZ AUTOCROSS CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v autokrose 2013

8.1 Povolené vozidlá

Majstrovstvo je vypísaná pre:

- Touring Autocross a skupina H podľa národných predpisov (každé vozidlo musí mať potvrdenie materskej ASN, že vozidlo spĺňa národné predpisy)

- Touring Autocross 1600

divízia Touring Autocross a skupina H podľa národných predpisov (každé vozidlo musí mať potvrdenie materskej ASN, že vozidlo spĺňa národné predpisy) a s nasledovnými pravidlami:

- motor s objemom do 1600 cm³ bez preplňovania,

- s jednou poháňanou nápravou:

hmotnosť:

do 1000 cm³ 710 kg

nad 1000 cm³ a do 1400 cm³ 800 kg

nad 1400 cm³ a do 1600 cm³ 890 kg

- Buggy 1600 (do 1600 cm³)
- Super Buggy (nad 1600 cm³ - do 4000 cm³)
- Junior Buggy (do 600 cm³)

vek jazdcov: 12 – 21 rokov (rozhodujúci je dátum narodenia, v prípade, že jazdec dosiahne maximálny vek, môže dokončiť CEZ majstrovstvá v danom roku).

Vozidlá musia zodpovedať čl. 279 FIA Prílohy J (Super Buggy) alebo národným predpisom (každé vozidlo musí mať potvrdenie materskej ASN, že vozidlo spĺňa národné predpisy).

8.2 Započítavané podujatia

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

8.3 Organizácia podujatí

Podujatia musia byť organizované v súlade s FIA MŠP a jeho prílohami.

8.4 Klasifikácia

V každej zo štyroch divízií uvedených v článku 7.1 budú body udeľované v súlade s nasledovnou stupnicou: 20 - 17 - 15 - 13 - 12 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 a tak ďalej až po 1 bod na šiestnástom mieste. V prípade, že počet štartujúcich v divízii bude nižší ako 5, bude pridelený polovičný počet bodov.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev v autokrose:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v Touring Autocross a skupine H
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v Touring Autocross 1600
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v Buggy 1600
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v Super Buggy
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v Junior Buggy.

9. FIA CEZ RALLYCROSS CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v rallykrose 2013

9.1 Spôsobilé vozidlá

Pre všetky divízie a triedy (ak nie je inak definované v príslušnej divízii/triede) platí:

- vybavenie jazdcov podľa platných FIA homologácií (okrem Super Nationals)
- lisované alebo rezané pneumatiky slick podľa pravidiel CEZ 2008 (s výnimkou Super Nationals)

Supercars:

vozidlá s pohonom štyroch kolies do 3500 cm³ alebo s jednou poháňanou nápravou (bez limitu na objem) vyhovujúce aktuálnym predpisom pre FIA RX; minimálna hmotnosť (včítane výbavy a jazdca) podľa FIA Prílohy J, čl. 279.

+1600 – 2000 cm³ = 1100 kg;

+2000 – 2500 cm³ = 1130 kg;

+2500 – 3000 cm³ = 1210 kg;

+3000 – 3500 cm³ = 1300 kg;

+3500 – 4000 cm³ = 1380 kg

Povolené sú aj vozidlá so skončenou homologáciou z aktuálnych Super Nationals, s pohonom štyroch kolies, s objemom do 4000 cm³ alebo vozidlá s jednou poháňanou nápravou (bez limitu na objem). Na zaistenie toho, že vozidlá Super Nationals môžu súťažiť s modernými vozidlami, sú definované nasledovné výnimky:

vzduchový restriktor a bezpečnostná výbava podľa platných FIA predpisov, ľubovoľná prístrojová doska, vozidlá musia byť vybavené katalyzátorom, limit hladiny hluku 100 dB. Minimálne hmotnosti (včítane výbavy a jazdca): vid' vyššie.

Super 1600:

podľa platných FIA pravidiel (homologácia – perióda v CEZ = +4 roky po skončení podľa FIA).

Touring cars:

podľa FIA predpisov (homologácia – perióda v CEZ +4 roky po skončení podľa FIA) a tiež vozidlá s prednou poháňanou nápravou bývalej divízie 2 (podľa FIA predpisov 2008)) do 2000 cm³, ľubovoľná prístrojová doska, limit hladiny hluku 100 dB, vozidlá musia byť vybavené s katalyzátorom.

Super Nationals (skupina H včítane divízie 5/6/CZ a divízie 5/HUN):

národné predpisy s nasledovnými výnimkami: iba vozidlá s jednou poháňanou nápravou do 4000 cm³, pneumatiky sú ľubovoľné, prepĺňovanie je ľubovoľné, katalyzátor je ľubovoľný, limit hladiny hluku 100 dB, bezpečnostné vybavenie musí zodpovedať aktuálnym FIA štandardom (okrem: palivová nádrž: buď originálna alebo nádrž vyrobená zo zliatiny s max. objemom 20 l alebo homologovaná motor športová nádrž so skončenou homologáciou (plus 4 roky); sedadlá a bezpečnostné pásy" so skončenou homologáciou (plus 5 rokov). Minimálna hmotnosť (včítane výbavy jazdca): - 800 cm³ = 620 kg; +800 – 1000 cm³ = 710 kg; +1000 – 1400 cm³ = 800 kg; +1400 – 1600 cm³ = 890 kg; +1600 – 2000 cm³ = 970 kg; +2000 – 2500 cm³ = 1070 kg; +2500 – 3000 cm³ = 1150 kg; +3000 – 3500 cm³ = 1240 kg; 3500 - 4000 cm³ = 1320 kg

9.2 Štartovné čísla

Číslice musia byť čierne na bielom obdĺžnikovom podklade (minimálne 35 cm na 35 cm), číslice musia mať výšku 23 cm s hrúbkou čiar 4 cm alebo číslice podľa predpisov FIA-RX-EC s nasledovnými číslami:

Supercars:	1 – 99	Super1600:	101 – 199
Tourincars:	201 – 299	Super Nationals:	401 - 499

9.3 Podujatia

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočené

9.4 Organizácia podujatí

Podujatia sa majú organizovať v súlade s FIA MŠP a jeho prílohami. V prípade spoločných pretekov musí organizátor zaistiť samostatnú klasifikáciu každej divízie.

Podujatia budú prebiehať podľa predpisov pre FIA ME 2012.

Dodatočne:

Odporúča sa, aby „Joker lap“ a štartovací rošt sa nachádzali mimo trate.

V prípade, že v divízii je kvalifikovaných minimálne 20 jazdcov, uskutoční sa D-finále.

Rošty pre finále budú pozostávať zo 6 vozidiel v troch radoch po 2 vozidlá (2-2-2). Najvyššie kvalifikovaný jazdec si môže vybrať svoje štartové umiestnenie, potom si vyberá druhý, tretí, atď.

Ak je v divízii minimálne 20 kvalifikovaných jazdcov, uskutoční sa A,B,C a D finále. Ak ich je minimálne 14 bude A, B a C finále; ak ich je minimálne 9, bude A a B finále. Ak je počet kvalifikovaných jazdcov nižší ako 9, uskutoční sa len A finále.

5 najlepších jazdcov, ktorí majú najnižší celkový počet bodov z dvoch kvalifikačných jzd bude zaradených do A finále; ďalší najlepší od 16. po 10. miesto pôjde B finále, od 11. po 14. miesto C finále a tí čo sú na 15. až 20. mieste sa zúčastnia D finále. Prvá a druhý z D finále sa zúčastní C finále, víťaz C finále pôjde B finále a víťaz B finále sa zúčastní A finále ako posledný umiestnený na rošte

9.5 Klasifikácia

Body za umiestnenie budú prideľované v každej zo štyroch divízií uvedených v čl. 8.1 podľa stupnice 20 - 17 – 15 - 13 - 12 - 11 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1. Ak bude v divízii počet jazdcov nižší ako 5, bude pridelený polovičný počet bodov.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev v rallykrose:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v divízii Super Cars
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v divízii Super1600
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v divízii Touring Cars
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v divízii Super Nationals.

10. FIA CEZ RALLY CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v rally 2013

10.1 Spôsobilé vozidlá

Majstrovstvo bude vypísaná pre nasledovné skupiny:

Skupina vozidiel 2WD (triedy 5 – 10 podľa FIA športových predpisov pre regionálne majstrovstvá)

Produkčné vozidlá (trieda 3 podľa FIA)

Trieda 2 (podľa FIA).

10.2 Započítavané podujatia

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočené.

10.3 Organizácia súťaží

Súťaže sa musia organizovať v súlade s FIA MŠP a jeho prílohami.

10.4 Klasifikácia

Body budú pridelené riadne prihláseným jazdcom podľa stupnice 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1 v každej zo skupín uvedených v článku 9.1. Ak bude na štarte menší počet ako 6, bude pridelený polovičný počet bodov.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev v rally:

- jazdci (jazdec a spolujazdec), ktorí získali najvyšší počet bodov v skupine 2WD
- jazdci (jazdec a spolujazdec), ktorí získali najvyšší počet bodov v skupine produkčných vozidiel
- jazdci (jazdec a spolujazdec), ktorí získali najvyšší počet bodov v triede 2

11. FIA CEZ HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v rally historikov 2013

11.1 Spôsobilé vozidlá

Kategória 1

- cestné automobily vyrobené medzi 1/1/1931 a 31/12/1957 a cestovné a GT vozidlá homologované medzi 1/1/1958 a 31/12/1969:

trieda A1 do 1000 cm³ (pred 31/12/1961),
trieda A2 od 1000 cm³ do 1600 cm³ (pred 31/12/1961),
trieda A3 nad 1600 cm³ (pred 31/12/1961),
trieda B1 do 1000 cm³ (po 31/12/1961),
trieda B2 od 1000 cm³ do 1300 cm³ (po 31/12/1961),
trieda B3 od 1300 cm³ do 1600 cm³ (po 31/12/1961),
trieda B4 od 1600 cm³ do 2000 cm³ (po 31/12/1961),
trieda B5 nad 2000 cm³ (po 31/12/1961)

Kategória 2

- cestovné (T), súťažné cestovné (CT), GT a súťažné GT (GTS) vozidlá skupín 1 až 4, homologované medzi 1/1/1970 a 31/12/1975:

trieda C1 do 1300 cm³,
trieda C2 od 1300 cm³ do 1600 cm³,
trieda C3 od 1600 cm³ do 2000 cm³,
trieda C4 od 2000 cm³ do 2500 cm³,
trieda C5 nad 2500 cm³

Kategória 3

- cestovné (T), súťažné cestovné (CT), GT a súťažné GT (GTS) vozidlá skupín 1 až 4, homologované medzi 1/1/1976 a 31/12/1981:

trieda D1 do 1300 cm³,
trieda D2 od 1300 cm³ do 1600 cm³,
trieda D3 od 1600 cm³ do 2000 cm³,
trieda D4 od 2000 cm³

Kategória 4

cestovné (T), súťažné cestovné (CT), Grand Touring (GT) a súťažné GT (GTS) vozidlá skupín A a B, modely homologované medzi 1/1/1982 a 31/12/1985 (perióda J1 – pozri 10.1.2 nižšie)

Trieda E1 skupiny A do 1600 cm³
Trieda E2 skupiny A nad 1600 cm³
Trieda E3 skupiny B do 1600 cm³
Trieda E4 skupiny B nad 1600 cm³

V prípade preplňovania (pozri definíciu v aktuálnej Prílohe J) nominálny objem všetkých vozidiel bude vynásobený 1,4 a každé vozidlo bude zaradené do triedy v súlade s takto

získaným fiktívnym objemom.

Z bezpečnostných dôvodov dvojmiestne vozidlá s motorom v strede alebo vzadu nemajú byť prijaté do majstrovstva.

Vozidlám periódy J1, ktorá uvedená v čl. 1.1 Prílohy XI Prílohy K, je povolené zúčastniť sa na všetkých podujatiach a získavať body do Majstrovstva.

Vozidlá periódy J1 skupiny N je povolené zúčastniť sa na všetkých podujatiach ale bez zisku bodov. Takéto vozidlá skupiny N musia byť v súlade s požiadavkami na skupinu A, ako je uvedená v Prílohe XI Prílohy K.

Platný preukaz historického vozidla (HTP) vydaný FIA alebo preukaz historického vozidla vydaný ASN, ktorá je členom CEZ musí byť predložený súťažiacim pre každé prihlásené vozidlo pri technickom preberaní na každom podujatí. Každá prihláška na podujatie musí byť doplnená fotokópiou prvej strany HTP. Všetky vozidlá musia byť registrované na použitie na cestách otvorených pre verejnú premávku..

11.2 Započítavané podujatia

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

11.3 Organizácia súťaží

Celková dĺžka rýchlostných skúšok nesmie byť menej ako 50 km a nie viac ako 300 km, žiadna rýchlostná skúška nesmie byť dlhšia ako 30 km. Použitie akéhokoľvek zariadenia na zahrievanie pneumatík je zakázané.

11.4 Klasifikácia

Body budú pridelené riadne prihláseným jazdcom v každej triede (bez ohľadu na kategóriu) uvedenej v článku 10.1 podľa stupnice:

pre triedy s 2 alebo viacerými štartujúcimi: 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1, všetci ostatní, ktorí došli do cieľa 1 bod.

pre triedy s 1 štartujúcim: 15 bodov

Podujatia budú organizované v súlade s predpismi pre „Generally European Historic Sporting Rally Championship“.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev v rally historikov:

– jazdci (jazdec a spolujazdec), ktorí získali najvyšší počet bodov vo výsledkoch všetkých tried

V prípade rovnosti bodov bude mať prednosť jazdec so starším vozidlom podľa HTP.

V prípade sporov ohľadom veku vozidiel rozhodne CEZ.

11.5 Klasifikácia

12. FIA CEZ Championship 2013 - Zóna strednej Európy – karting

12.1 Spôsobilé vozidlá

Majstrovstvo bude vyhradené pre skupinu 2 / triedy KF2, KF3 a KZ2 podľa aktuálnych predpisov CIK/FIA:

KF2: jazdec musí mať minimálne 15 rokov, motor 125 cm³ (viď ročenku CIK)

KF3: jazdec musí mať 12 až 15 rokov, motor 125 cm³ (viď ročenku CIK)

KZ2: jazdec musí mať minimálne 15 rokov, motor 125 cm³ chladený vzduchom alebo kvapalinou, prevodovka s minimálne 3 a max 6 prevodmi (viď ročenku CIK)

ROTAX MAX JUNIOR

ROTAX MAX SENIOR

MICRO

ROTAX DD2

Všetky triedy ROTAX súťažia podľa pravidiel pre Rotax-Euro-Challenge schválený CIK:

Musia sa rešpektovať všetky technické predpisy zverejnené CIK, resp. s Rotax-Euro-Challenge pre rok 2013.

12.2 Započítavané podujatia

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

12.3 Organizácia súťaží

Súťaže sa musia organizovať v súlade s FIA MŠP a jeho prílohami a tiež podľa predpisov CIK/FIA a Basic S.R. pre toto Majstrovstvo.

12.4 Klasifikácia

Body budú pridelené riadne prihláseným súťažiacim podľa stupnice 25 - 20 - 16 - 13 - 11 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1 v každej zo skupín podľa čl. 11.1.

Ak bude počet na štartujúcich menší ako 6, bude pridelený polovičný počet bodov.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev v kartingu:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v triede KF2
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v triede KF3
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v triede KZ2
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v triede Rotax Max Juniors
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v triede Rotax Max Seniors
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v triede Micro
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v triede DD2

13. FIA CEZ CROSS-COUNTRY CHAMPIONSHIP 2013 – Majstrovstvo Zóny strednej Európy v CCR 2013

13.1 Spôsobilé vozidlá

Skupina T1: podľa FIA predpisov

Skupina T2: podľa FIA predpisov (homologačná perióda v CEZ = + 4 roky po jej skončení podľa FIA)

Skupina T3: podľa FIA predpisov

Skupina TH: vozidlá s pohonom 2 alebo 4 kolies, uzavretou karosériou (tiež vozidlá s neplatnou homologáciou). Súťažiaci musí pre každé prihlásené vozidlo predložiť technický CCR preukaz, spolu s potvrdením od materskej ASN, že vozidlo vyhovuje národným predpisom pre CCR.

Všetky vozidlá musia vyhovovať bezpečnostným predpisom FIA (sedadlá a pásy) s možnosťou, že bezpečnostná výbava nemá platnú homologáciu – ako napr. palivová nádrž môže byť na svojom originálnom mieste alebo môže byť komerčne vyrobená podľa príslušných bezpečnostných predpisov. Vozidlo musí vyhovovať predpisom pre cestnú premávku.

13.2 Započítavané podujatia

Miesta a termíny podujatí podľa kalendára FIA CEZ majstrovstiev (aktualizovaná verzia = www.cez-motorsport.com).

Ak bude počet uskutočnených započítavaných podujatí menší ako 3, bude sa Majstrovstvo považovať za neuskutočnené.

13.3 Organizácia súťaží

Súťaže sa musia organizovať v súlade s FIA MŠP a jeho prílohami a zvlášť v súlade s predpismi FIA pre CCR. Podujatia Baja CCR a šprint podujatia sa berú do úvahy pre toto Majstrovstvo. Podujatia môžu pozostávať z 2 alebo 3 dní – včítanie administratívneho a technického preberania.

Celková dĺžka jednotlivých úsekov (SS) na každom podujatí má byť od 150 km po 500 km; podujatia s dĺžkou SS viac ako 300 km budú klasifikované ako podujatia s koeficientom 2

(dvojité body).

13.4 Klasifikácia

Body za umiestnenie budú pridelené riadne prihláseným súťažiacim podľa stupnice 25 - 18 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 2 - 1 v každej zo skupín podľa čl. 12.1.

Ak bude počet štartujúcich menší ako 6, bude pridelený polovičný počet bodov.

Nasledovní jazdci budú na konci roka vyhlásení za víťazov CEZ majstrovstiev v CCR:

- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine T1
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine T2
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine T3
- jazdec, ktorý získal najvyšší počet bodov v skupine TH.

V prípade akýchkoľvek nejasností platí znenie pôvodného textu zverejnené na www.cez-motorsport.com

XIX.Športové predpisy pre MSR a pohárové seriály SAMŠ

1. Všeobecné podmienky

SAMŠ na rok 2013 vypisuje:

- Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilových rally, pretekoch automobilov do vrchu, pretekoch automobilov na okruhu, autokrose, slalome, drifte, šprinte, motokárach a minikárach.
- Pohárové seriály: Slovenský rally pohár (SRP), Slovenský autokrosový pohár (SAP), Slovenský kopcový pohár (SKP)

2. Hodnotenie

2.1 Hodnotenie v seriáloch

Do záverečného ročného hodnotenia vypísanej klasifikácie MSR, pohárového seriálu budú všetkým jazdcom alebo posádkam klasifikovaným na jednotlivých podujatiach seriálu pridelené body za umiestnenie v rámci vypísanej klasifikácie.

V národných juniorských kategóriách môže byť jazdec klasifikovaný od dňa, keď dosiahol požadovaný vstupný vek juniorskej kategórie, až do konca kalendárneho roka, v ktorom dovŕšil výstupný vek v juniorskej kategórii.

2.1.1

Titul Majster Slovenskej republiky v každej vypísanej klasifikácii bude vyhlásený a získa ho jazdec (posádka), ktorá získala najvyšší počet bodov zo započítavaných podujatí, ak sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- V seriáli MSR sa počas športovej sezóny uskutočnilo minimálne 6 podujatí v príslušnej klasifikácii.
- Jazdec alebo posádka odštartovala do minimálne 50 % podujatí seriálu MSR v príslušnej klasifikácii.
- V záverečnom ročnom hodnotení MSR vypísanej klasifikácie boli počas športovej sezóny klasifikovaní minimálne 4 jazdci resp. posádky, na minimálne 20% podujatí (súťažných dní, pretekov).
- Ak v niektorej vypísanej klasifikácii nie je splnená niektorá z podmienok uvedených pod písm. a) až c) titul Majster SR v nej nebude udelený.

2.1.2 Pohárové súťaže

Titul Víťaz SRP, SAP, SKP v každej vypísanej klasifikácii bude vyhlásený a získa ho jazdec (posádka), ktorá získala najvyšší počet bodov zo započítavaných podujatí, ak sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- V príslušnom seriáli sa počas športovej sezóny uskutočnilo minimálne 5 podujatí v príslušnej klasifikácii.
- Jazdec alebo posádka odštartovala do minimálne 50 % podujatí seriálu v príslušnej klasifikácii.
- V záverečnom ročnom hodnotení seriálu vypísanej klasifikácie boli počas športovej sezóny klasifikovaní minimálne 4 jazdci resp. posádky, na minimálne 20% podujatí (súťažných dní, pretekov).
- Ak v niektorej vypísanej klasifikácii nie je splnená niektorá z podmienok uvedených pod písm. a) až c) titul Víťaz pohára v nej nebude udelený.

2.1.3 Rovnosť bodov

Pri rovnosti bodov dvoch (alebo viacerých) jazdcov alebo posádok, budú postupne použité (až do odstránenia rovnosti) nasledujúce kritériá:

- úspešnejší jazdec alebo posádka je tá, ktorá získala body z nižšieho počtu započítavaných podujatí
- úspešnejší jazdec alebo posádka je tá, ktorá získala vyšší počet lepších umiestnení zo započítavaných podujatí
- úspešnejší jazdec alebo posádka je tá, ktorá získala vyšší počet lepších umiestnení z nezapočítaných podujatí

- d) úspešnejší je jazdec alebo posádka s nižším súčtom časov jednotlivých jžd z podujatí na ktorých sa stretli jazdci alebo posádky, ktorých sa to týka
- e) v prípade, že sa rovnosť neodstráni ani po použití kritérií a, b, c, d o poradí rozhodne VV SAMŠ.

3. Majstrovstvá Slovenskej republiky v rally a Slovenský Rally Pohár

3.1 Všeobecné ustanovenia pre MSR

3.1.1 Pre rok 2013 sú vypísané:

- a) Otvorené Majstrovstvá Slovenska v rally – Open Slovak Rally Championship (v ďalšom iba OMSR) pre súťažiacich, jazdcov a spolujazdcov s platnou licenciou vydanou SAMŠ (stupňa C, R alebo národnou, ktorí zároveň spĺňajú ustanovenia uvedené v článku 3.6.2 a 3.6.4) a ktorí sú uvedení v nominačnom zozname jazdcov rally 2013 alebo vlastnia licenciu vydanú ASN štátu patriaceho do FIA CEZ majstrovstva.
Jazdci s licenciou štátu patriaceho do FIA CEZ budú klasifikovaní v OMSR len v prípade, ak sa zaregistrujú na sekretariáte SAMŠ a zaplatia poplatok 150 € do termínu uzávierky prihlášok na to podujatie OMSR od ktorého si prajú byť klasifikovaní v OMSR. Spôsob registrácie a spôsob úhrady budú zverejnené na stránke www.sams-asn.sk
- b) Majstrovstvá Slovenka v rally (v ďalšom iba MSR) – pre posádky, ktorých súťažiaci, jazdec a spolujazdec majú štátnu príslušnosť SR a v ostatnom vyhovujú ustanoveniam v bode 3.1.1a.

3.1.2

Jednotlivých súťaží zaradených do OMSR/MSR sa môžu zúčastniť aj súťažiaci, jazdci a spolujazdci, ktorí sú držiteľmi licencie vydané ASN štátu EU, ktorý nepatrí do FIA CEZ majstrovstva. Výsledky týchto jazdcov a súťažiacich na podujatí sa nebudú započítavať do OMSR/MSR a ich účasť na podujatí nebude zohľadnená pre plnenie požiadaviek na klasifikáciu v seriáli.

3.2 Spôsobilé vozidlá

3.2.1 Vozidlá v úpravách podľa prílohy J FIA MŠP, resp. prílohy K FIA MŠP

- a) skupina N – upravené podľa článku 254
- b) skupina A (vrátane vozidiel WRC, vozidiel Kit car, Super 1600) – upravené podľa článku 255
- c) skupina R – upravené podľa článkov 260 a 260D
- d) Super 2000 Rally – upravené podľa článku 254A
- e) Super 2000-Rally – s 1,6 l turbo motorom a restriktorom upravené podľa článku 255A
- f) skupina RGT upravené podľa článku 256
- g) historické vozidlá - podľa Prílohy K FIA MŠP
- h) Vozidlá NGT upravené podľa článku 254 FIA prílohy J

Vozidlá s jednou poháňanou nápravou a s preplňovaným motorom Diesel s nominálnym objemom do 2000 cm³ sú povolené v skupine N aj A.

3.2.2 Vozidlá upravené podľa národných technických predpisov

- a) Skupina F - vozidlá podľa národných technických predpisov so športovým preukazom SAMŠ.
- b) Národné historické vozidlá – historické vozidlá podľa národných technických predpisov s platným NHTP. Vozidlá homologované po 1.1.1991 budú zaradené do skupiny F a príslušnej objemovej triedy. Vozidlá s homologáciou pred 1.1.1991 budú klasifikované v kategórii historických vozidiel.

3.3 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

3.3.1

Spôsobilé vozidlá, ktoré zodpovedajú Prílohe J FIA MŠP budú rozdelené do tried podľa skupín a objemu nasledovne:

Triedy	Skupiny
2	vozidlá S2000-R s 1,6 turbo motorom s 30 mm restriktorom vozidlá S2000-R s 2,0 atmosférickým motorom vozidlá skupiny R4 vozidlá skupiny R5
3	vozidlá skupiny N s objemom nad 2000 cm ³
4	vozidlá RGT a NGT
5	vozidlá skupiny A s objemom nad 1600 cm ³ a do 2000 cm ³ vozidlá S1600 vozidlá R2C s objemom nad 1600 cm ³ a do 2000 cm ³ vozidlá R3C s objemom nad 1600 cm ³ a do 2000 cm ³ vozidlá R3T s objemom do 1600 cm ³ - nominálny objem vozidlá R3D s objemom do 2000 cm ³ - nominálny objem vozidlá prepĺňvaným motorom Diesel s nominálnym objemom do 2000 cm ³ úprave pre skupinu A
6	vozidlá skupiny A s objemom nad 1400 cm ³ a do 1600 cm ³ vozidlá R2B s objemom nad 1400 cm ³ a do 1600 cm ³ Kit car s objemom nad 1400 cm ³ a do 1600 cm ³
7	vozidlá skupiny A s objemom do 1400 cm ³ Kit car s objemom do 1400 cm ³
8	vozidlá skupiny N s objemom nad 1600 cm ³ a do 2000 cm ³ vozidlá s prepĺňvaným motorom Diesel s nominálnym objemom do 2000 cm ³ v úprave pre skupinu N
9	vozidlá skupiny N s objemom do 1600 cm ³ vozidlá R1B s objemom do 1600 cm ³ vozidlá R1A s objemom do 1400 cm ³
11	vozidlá skupiny A s objemom nad 2000 cm ³ včítane WRC s platnou homologáciou alebo skončenou po termíne 1.1.2009

3.3.2

Vozidlá skupiny F budú rozdelené do nasledovných objemových tried:

F3	vozidlá s objemom do 2000 cm ³
F4	vozidlá s objemom nad 2 000 cm ³

3.4 Vypísané klasifikácie v MSR

- Absolútna klasifikácia OMSR (okrem klasifikácie historických vozidiel a vozidiel skupiny F) a klasifikácia tried podľa bodu 3.3.1.
- Absolútna klasifikácia skupiny F v OMSR a klasifikácia tried podľa bodu 3.3.2.
- Absolútna klasifikácia kategórie historických vozidiel v OMSR - spoločná klasifikácia pre historické vozidlá s preukazom FIA HTP a NHTP (národným technickým preukazom pre historické vozidlá)
- Absolútna klasifikácia MSR v rally
- Klasifikácia teamov OMSR

Team tvoria maximálne 2 posádky, z ktorých len jedna môže súťažiť na vozidle s pohonom štyroch kolies. Názov teamu musí byť zhodný s názvom súťažiaceho oboch posádok. Každý súťažiaci môže nominovať viac teamov, ktoré budú označené 1, 2, 3 alebo A,B,C ... Licencia súťažiaceho musí byť vydaná SAMŠ alebo ASN štátu patriaceho do FIA CEZ majstrovstva. Prihláška každého teamu musí byť podaná na samostatnom formulári do termínu uzávierky prihlášok. Zmeny v prihláške je možné vykonať v súlade so Športovými predpismi FIA v termíne do konca administratívneho preberania danej súťaže.

3.5 Hodnotenia

3.5.1 Hodnotenie posádok na podujatiach

Pri hodnotení získava posádka v každej rally zaradenej do OMSR/ MSR body za umiestnenie:

- a) V absolútnom poradí na prvom až dvadsiatom mieste body podľa stupnice: 30, 25, 21, 19, 17, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.
- b) V klasifikáciách skupiny F, historických vozidiel a v klasifikácii tried na prvom až desiatom mieste body podľa stupnice: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 a 1 bod.

Na podujatí budú cenami odmenené posádky iba v klasifikáciách OMSR.

3.5.2 Hodnotenie teamov na podujatiach

Všetkým posádkam prihláseným do súťaže teamov budú na základe absolútneho poradia pridelené body podľa stupnice 30,25,21,19,17,15,14,13,12,11,10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Poradie v súťaži teamov bude stanovené súčtom bodov oboch posádok daného teamu. Ak na podujatí získajú viaceré teamy rovnaký počet bodov, o ich poradí rozhodne umiestnenie lepšie umiestnenej posádky.

Záverečné poradie v súťaži teamov na dvojdňovej súťaži bude dané súčtom bodov, ktoré príslušný team získal za prvý a druhý súťažný deň..

3.5.3 Hodnotenie seriálu

- a) Do konečného hodnotenia OMSR/MSR sa z celkového počtu organizovaných rally zaradených do MSR každej posádke započítavajú najlepšie bodové výsledky takto:

- pri počte uskutočnených súťažných dní do 7: -1
- pri počte uskutočnených súťažných dní 8 a viac: -2

- b) Do konečného hodnotenia teamov sa započítajú všetky výsledky zo všetkých uskutočnených súťažných dní.

3.6 Špeciálne ustanovenia pre MSR

3.6.1 Program a trať súťaží

Rally zaradená do MSR môže byť organizovaná ako dvoj etapová alebo ako jedno etapová súťaž.

Celková dĺžka trate rýchlostných skúšok (v ďalšom RS) pre jednu etapu je stanovená na 100 km +/- 10%. V prípade podujatí s dĺžkou trate nad 140 km, musí byť takáto rally dvoj etapovou súťažou a do hodnotenia MSR sa budú započítavať výsledky každého súťažného dňa samostatne. V prípade, že rally pozostáva z dvoch etáp, dĺžka jednej etapy musí byť minimálne 65 km.

3.6.2 Licencie

Žiadatelia o licenciu jazdca rally sa môžu v období, kým nesplnia podmienky na vydanie medzinárodnej licencie R, zúčastniť na podujatiach len s vozidlom v objemovej triede do 2000 cm³. V prípade, žiadateľov o licenciu jazdca rally, ktorí už v minulosti vlastnili licenciu o výnimkách rozhodne Rally komisia SAMŠ.

3.6.3 Priority

Do zoznamu národnej priority SAMŠ budú zaradení prví traja jazdci v absolútnom poradí v majstrovstvách SR v rally v predošlom roku ak spĺňajú podmienku, že majú slovenskú licenciu. Rally komisia SAMŠ môže na základe výsledkov rozhodnúť o vyššom počte zaradených. Ďalej jazdci s výraznými výsledkami vo FIA seriáloch, medzinárodných a národných podujatiach podľa odporúčania Rally komisie SAMŠ. Všetci jazdci zapísaní v uvedenom zozname majú právo používať označenie „prioritný jazdec“.

Jazdci s národnou prioritou v roku 2013: Igor Drotár, Tomáš Ondrej, Jaroslav Melichárek, Jozef Béreš ml.

SAMŠ môže na návrh Rally komisie SAMŠ v odôvodnených prípadoch tento zoznam rozšíriť (aj v priebehu sezóny), avšak túto zmenu musí zverejniť.

3.6.4 Školenia

Podujatí rally MSR a SRP sa môžu zúčastniť len držiteľia licencie jazdca SAMŠ, ktorí absolvovali niektoré z nižšie uvedených školení a sú uvedení v nominačnom zozname jazdcov rally SAMŠ. Rally komisia SAMŠ bude v priebehu roka 2013 organizovať nasledovné školenia:

3.6.4.1 Základné školenia

Termín základného školenia, bude oznámený žiadateľom, ktorí zaslali načas vyplnenú žiadosť o vydanie licencie a zaplatili príslušný poplatok za jej vydanie. Bude zverejnený aj na web stránke SAMŠ. Noví žiadatelia o licenciu musia v termíne základného školenia absolvovať rozšírené základné školenie.

3.6.4.2 Individuálne školenia

Žiadatelia o licenciu, ktorí sa neúčastnili na základnom školení, môžu absolvovať individuálne školenie za poplatok podľa Ročenky SAMŠ. V prípade, že ide o nového žiadateľa, tento sa pre získanie licencie musí v nasledujúcom roku zúčastniť rozšíreného základného školenia.

3.6.4.3 Praktická rally škola

Noví žiadatelia o licenciu jazdca rally, musia po absolvovaní školenia absolvovať prvú súťaž v režime praktickej rally školy. Rally škola je povinná pre jazdcov a dôrazne odporúčaná pre spolujazdcov. V prípade, že spolujazdec neabsolvuje rally školu, nesmie na prvých piatich absolvovaných podujatiach viesť vozidlo na trati RS.

O prípadných výnimkách rozhodne Rally komisia SAMŠ.

Praktická rally škola pozostáva z absolvovania podujatia rally v rozsahu SRP vrátane obhliadky trate, za nasledovných podmienok:

- posádka musí dôjsť do cieľa súťaže
- v priebehu jednotlivých RS nesmie predbiehať posádky, ktoré odštartovali pred ňou,
- čas RS nebude posádke meraný,
- posádka musí dodržiavať predpísaný časový harmonogram pre rally školu a všetky platné predpisy a zvláštne ustanovenia.

V prípade, že posádka, ktorá je účastníkom rally školy nedôjde do cieľa súťaže alebo sa dopustí porušenia predpisov musí praktickú rally školu zopakovať. Úspešné absolvovanie rally školy potvrdí riaditeľ súťaže.

Zoznam absolventov rally školy vedie Rally komisia SAMŠ.

Prihlasovací vklad na praktickú rally školu bude 40 EUR za jeden súťažný deň.

Praktickú rally školu musí posádka absolvovať na vozidle s objemom do 2000 cm³, ktoré vyhovuje platným predpisom pre SRP a môžu ju absolvovať aj iní držiteľia licencie, ktorí o to majú záujem.

3.6.4.4 Nominačný zoznam jazdcov

Jazdci ktorí spĺnia podmienky na vydanie jazdca rally a absolvujú školenia podľa čl. 3.6.4. budú uvedení v nominačnom zozname jazdcov rally.

3.6.4.5 Školenia organizátorov

Rally komisia SAMŠ organizuje školenia aj pre organizátorov rally MSR a SRP. Týchto školení sa musia zúčastniť riaditelia, tajomníci, bezpečnostní komisári, vedúci trate a vedúci RS a ich zástupcovia, jazdci traťových vozidiel. Organizátori, ktorí sa neúčastnili na základnom školení, môžu absolvovať individuálne školenie za poplatok podľa Ročenky SAMŠ.

4. Slovenský rally pohár

4.1 Všeobecné ustanovenia pre SRP

Pre rok 2013 je vypísaný Slovenský Rally Pohár pre súťažiacich, jazdcov a spolujazdcov s platnou celoročnou licenciou SAMŠ (licencia C, R, národné licencie, licencie „pohárová“), ktorí majú minimálny vek 18 rokov (resp. podľa čl. 2.2.5 kap. III.) a sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B a zároveň spĺňajú ustanovenia uvedené v článku 3.6.4. Musia byť uvedení v nominačnom zozname jazdcov rally.

4.2 Spôsobilé vozidlá

V seriáli SRP sú spôsobilé len vozidlá s objemom do 2000 cm³ s výnimkou vozidiel S 2000.

4.2.1

Vozidlá v úpravách podľa Prílohy J (Prílohy K) FIA MŠP: skupiny N, A, R a historické vozidlá. Vozidlá s jednou poháňanou nápravou a s preplňovaným vznetovým motorom s nominálnym objemom do 2000 cm³ sú povolené v skupine N aj A a to do 31.12.2013.

4.2.2

Vozidlá upravené podľa národných technických predpisov: skupiny F, P a národné historické vozidlá.

Všetky súťažné vozidlá musia mať platný preukaz športového vozidla, evidenčné číslo a povinné zmluvné poistenie pre daný kalendárny rok.

4.3 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

Všetky súťažné vozidlá budú rozdelené do troch objemových tried:

- P1 do 1400 cm³
- P2 nad 1400 do 1600 cm³
- P3 nad 1600 do 2000 cm³

4.4 Vypísané klasifikácie

- absolútna klasifikácia
- klasifikácie v objemových triedach P1, P2, P3.

4.5 Hodnotenia

4.5.1 Hodnotenie na podujatiach

Pri hodnotení SRP získa posádka v každej rally zaradenej do SRP body za umiestnenie v absolútnom poradí na prvom až dvadsiatom mieste body podľa stupnice: 30, 25, 21, 19, 17, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 a v klasifikácii tried na prvom až desiatom mieste body podľa stupnice: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 a 1 bod

4.5.2 Hodnotenie seriálu SRP

- a) Do konečného hodnotenia SRP sa započítajú výsledky všetkých uskutočnených podujatí nasledovne:
 - pri počte uskutočnených súťažných dní do 7: -1
 - pri počte uskutočnených súťažných dní 8 a viac: -2
- b) V prípade rovnosti bodov budú použité kritéria pre seriály MSR.
- c) V prípade podujatia SRP, ktoré nebude súčasťou MSR budú do celoročného hodnotenia SRP pridelené body za umiestnenie len posádkam, ktoré majú „pohárovú“ licenciu a tým, ktoré už v danom roku odštartovali minimálne raz na podujatí MSR v rámci SRP.
- d) Posádka, u ktorej sa v priebehu sezóny zmenil spolujazdec, je považovaná za tú istú posádku a v konečnom hodnotení SRP bude uvedený ten spolujazdec, s ktorým jazdec získal najviac bodov. Pri rovnosti bodov rozhoduje zloženie posádky pri ich poslednom bodovanom podujatí.

4.6 Špeciálne ustanovenia pre SRP

4.6.1 Program a trať súťaží

Rally zaradená do SRP môže byť organizovaná ako dvojetapová alebo ako jednoetapová súťaž. Predpísaná celková dĺžka RS pre SRP je 25 – 40 km pre jednu etapu.

4.6.2 Školenia pre jazdcov SRP

Platia ustanovenia pre MSR.

5. Majstrovstvá Slovenskej republiky PAV

5.1 Názov majstrovstva:

Majstrovstvá Slovenska v pretekoch automobilov do vrchu (MSR PAV)

5.2 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2013 sú vypísané MSR pre súťažiacich a jazdcov s platnou medzinárodnou alebo národnou licenciou vydanou niektorou z ASN patriacich do FIA CEZ po dodržaní ustanovení čl. 5.7

5.3 Spôsobilé vozidlá

5.3.1 Vozidlá upravené podľa Prílohy J (Prílohy K) MŠP FIA

- skupina N (vrátane R1, N/SK)
- skupina A (vrátane R2,R3,R4, R5,Kit Car,WRC,S1600,S2000, A/SK)
- skupina E1 (vrátane GT, SP)
- skupina E2-SH,
- skupina D/E2-SS
- skupina E2-SC (vrátane CN)
- skupina H (historické vozidlá s platným preukazom HTP FIA)

5.3.2 Vozidlá podľa NTP s preukazom športového vozidla SAMŠ

- skupina S
- skupina F
- skupina NH (historické vozidlá s platným preukazom NHTP SAMŠ)

5.4 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

Kategória I

- skupina N (vrátane R1, N/SK)
- skupina A (vrátane R2, R3,R4, R5, Kit Car, WRC, S1600, S2000, A/SK)
- skupina E1 (vrátane GT,SP)

Kategória II

- skupina E2-SH
- skupina D/E2-SS
- skupina E2-SC (vrátane CN)

Kategória NK (národná kategória)

- skupina P
- skupina S
- skupina F

Kategória H

- skupina H (historické vozidlá s platným preukazom HTP FIA)
- skupina NH (historické vozidlá s platným preukazom NHTP SAMŠ)

5.4.1 Objemové triedy

Skupina N				
Skupina A	do 1400 cm ³	od 1400 do 1600 cm ³	do 2000 cm ³	nad 2000 cm ³
Skupina E1	do 1400 cm ³	od 1400 do 1600 cm ³	od 1600 do 2000 cm ³	nad 2000 cm ³
			od 1600 do 2000 cm ³	nad 2000 cm ³
Kategória NK				
Kategória H	do 1300 cm ³	nad 1300 cm ³	do 2000 cm ³	nad 2000 cm ³

5.4.2

Vozidlá s prepĺňovanými vznetrovými motormi, ktorých nominálny objem neprekročí 2000cm³, budú zaradené v príslušnej skupine do objemovej triedy 2000 cm³.

5.5 Vypísané klasifikácie

- a) absolútne poradie
- b) kategórie I, II, NK, H
- c) skupiny N, A, E1,
- d) v objemových triedach podľa čl. 5.4.1
- e) kategória Junior pre jazdcov do veku 23 rokov, vrátane roka, v ktorom dosiahne vek 23 rokov

5.6 Hodnotenie na podujatí a v seriáli

5.6.1

Do celkového hodnotenia MSR sa započítavajú body nasledovne: počet uskutočnených pretekov mínus dva najhoršie výsledky.

5.6.2

Pre hodnotenie v MSR získa jazdec vo všetkých klasifikáciách uvedených v čl. 5.5 body nasledovne

Umiestnenie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet bodov	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

5.7 Nominačný zoznam

- a) Do Nominačného zoznamu jazdcov PAV budú zaradení jazdci s licenciou jazdca SAMŠ.
- b) Jazdci s licenciou štátu patriaceho do FIA CEZ budú klasifikovaní v MSR PAV len v prípade, ak sa zaregistrujú na sekretariáte SAMŠ do MSR PAV a zaplatia poplatok 150,- EUR a to v lehote minimálne 7 dní pred ktorýmkoľvek podujatím zaradeným do MSR PAV. Od tohto momentu budú klasifikovaní v MSR PAV na všetkých nasledujúcich podujatiach. Registračné tlačivo a spôsob úhrady bude zverejnené na stránke www.sams-asn.sk.

5.8 Špeciálne ustanovenia

5.8.1 Školenia

- a) Podujatí MSR PAV sa môžu zúčastniť len jazdci s medzinárodnou alebo národnou licenciou jazdca. SAMŠ vydá takúto licenciu len po absolvovaní predpísaného školenia – základného, ktoré organizuje raz ročne komisia PAV alebo individuálneho školenia. Individuálne školenie je za poplatok, uvedený v Ročenke SAMŠ.
- b) Komisia PAV organizuje aj školenie organizátorov. Týchto školení sa musia zúčastniť riaditelia, tajomníci, bezpečnostní komisári a vedúci trati

5.8.2 Národné športové predpisy pre PAV 2013

Pre rok 2013 budú vydané Národné športové predpisy pre PAV, ktoré každý žiadateľ o vystavenie licencie a organizátori dostanú pri absolvovaní školenia.

5.8.3 Technické predpisy

Národné technické predpisy sú uvedené v Ročenke SAMŠ a dopĺňujú Prílohu J a Prílohu K technických predpisov MŠP FIA. Od roku 2013 budú platiť tieto podstatné zmeny:

- a) Pre všetky podujatia MSR PAV SAMŠ sú povinné zádržné systémy hlavy, tzv. FHR
- b) Akékoľvek nahrievanie pneumatík je zakázané.
- c) Od roku 2014 budú zrušené skupiny A/SK, N/SK, E0. Vozidlá testované do týchto skupín budú preradené do zodpovedajúcich aktuálnych skupín.

6. Slovenský kopcový pohár (SKP)

6.1 Všeobecné ustanovenia

6.1.1

Pre rok 2013 je vypísaný SKP pre jazdcov s platnou celoročnou národnou licenciou s obmedzením pre pohárové podujatia vydanou SAMŠ, ktorí sú zapísaní v Nominačnom

6.2 Spôsobilé vozidlá

6.2.1 Spôsobilé vozidlá upravené podľa Prílohy J (Prílohy K) MŠP FIA

- skupina N (vrátane R1, N/SK)
- skupina A (vrátane R2,R3,R4, R5,Kit Car,WRC,S1600,S2000, A/SK)
- skupina E1 (vrátane GT, SP)
- skupina H (historické vozidlá s platným preukazom HTP FIA)

6.2.2 Vozidlá upravené podľa NTP s preukazom športového vozidla SAMŠ

- skupina S
- skupina P
- skupina F
- skupina NH (historické vozidlá s platným preukazom NHTP SAMŠ)
- skupina E0

6.2.3 Objemové obmedzenia

Od roku 2014 budú v SKP spôsobilé len vozidlá s objemom do 2000 cm³.

6.3 Rozdelenie prípustných vozidiel

Vozidlá budú rozdelené do tried podľa objemu motora nasledovne:

- NP1 do 1400 cm³
- NP2 do 1600 cm³
- NP3 do 2000 cm³
- NP4 nad 2000 cm³

Vozidlá s prepĺňovaným vznietovým motorom, ktorých nominálny objem neprekročí 2000 cm³, budú zaradené do objemovej triedy NP3 - 2000 cm³.

6.4 Vypísané klasifikácie:

- absolútna klasifikácia
- klasifikácia v objemových triedach

6.5 Hodnotenie na podujatí a v seriáli

Platia ustanovenia ako pre MSR PAV, čl. 5.6

6.6 Nominačný zoznam

Do Nominačného zoznamu jazdcov SKP budú zaradení jazdci s celoročnou licenciou SAMŠ, ktorí absolvovali školenie v disciplíne PAV. Denné licencie sa rušia.

7. Majstrovstvá Slovenskej republiky PAO

7.1 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2013 sú vypísané Medzinárodné majstrovstvá Slovenskej republiky v pretekoch automobilov na okruhu (MM SR) v šprinte a vo vytrvalostných pretekoch, Majstrovstvá Slovenskej republiky v pretekoch automobilov na okruhu (MSR) v šprinte a vo vytrvalostných pretekoch.

V MM SR sa započítavajú výsledky všetkým súťažiacim a pretekárom s licenciou vystavenou ASN patriacej do CEZ, ktorí sa registrovali do MMSR. Podujatie MM SR môže byť organizované i mimo územia SR.

Majstrom SR bude vyhlásený najúspešnejší slovenský pretekár z MM SR.

7.2 Vypísané klasifikácie

Medzinárodné a národné majstrovstvá SR (ďalej len MM SR a M SR) budú vypísané v nasledujúcich skupinách a triedach:

V šprinte:

- a) D4 do 2000 cm³
- b) D4 nad 2000 cm³

c) D4 Junior (len MSR)

Vo vytrvalostných pretekoch v triedach:

a) D4 bez rozdielu tried

7.3 Spôsobilé vozidlá

V MM SR a M SR 2013 sú oprávnené štartovať vozidlá zodpovedajúce technickým predpisom nasledujúcich kategórií, skupín a tried:

Skupina D4:

Vozidlá skupín A, N, SP, S 2000, Diesel, ST, GT(FIA), E1 (autá voľnej formule zlučiteľné s autami kategórie I) alebo pohárové autá (zlučiteľné s kategóriou I). Vozidlá s prepĺňaným vznetovým motorom, ktorého menovitý objem nepresahuje 2000 cm³, budú zaradené do triedy

D4 do 2000cm³, v prípade, ak bude vo vozidle inštalovaný restriktor max. 34mm podľa prílohy J, článok 263D-2012, ods.7.3.1.

Vozidlá E1, budú plne v súlade s predpismi FIA, príloha J, článok 277-2012 (vrátane predpisu pre vozy E1 platného do 31.12.2012) s výnimkou technických predpisov upravených v tejto ročenke.

7.4 Hodnotenie MM SR PAO a M SR PAO

Jazdci s licenciou štátu patriaceho do FIA CEZ budú klasifikovaní v MSR len v prípade, ak sa zaregistrujú na sekretariáte SAMŠ do MSR a zaplatia jednorazový poplatok 150,-EUR a to v lehote minimálne 7 dní pred ktorýmkoľvek podujatím zaradeným do MSR. Od tohto momentu budú klasifikovaní v MSR PAO na všetkých nasledujúcich podujatiach. Registračné tlačivo a spôsob úhrady bude zverejnené na stránke www.sams-asn.sk.

Na podujatí MM SR sa pridelujú body nasledovne:

Umiestnenie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet bodov	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

7.4.1 Hodnotenie v MM SR (M SR) v šprinte

Medzinárodným majstrom SR sa stane pretekár, ktorý získa najviac započítaných bodov z vypísaných podujatí seriálu v triede D4 do 2000, D4 nad 2000 cm³.

Do celkového hodnotenia sa započítavajú bodové výsledky zo všetkých organizovaných podujatí MM SR.

Majstrom SR bude vyhlásený najlepší umiestnený slovenský pretekár, v konečnej klasifikácii MM SR v triede D4 do 2000, D4 nad 2000 cm³. Ak medzinárodným majstrom SR bude slovenský pretekár, titul majster SR nebude udelený.

V triede D4 Junior podľa samostatnej klasifikácie a kritérií uvedených v kap.XIX.,bod 2.1.1,a),b).

Medzinárodným majstrom SR a majstrom SR sa stane pretekár podľa kritérií uvedených v kap. XIX. v bode 2.1 pre seriály Majstrovstiev SR.

7.4.2 Hodnotenie v MM SR (M SR) vo vytrvalostných pretekoch

Medzinárodným majstrom SR sa stane pretekár, ktorý získa najviac bodov z vypísaných podujatí seriálu v súlade s kap. XIX. bod 2.1.1. Do celkového hodnotenia sa započítavajú bodové výsledky zo všetkých organizovaných podujatí MM SR. Na pretekoch bude klasifikovaný len ten pretekár, ktorý absolvuje povinný podiel jazdy v pretekoch daný na počet pretekárov pre jeden automobil (minimálne 30% jazdy v pretekoch, resp. 30% v každej časti pretekov, t.j. v trojhodinových pretekoch 54 min. v dvojhodinovom 36min). Jeden pretekár môže absolvovať maximálne 70% času pretekov v jednom vozidle. Pretekár môže štartovať v pretekoch vo dvoch súťažiacich vozidlách, ale súčet času v oboch vozidlách nesmie presiahnuť 70% času pretekov.

Majstrom SR bude vyhlásený najlepší umiestnený slovenský pretekár, v konečnej klasifikácii MM SR. Ak medzinárodným majstrom SR bude slovenský pretekár, titul majster SR nebude udelený.

7.4.3 Priebeh pretekov

Tréning a preteky sa uskutočnia podľa ustanovení MŠP a NŠP pre rok 2013 pokiaľ nie je stanovené inak:

- minimálna dĺžka krátkych pretekov je 50 km
- maximálna dĺžka krátkych pretekov je 100 km
- vytrvalostný pretek musí trvať minimálne 2 hodiny
- spôsob štartu podľa propozícií jednotlivých ASN
- všetky vozidlá musia byť vybavené zodpovedajúcou svetelnou výbavou
- limit pre hlučnosť je 102dB(A) s toleranciou + 2 dB (A)- ZSE

Všetky podujatia MM SR 2013 v triede D4 budú pozostávať z 2 šprintov a vytrvalostných pretekov.

7.4.4 Špeciálne ustanovenia pre podujatia MMSR a MSR PAO

7.4.4.1 Zvláštne predpisy PAO

Pri podujatiach zaradených do ME a CEZ platia v plnom rozsahu predpisy FIA, s výnimkou technických predpisov upravených v tejto Ročenke.

Podmienkou udelenia licencie v nasledujúcej sezóne je účasť držiteľa licencie SAMŠ na minimálne jednom podujatí MM SR alebo inom podujatí zapísanom v medzinárodnom kalendári FIA.

7.4.4.2 Logo SAMŠ

Všetci pretekári, držiteľia licencie SAMŠ, sú povinní mať na pretekárskom vozidle logo SAMŠ a povinnú reklamu partnera SAMŠ, ktoré im budú zaslané spolu s licenciou. Pretekár, ktorý neumiestni logo a povinnú reklamu SAMŠ na pretekárske vozidlo, uhradí finančnú pokutu vo výške 160,- EUR na účet SAMŠ.

7.4.4.3 Rozprava

Všetci organizátori vykonávajú rozpravu pretekárov. V zvláštnych ustanoveniach k podujatiu je uvedené miesto, čas a meno osoby zodpovednej za styk s pretekármi. Rozprava pretekárov je povinná.

7.4.4.4 Priebeh pretekov

Všetky tréningy a jazdy budú prebiehať podľa ustanovení Medzinárodných predpisov FIA a Štandardných propozícií pre okruhy 2013, pokiaľ nebude stanovené inak.

7.4.4.5 Kategória Junior

Do hodnotenia sa započítavajú len výsledky pretekárov, držiteľov licencie SAMŠ do veku 23 rokov (vrátane roku v ktorom dovŕšil 23 rokov). Poradie v pretekoch sa určí podľa počtu kôl a dosiahnutých časov.

7.5 Školenie

Komisia PAO určí jeden základný termín školenia žiadateľov o okruhovú licenciu pretekára. Tento termín bude oznámený žiadateľom, ktorí zaslali vyplnenú žiadosť o licenciu. Organizátorom školenia a praktickej skúšky bude v sezóne 2013 Športová komisia PAO SAMŠ. Žiadateľ o okruhovú licenciu, ktorý sa nezúčastní školenia, môže v odôvodnených prípadoch požiadať ŠK PAO SAMŠ o mimoriadne individuálne školenie. Za každého účastníka individuálneho školenia, bude uplatnený poplatok vo výške 100 EUR, ktorý sa uhradí SAMŠ pred začiatkom školenia.

8. Majstrovstvá Slovenskej republiky v autokrose a Slovenský autokrosový pohár (SAP)

8.1 Všeobecné ustanovenia pre MSR

Pre rok 2013 sú vypísané majstrovstvá Slovenska v autokrose (ďalej len MSR) pre súťažiacich a jazdcov s platnou národnou alebo medzinárodnou licenciou vystavenou niektorou z ASN štátu patriaceho do CEZ. Podujatia MSR budú organizované ako súčasť podujatí zapísaných v kalendári CEZ AUTO-CROSS-CHAMPIONSHIP 2013 a konajú sa

podľa platných predpisov pre tieto podujatia.

Titul Majster Slovenskej republiky získa slovenský jazdec, ktorý sa umiestni najvyššie v tabuľke MSR ak splní ostatné podmienky podľa čl. 2.1.1.

8.2 Všeobecné ustanovenia pre SAP

Pre rok 2013 je vypísaný Slovenský autokrosový pohár /ďalej SAP/ pre držiteľov celoročnej národnej licencie a držiteľov celoročnej národnej licencie s obmedzením pre SAP vydanou SAMŠ. Podujatia zaradené do SAP sa uskutočnia podľa príslušných medzinárodných predpisov, národných športových predpisov a zvláštnych ustanovení k jednotlivým podujatiam.

8.2.1 Podmienky účasti v SAP.

Ak v ZU nie je stanovené inak, na podujatiach SAP môže jeden jazdec štartovať v dvoch divíziách ak si do každej divízie podá samostatnú prihlášku s prihlasovacím vkladom a v príslušnej divíziu bude mať prevzaté vozidlo.

Ak v ZU nie je stanovené inak na podujatiach SAP môžu na jednom vozidle štartovať viacerí jazdci v rôznych divíziách ak spĺňajú podmienky na prevzatie do týchto divízií a každý z jazdcov si podá samostatnú prihlášku s vkladom. V kategórii H4 Junior môže štartovať jazdec s platnou celoročnou licenciou do veku 18 rokov (vrátane roku v ktorom dovŕši 18 rokov)

8.2.2 Spôsobilé vozidlá pre SAP.

vozidlá s platným preukazom športového vozidla

- Touring autocross
- Touring autocross 1600
- Buggy1600
- Super Buggy
- Junior Buggy
- D5,D6,D7,D8

Vozidlá bez športového preukazu – vozidlá musia vyhovovať národným technickým predpisom pre divíziu v ktorej štartujú.

8.2.3 Rozdelenie prípustných vozidiel do divízií

divízia H1

vozidlá skupiny D5, D6 a Touring autocross s objemom motora do 1600 cm³ s pohonom jednej nápravy

divízia H2

vozidlá skupiny D5, D6 a Touring autocross s objemom motora do 2000 cm³ s pohonom jednej nápravy

divízia H3

vozidlá skupiny D5, D6 a Touring autocross s objemom motora do 3500 cm³ s pohonom jednej, alebo oboch náprav

divízia H4 Junior

vozidlá skupiny D5, D6 a Touring autocross s objemom motora do 1600 cm³ s pohonom jednej nápravy

divízia H5

vozidlá skupiny D7, D8, Super Buggy, Junior Buggy a Buggy 1600 s objemom motora do 4000 cm³ s pohonom jednej, alebo oboch náprav.

divízia H6

vozidlá skupiny D5, D6 a Touring autocross s objemom motora do 3500 cm³ s pohonom zadnej nápravy

divízia H7

vozidlá skupiny D7 a D8 s objemom motora do 4000 cm³ s pohonom jednej nápravy

8.2.4 Vypísané kategórie v SAP

H1,H2,H3,H4,H5,H6,H7

8.2.5 Hodnotenie SAP

Body na podujatiach SAP sa budú prideľovať systémom MSR ale neplatí podmienka účasti min. 5 jazdcov pre pridelenie plného počtu bodov.

8.3 Priebeh podujatia SAP

8.3.1 Meraný tréning.

Bude organizovaný jeden meraný tréning. Jazdci, ktorí sa nezúčastnia meraného tréningu, môžu štartovať iba so súhlasom riaditeľa pretekov. V štartovnom rošte budú zaradení až za jazdcami, ktorí meraný tréning absolvovali. Zoradení budú podľa výšky štartovného čísla vzostupne (najnižšie číslo vpredu, najvyššie vzadu).

8.3.2 Rozjazdy.

Budú organizované 3 série kvalifikačných rozjazdov podľa pravidiel MSR. Pozície jazdcov, ktorí nenastúpia do rozjazdy zostanú neobsadené. V každej rozjazde budú kvalifikovaní podľa počtu dokončených kôl. Pre tých jazdcov, ktorí ukončili rovnaký počet kôl, bude rozhodovať čas prekročenia cieľovej čiary. O vzájomnom poradí jazdcov, ktorí nedokončia prvé kolo rozhodne poradie na štarte rozjazdy. Medzi jazdcami z rovnakým počtom bodov zo skupín bude rozhodovať čas. Jazdec, ktorý príde prvý, bude ocenený 1 bodom, druhý 2 body, tretí 3 body a tak ďalej. Jazdci, ktorí nenastúpia na štart rozjazdy a jazdci ktorí budú z rozjazdy vylúčení budú mať 10 bodov.

8.4 Osobitné ustanovenia

- Prihlasovací vklad na podujatia SAP v roku 2013 je maximálne 40,-€.
- V prípade ak sa podujatie SAP uskutoční spoločne s podujatím MSR bude aj priebeh SAP v súlade s pravidlami pre MSR.

Ak jazdec prednou časťou svojho vozidla vrazí do súperovho vozidla a v dôsledku toho získa pozíciu bude toto považované za nešportové správanie a jazdec bude z danej jazdy vylúčený riaditeľom pretekov. Ak však do odjazdu jedného kola od okamihu kolízie uvoľní takto získanú pozíciu poškodenému jazdcovi, môže riaditeľ od trestu upustiť. Ak jazdec vráť prednou časťou svojho vozidla do súperovho vozidla opakovane, môže ho riaditeľ vylúčiť za nešportové správanie aj v prípade ak uvedeným konaním nezíska pozíciu.

9. Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilovom slalome

9.1 Názov majstrovstva

Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilovom slalome

9.2 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2013 sú vypísané Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilovom slalome (v ďalšom MSR v AS) pre jazdcov s platnou celoročnou licenciou vydanou SAMŠ.

Okrem jazdcov s celoročnou licenciou sa automobilového slalomu môžu zúčastniť aj jazdci, ktorí dovŕšili 18 rokov, sú držiteľmi platného vodičského oprávnenia skupiny B a na podujatí získajú dennú licenciou SAMŠ. Jazdci s dennou licenciou sa nebudú započítavať do klasifikácie Majstrovstiev Slovenska v automobilovom slalome a ich účasť na podujatí nebude zohľadnená pre plnenie požiadaviek na klasifikáciu v seriáli.

9.3 Spôsobilé vozidlá

- a) Spôsobilé vozidlá upravené podľa Prílohy J (Prílohy K) MŠP FIA
 - skupiny A – cestovné vozidlá
 - skupina N – produkčné vozidlá
 - skupina H – historické vozidlá
 - skupina E1
 - skupina R

- b) Spôsobilé vozidlá upravené podľa národných technických predpisov
 - skupina F – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu F

- skupina P – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu P
- skupina S – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu S
- skupina NH – vozidla podľa národných technických predpisov pre národných historické vozidlá
- skupina DR – vozidla podľa národných technických predpisov pre skupinu DR
- skupina E0

c) Spôsobilé vozidlá upravené v zmysle OEV

Vozidlo musí mať platný technický preukaz (OEV) a evidenčné číslo, sú dovolené aj vozidlá s tuningovými úpravami

9.3.1

S vozidlami podľa bodu a) sa môžu zúčastniť len jazdci s celoročnou licenciou SAMŠ

9.3.2

Junior – jazdci s celoročnou licenciou vo veku 14 – 18 rokov sa môžu AS zúčastniť len s vozidlom s objemom len do 1600 cm³

9.4 Rozdelenie prípustných vozidiel

Vozidlá sa rozdeľia do objemových tried bez ohľadu na skupinu

S1 – do 1400 cm³

S2 – nad 1400 cm³ do 1600 cm³

S3 – nad 1600 cm³ do 2000 cm³

S4 – nad 2000 cm³

9.5 Vypísané klasifikácie

a) absolútne poradie

b) klasifikácie vo vypísaných triedach

c) klasifikácia skupiny Junior – jazdci vo veku 14 – 18 rokov

9.6 Hodnotenie podujatí a v seriáli

9.6.1 Hodnotenie na podujatí

Víťazom AS sa stáva jazdec s najnižším súčtom časov zo všetkých započítavaných jázd. Pri rovnosti súčtov časov rozhoduje najrýchlejšia zo započítavaných jázd.

Klasifikácia MSR na podujatí bude vytvorená len jazdcami s celoročnou licenciou, čiže najlepšie umiestnený jazdec s celoročnou licenciou obsadí prvé miesto atď.

Na každom podujatí budú pridelené body do hodnotenia MSR v AS nasledovne:

- v absolútnom poradí za umiestnenie na 1. až 20. mieste podľa stupnice: 30, 25, 21, 19, 17, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1
- v triedach a klasifikácii skupiny Junior za umiestnenie na 1. až 10. mieste body podľa stupnice: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 a 1 bod

9.6.2 Hodnotenie MSR

Majstrom SR v automobilovom slalome sa stane jazdec, ktorý získa zo započítaných slalomov najvyšší počet bodov a to v absolútnom poradí a tiež v jednotlivých triedach podľa čl. 1 a 2 tejto kapitoly.

9.6.3 Počet započítavaných podujatí

Do konečného hodnotenia MSR sa z celkového počtu organizovaných podujatí započítavajú najlepšie bodové výsledky takto: počet uskutočnených podujatí mínus jeden najhorší výsledok

10. Majstrovstvá Slovenskej republiky pretekov v drifte

10.1 Názov majstrovstva

Majstrovstvá Slovenskej republiky v drifte

10.2 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2013 sú vypísané Majstrovstvá Slovenskej republiky v drifte (v ďalšom len MSR v PD) pre jazdcov s platnou celoročnou licenciou jazdca SAMŠ.

Okrem jazdcov s celoročnou licenciou sa pretekov v drifte môžu zúčastniť aj jazdci, ktorí dovŕšili 18 rokov, sú držiteľmi platného vodičského oprávnenia skupiny B a na podujatí získajú dennú licenciou SAMŠ. Jazdci s dennou licenciou sa nebudú započítavať do klasifikácie Majstrovstiev Slovenska pretekov v drifte a ich účasť na podujatí nebude zohľadnená pre plnenie požiadaviek na klasifikáciu v seriáli.

10.3 Spôsobilé vozidlá

- a) Spôsobilé vozidlá upravené podľa Prílohy J (Prílohy K) MŠP FIA
 - skupiny A – cestovné vozidlá
 - skupina N – produkčné vozidlá
 - skupina H – historické vozidlá
 - skupina E1
 - skupina SP – super produkčné vozidlá
 - skupina GT1, GT2, GT3 - vozidlá GT, sériové vozidlá GT, pohárové vozidlá GT
- b) Spôsobilé vozidlá upravené podľa národných technických predpisov
 - skupina F – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu F
 - skupina P – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu P
 - skupina S – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu S
 - skupina NH – vozidlá podľa národných technických predpisov pre národných historické vozidlá
 - skupina DR – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu DR
 - skupina E0 – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu E0

10.3.1

Sú spôsobilé len vozidlá s poháňanou zadnou nápravou.

10.3.2

Vozidlá skupiny DR nemusia mať vystavený športový preukaz.

10.4 Rozdelenie prípustných vozidiel

Vozidlá sa nedelia do žiadnych skupín a ani tried.

10.5 Vypísané klasifikácie

absolútne poradie

10.6 Hodnotenie podujatí a v seriáli

10.6.1

Jazdci do celkového hodnotenia majstrovstva získajú za jednotlivé podujatia body podľa umiestnenia takto: 25, 20, 16, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

10.6.2

Klasifikácia MSR na podujatí bude vytvorená len jazdcami s celoročnou licenciou, čiže najlepšie umiestnený jazdec s celoročnou licenciou obsadí prvé miesto atď.

10.6.3

Okrem bodov za umiestnenie do celoročného hodnotenia získava 4 body aj víťaz kvalifikácie, v prípade, že víťaz nebude mať celoročnú licenciou, do MSR body za kvalifikáciu nezíska nikto.

10.6.4

Majstrom SR v pretekoch v drifte, sa stane jazdec, ktorý získa zo započítaných podujatí najvyšší počet bodov podľa ustanovení uvedených v čl. 1 a 2 tejto kapitoly.

10.6.5 Počet započítávaných podujatí

Do konečného hodnotenia MSR sa započítavajú všetky podujatia.

11. Majstrovstvá Slovenskej republiky v šprinte

11.1 Názov majstrovstva

Majstrovstvá Slovenskej republiky v šprinte

11.2 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2013 sú vypísané Majstrovstvá Slovenskej republiky v šprinte (v ďalšom len MSR) pre jazdcov s platnou celoročnou licenciou jazdca SAMŠ.

Okrem jazdcov s celoročnou licenciou sa šprintu môžu zúčastniť aj jazdci, ktorí dovŕšili 18 rokov, sú držiteľmi platného vodičského oprávnenia skupiny B a na podujatí získajú dennú licenciou SAMŠ. Jazdci s dennou licenciou sa nebudú započítavať do klasifikácie Majstrovstiev Slovenska v šprinte a ich účasť na podujatí nebude zohľadnená pre plnenie požiadaviek na klasifikáciu v seriáli.

11.3 Spôsobilé vozidlá

- a) Spôsobilé vozidlá upravené podľa Prílohy J (Prílohy K) MŠP FIA
- skupiny A – cestovné vozidlá
 - skupina N – produkčné vozidlá
 - skupina H – historické vozidlá
 - skupina R
 - skupina E1
 - skupina E2
 - skupina SP – super produkčné vozidlá
 - skupina GT1, GT2, GT3 - vozidlá GT, sériové vozidlá GT, pohárové vozidlá GT
 - skupiny Buggy1600, Super Buggy
- b) Spôsobilé vozidlá upravené podľa národných technických predpisov
- skupina F – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu F
 - skupina P – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu P
 - skupina S – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu S
 - skupina DR – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu DR
 - skupina STR – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu STR
 - skupina PRF – vozidlá podľa národných technických predpisov pre skupinu PRF
 - skupina E0
 - skupina NH

11.3.1

Vozidlá skupiny STR, DR a PRF nemusia mať vystavený športový preukaz.

11.4 Rozdelenie prípustných vozidiel

- a) Kategória STREET – vozidlá skupín STR, N, P, S

Trieda	Pohon	Typ	objem
AS0	P, Z	Benzín	- atmosférické do 1455 cm ³ - preplňované (turbokompresor) do 1000 cm ³
AS1	P, Z	Benzín	- atmosférické 1456-1650 cm ³ - preplňované (turbokompresor) 1001-1450 cm ³
AS2	P, Z	Benzín	- atmosférické 1651-2250 cm ³ - atmosférické Wankel do 1600 cm ³ - preplňované (turbokompresor) 1451-1650 cm ³
AS3	P, Z	Benzín	- atmosférické 2551-3800 cm ³ - preplňované Wankel do 1600 cm ³ - preplňované (turbokompresor) 1651-2550 cm ³
AS4	P, Z	Benzín	- atmosférické nad 3800 cm ³

			- preplňované (turbokompresor) nad 2551 cm ³
AS5	4x4	Benzín	
AS6		Diesel	do 2250 cm ³
AS7		Diesel	nad 2250 cm ³

b) Kategória PROFI – skupín PRF, A, E1, GT, DR, F, H, E2, E0, NH, Buggy1600, SuperBuggy, motokáry

Ak vozidlo spĺňa podmienky pre zaradenie do triedy AP7, je zaradené do nej, ak ich nespĺňa, bude zaradené do triedy AP1 až AP6

Trieda	Pohon	Typ	Objem
AP1	P	Benzín	preplňované (turbokompresor, nitro) do 1500 cm ³
AP2	P	Benzín	preplňované (turbokompresor, nitro) nad 1500 cm ³
AP3	4x4, Z	Benzín	preplňované (turbokompresor, nitro) do 2100 cm ³
		Diesel	s viacnásobným preplňovaním (napr. tdi+nitro) do 2100 cm ³
AP4	4x4, Z	Benzín	preplňované (turbokompresor, nitro) nad 2100 cm ³
		Diesel	s viacnásobným preplňovaním (napr. tdi+nitro) nad 2100 cm ³
AP5		Benzín	atmosférické do 2000 cm ³
		Diesel	do 1600 cm ³ s 1 druhom preplňovania (turbokompresor alebo nitro, ...)
AP6		Benzín	atmosférické nad 2000 cm ³
		Diesel	nad 1600 cm ³ s 1 druhom preplňovania (turbokompresor alebo nitro, ...)
AP7			Vozidlá skupín E2, Buggy1600, SuperBuggy, motokáry a vozidlá so špeciálne upraveným alebo jedinečným podvozkom dlhším ako 5,6m a pneumatikami rozmerov väčších ako 30" a širších ako 375mm.

Vysvetlivka: P - predný pohon Z - zadný pohon 4x4 - pohon oboch náprav

11.4.1 Zaradenie vozidiel

Vozidlá budú zaradené do príslušnej triedy podľa preplňovania vo vozidle, aj keď tento systém bude vo vozidle nefunkčný. Ak sa "Nitro" systém používa v atmosférickom agregáte, tak sa do príslušnej kategórie zadefinuje podľa tabuľky, ako v prípade preplňovania. Ak sa však použije už v preplňovanom vozidle, ide o viacnásobné preplňovanie a preto sa zaradi ešte o 1 kategóriu vyššie ako by bolo zaradené bez tohto systému.

11.4.2

Vozidlá s hybridným pohonom sa zaraďujú do príslušnej objemovej triedy bez ohľadu na túto skutočnosť, podľa objemu spaľovacieho motora. Zaradenie vozidiel s čisto elektrickým pohonom určí technický výbor podľa oficiálneho výkonu elektromotora na základe žiadosti jazdca pred prvými pretekmi takého vozidla.

11.5 Vypísané klasifikácie

- absolútna klasifikácia
- klasifikácia v objemových triedach

11.6 Hodnotenie na podujatí a v seriáli

Na podujatí súťažia medzi sebou jazdci s celoročnou a dennou licenciou spolu. Víťazom podujatia sa stáva jazdec, ktorí vyhrá finálovú jazdu, druhým je porazený finalista a tretím je porazený semifinalista s lepším brutto časom zo semifinálovej jazdy.

11.6.1

- Jazdci s celoročnou licenciou SAMŠ do celkového hodnotenia majstrovstva získajú za jednotlivé podujatia body (sčítavajú sa):

- a) za umiestnenie v kvalifikácii podľa článku 11.6.2 na 1.až 8.mieste: 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11 bodov
- b) za výsledky vo finálových jazdách
 - za každú vyhratú jazdu vo finálových jazdách: 10 bodov
 - za tretie miesto: 5 bodov
- c) za dosiahnutie najlepšieho času v danom roku podľa článku 11.6.3 5 bodov

11.6.2

Klasifikácia kvalifikácie MSR na podujatí bude vytvorená len jazdcami s celoročnou licenciou jazdca SAMŠ, čiže najlepšie umiestnený jazdec s celoročnou licenciou obsadí prvé miesto atď.

11.6.3

Body získava jazdec, ktorý na podujatí dosiahne najlepší čas v danom roku (berie sa len najlepší čas dosiahnutý na podujatí). V prípade, ak najlepší ročný čas na podujatí nikto neprekona alebo ak ho dosiahne jazdec bez celoročnej licencie SAMŠ, body nikto nezíska. Držiteľom najlepšieho času v danom roku môže byť aj jazdec s dennou licenciou.

11.6.4

Majstrom SR v šprinte sa stane jazdec, ktorý získa zo započítaných podujatí najvyšší počet bodov podľa ustanovení uvedených v čl. 1 a 2 tejto kapitoly.

11.6.5 Počet započítavaných podujatí

Do celoročného hodnotenia sa zarátavajú všetky uskutočnené podujatia.

12. Majstrovstvá Slovenskej republiky v kartingu

Sú usporiadané ako seriál pretekov. Zúčastniť sa ich môžu pretekári s licenciou SAMŠ pre karting platnou pre príslušný rok a zápisom v nominačnej listine AK SR pre jednotlivé triedy. Rovnako aj pretekári s licenciami vydanými v krajinách EU, okrem držiteľov licencie typu A. Pre štart pretekárov s občianstvom SR a licenciou iného štátu platia ustanovenia MŠP FIA. Pre rok 2013 sa majstrovstvá SR (M SR) v kartingu jazdia spoločne s pretekami Moravského pohára 2013 a na záver sezóny sú samostatne vyhodnotené. Víťaz každej vypísanej triedy sa stáva majstrom Slovenska.

12.1 Hodnotenie

12.1.1 Hodnotenie na podujatí

Každá jazda sa hodnotí samostatne. Body za umiestnenie budú pridelené iba v prípade, že v jazde odštartuje minimálne 5 pretekárov. Body za umiestnenie v pretekoch budú pridelené prvým 15 pretekárom, ktorí absolvovali minimálne 50% predpísaných kôl.

MIESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
BODY	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Hodnotenie v seriáli MSR

- a) Do konečného hodnotenia celkového počtu finálových jazd (vrátane umiestnenia na horšom ako 15 mieste alebo neúčasti na pretekoch - 0 bodov) sa z usporiadaných pretekov započítavajú najlepšie dosiahnuté výsledky z jazd pretekov.
- b) Pre rok 2013 sa na každých pretekoch bodujú 3 finálové jazdy, každá samostatne. Z celkových 18 bodovaných jazd sa do konečného hodnotenia M SR započítava 14 jazd /škrtnú sa 4 jazdy /.
- c) Bodové hodnotenie pretekárov vylúčených alebo diskvalifikovaných z pretekov, sa z celkového hodnotenia MSR neodpočítava (0 bodov sa za vylúčenie „neškrtná“ ale započítava).
- d) Majstrom SR sa stane pretekár, ktorý získa zo započítavaných jazd najväčší počet bodov.
- e) Priebežné výsledky MSR sú počas športovej sezóny zverejňované na internetovej stránke SAMŠ, www.sams-asn.sk.
- f) Pri rovnosti súčtu bodov dvoch alebo viacerých pretekárov, budú postupne použité

nasledujúce kritériá k zostaveniu celkového poradia:

- úspešnejší pretekár bude s väčším počtom lepších umiestnení v započítavaných pretekoch
- úspešnejší pretekár bude s väčším počtom lepších umiestnení v nezapočítavaných pretekoch
- úspešnejší pretekár bude s väčším počtom lepších umiestnení v meraných tréningoch
- ak sa neodstráni rovnosť ani tieto kritériá, bude na jednom mieste vyhlásených viacej pretekárov.

12.2 Organizácia motokárových podujatí MSR

12.2.1 Vypísané súťažné triedy a ich minimálne vekové hranice

Trieda	Objem motora	Veková hranica
KZ2	125 cm ³	min.15 rokov
ROTAX MAX junior	124,8 cm ³	min 12 rokov Max 16 rokov (medzinárodne 13 – 16 rokov)
ROTAX MAX	124,8 cm ³	min 15 rokov
MINI	59,96 cm ³	min.8 - max.13 rokov

Pre zaradenie pretekárov do jednotlivých súťažných tried je rozhodujúce dosiahnutie vekovej hranice v danom roku.

O vypísaní súťažných tried pre MSR rozhoduje výkonný výbor AK. V prípade vypísania novej triedy budú technické a športové predpisy vydané ako dodatok k národným motokárovým predpisom.

12.2.2 Dĺžka pretekov finálových jász I, II a III

- KZ2 od 12 do 20 km
- ROTAX MAX od 12 do 18 km
- ROTAX MAX J od 12 do 18 km
- MINI od 8 do 14 km

12.3 Majstrovstvá Slovenskej republiky v halových motokárach

12.3.1 Trate pretekov halových motokár

- Preteky MSR halových motokár sú povolené iba na špeciálnych tratiach pre halový motokárový šport, schválené BV SAMŠ s platnou licenciou trate.
- Minimálna dĺžka trate pre MSR : 400 m. Šírka trate : min.4 m

12.3.2 Licencie

Každý pretekár musí byť držiteľom platnej licencie SAMŠ pre halový karting

12.3.3 Vypísané triedy

- JUNIOR : V čase prvých pretekov dovŕšených 10 rokov.
- JUNIOR MAX : V čase prvých pretekov dovŕšených 13 rokov.
- SENIOR : V čase prvých pretekov dovŕšených 20 rokov.
- ŽENY : V čase prvých pretekov dovŕšených 20 rokov.

Systém majstrovstiev

Organizátorom Majstrovstiev je Kart One Aréna (ďalej len organizátor). KART ONE ARÉNA, Kopčianska 82/A, Bratislava

12.3.4 Hodnotenie na podujatí

- Počas pretekov absolvujú všetky triedy 2. bodované jazdy v trvaní 20 minút.
- Pre jednotlivé rozjazdy budú pridelené body nasledovne :

1. miesto	40 bodov	2. miesto	36 bodov	3.miesto	32 bodov
4. miesto	30 bodov	5. miesto	28 bodov	6. miesto	26 bodov
7. miesto	24 bodov	8. miesto	22 bodov	9. miesto	20 bodov
10. miesto	19 bodov	11. miesto	18 bodov	12. miesto	17 bodov

13. miesto	16 bodov	14. miesto	15 bodov	15. miesto	14 bodov
16. miesto	13 bodov	17. miesto	12 bodov	18. miesto	11 bodov

- Pretekár z dosiahnutým najrýchlejším časom v pretekoch získava navyše 2 body
- Pretekár z dosiahnutým najrýchlejším časom v kvalifikácii získava navyše 2 body
- Celkové poradie pretekov určuje súčet dosiahnutých bodov z jednotlivých jazd.
- V prípade rovnosti bodov, určuje poradie lepšie umiestnenie jednotlivých jazdách.
- V prípade rovnosti aj tejto uvedenej hodnoty, rozhoduje umiestnenie v kvalifikácii.

Úplné športové technické predpisy a športové kalendáre pre karting sú uvedené v Ročenke kartingu 2013.

13. Národné športové predpisy minikár

Preteky minikár prispievajú k rozvoju technickej tvorivosti a dopravnej výchove detí a mládeže.

Minikárový šport sa vykonáva v kluboch, organizáciách, minikárových strediskách, oddieloch a krúžkoch Slovenského auto klubu, Združenia technických športov a činností a ďalších organizáciách, zaoberajúcich sa technickou tvorivosťou, športovou činnosťou a výchovou detí a mládeže.

13.1 Právomoc a riadenie pretekov minikár

Minikárový šport v Slovenskej republike organizuje, zabezpečuje a riadi športová komisia minikár Slovenskej asociácie motoristických športov /SAMŠ/.

K zabezpečeniu týchto úloh zaisťuje:

výchovu a prípravu rozhodcov

zvolávanie kalendárnej porady

- inštruktáž organizátorov Majstrovstiev Slovenskej republiky, Slovenského pohára a voľných pretekov

vyhlásenie majstrov Slovenskej republiky, víťazov SP a voľných pretekov

- zaisťuje reprezentáciu Slovenskej republiky na ME a iných medzinárodných podujatiach (M6D, PVP, SEP atď.).

Ďalej vydáva:

- pokyny pre organizovanie a riadenie minikárového športu, ich dodatky a doplnky pre príslušný rok
- národný športový kalendár
- licencie jazdcov a činovníkov.

Vykonáva metodické vedenie, kontrolu prípravy a priebehu športových akcií všetkých stupňov, schvaľovanie tratí a pretekov, riešenie protestov a sporov v rámci Slovenska. Je najvyššou inštanciou vo výklade športových poriadkov a technických predpisov v prípade protestov a sporov.

13.2 Minikárové preteky v slalome

13.2.1 Rozdeľovanie, pridelovanie, schvaľovanie

- Majstrovstvá Slovenskej republiky prideluje a povoľuje športová komisia minikár SAMŠ na základe žiadostí organizátorov. Žiada SAMŠ o zaradenie do kalendára.
- Voľné preteky prideluje a povoľuje na základe návrhu usporiadajúcich organizácií športová komisia minikár SAMŠ. Športová komisia minikár SAMŠ schvaľuje zvláštne ustanovenia pretekov

13.2.2 Majstrovské preteky

Majstrovské preteky sú Majstrovstvá Slovenskej republiky a Preteky o Slovenský pohár.

Majstrovstiev Slovenska ako aj Pretekov o Slovenský pohár sa môžu zúčastniť všetci pretekári s platnou licenciou SAMŠ.

13.2.3 Voľné preteky

Voľných pretekov sa môžu zúčastniť pretekári Slovenskej republiky, ako aj zo zahraničia s ich národnou licenciou a budú sa riadiť športovými poriadkami, platnými na Slovensku. Organizátor potvrdí prihlášky takému počtu pretekárov, ktorý zodpovedá možnostiam trate a časovému rozvrhu pretekov. Odmeňovanie pretekárov vo voľných medzinárodných pretekoch bude podľa dosiahnutých výsledkov. V prípade, že na stupňoch víťazov budú umiestnení zahraniční pretekári, určenie počtu bodov do hodnotenia na Slovensku bude podľa pravidiel Slovenského minikárového športu.

13.2.4 Dvojnásobné použitie minikáry

V prípade záujmu nových pretekárov, ktorí zatiaľ nevlastnia vlastnú minikáru, vyskúšať si preteky v minikárach na podujatiach, zaradených do Slovenského pohára a voľných pretekov, môže riaditeľ pretekov súhlasiť s použitím jednej minikáry pre dvoch jazdcov. Vytiahnutie minikár s jazdcami, ktorí túto možnosť využijú, musí byť zabezpečené rodičmi alebo mechanikmi mimo oficiálneho výťahu, ktorý zabezpečuje organizátor. Na podujatiach Majstrovstiev Slovenska je dvojnásobné použitie minikáry zakázané! Označenie takýchto minikár zabezpečia rodičia alebo mechanici a nesmie sa zhodovať so žiadanými číslami nominačnej listiny.

13.2.5 Trate pretekov, schvaľovanie tratí

Pri výbere trate pretekov minikár je treba prihliadať na nasledujúce parametre:

- trať musí mať asfaltový alebo betónový povrch, kvalitný bez veľkých priehlbín a nerovností. Na trati musia byť najmenej dve zákruty, dĺžka min. 400 m a dojazd ľubovoľný. Minimálna šírka trate 3 m.

pevné prekážky musia byť opatrené riadnym obložením, tlmiacim náraz /guma, slama, molitan a pod./.

- a) Na trati pretekov musia byť umiestnené minimálne tri slalomové úseky, ktoré pozostávajú minimálne zo štyroch slalomových bránok. Bránky ohraničujú dve bójky, pravá bójka v smere jazdy je zelená, ľavá je červená. Farby musia byť výrazné, jasné, nespĺývajúce s okolím. Rozmiestnenie bójok môže byť podľa potreby doplnené navádzajúcimi čiarami, šípkou alebo jednoduchými bariérami neohrozujúcimi pretekára. Vnútna svetlosť bránky je minimálne 3 metre. Bránka musí umožňovať bezpečný prejazd a minimálna vzdialenosť medzi bránkami sú 3 m.
- b) Slalomové bójky musia byť priemeru 100 až 120 mm, výška v rozmedzí 160 - 200 mm. Jednu bójku nie je možné použiť pre viac bránok. Najmenšia prejazdová šírka medzi okrajom trate a bójkou je 1 m.
- c) Delegovaný športový komisár je povinný postaviť trať tak, aby priemerná rýchlosť nepresahovala 40 km/hod., plus 15 % pri pretekoch Majstrovstiev Slovenskej republiky a zodpovedala zásadám, uvedeným v týchto pokynoch. Za priemernú rýchlosť sa považuje súčet najrýchlejšieho a najpomalšieho času pretekárov štartového poľa delené dvoma, ktorým sa vydelená dĺžka trate.
- d) Preteky minikár na vyhradenej trati musia byť povolené príslušnými orgánmi štátnej správy.
- e) Trať každých pretekov /rozumej komunikácia na ktorej sa preteky konajú/ musí byť schválená komisiou, zloženou zo športového komisára, riaditeľa pretekov a zástupcu športovej komisie SAMŠ. Schválenie musí byť vykonané najneskôr jeden mesiac pred konaním pretekov. Z hľadiska športovej a bezpečnostnej stránky trať bude športovým komisárom schválená pred konaním podujatia. O schválení trate sa spíše protokol. Protokol o schválení trate predloží organizátor športovému komisárovi v deň konania

pretekov.

13.2.6 Organizácia pretekov

Preteky minikár sa skladajú z povinných tréningových jázd a súťažných jázd na minikáre.

13.2.6.1 Tréning

Ide sa na trati závodu podľa pokynov organizátora. Je povinný pre všetkých jazdcov. Organizátor musí zaistiť pre jazdcov aspoň dve tréningové jazdy. Jazdec je povinný odštartovať aspoň do jednej tréningovej jazdy. Posledná tréningová jazda musí byť meraná a hodnotené bránky.

Športový komisár smie robiť úpravy trate len do skončenia poslednej (meranej) tréningovej jazdy. Potom už trať nesmie byť menená.

Vjazd na trať s minikárou mimo oficiálnu jazdu je zakázaný.

Výsledok hodnotenej tréningovej jazdy je organizátor povinný zverejniť do 30 minút po ukončení tréningu.

13.2.6.2 Systém jázd a hodnotenie

Systém jázd môže byť hodnotený ako:

A: pretekár štartuje v dvoch jazdách, ktoré sa obe hodnotia. Pre stanovenie konečného poradia sa použije výsledok lepšej jazdy. V prípade rovnosti časov je pre stanovenie poradia rozhodujúci výsledok druhej jazdy.

Super A: pretekár štartuje v troch jazdách, ktoré sa všetky hodnotia. Pre stanovenie konečného poradia je rozhodujúci výsledok najlepšej jazdy. V prípade rovnosti je pre stanovenie poradia rozhodujúci výsledok druhej najlepšej a v prípade ďalšej rovnosti tretej najlepšej jazdy.

B: pretekár štartuje v troch jazdách, ktoré sa všetky hodnotia. Pre stanovenie konečného poradia je rozhodujúci výsledok dvoch lepších jázd. V prípade rovnosti je pre stanovenie poradia rozhodujúci výsledok tretej jazdy.

C: jazdec štartuje vo vopred určenom počte závodných jázd, ktoré sa všetky hodnotia. Počet jázd je stanovený v ZU. Pre stanovenie konečného poradia, je súčet výsledkov všetkých jázd. V prípade rovnosti je pre stanovenie poradia rozhodujúci najnižší počet trestných bodov vo všetkých jazdách. V prípade rovnosti rozhoduje lepší výsledok zo všetkých jázd (najrýchlejšia jazda). V prípade aj tejto rovnosti sú jazdci vyhlásení v rovnakom poradí.

Pre podujatia Majstrovstiev Slovenska je predpísaný systém jázd a hodnotenia "B".

Pre podujatia Slovenského pohára je predpísaný systém jázd a hodnotenia "Super A".

O zmene môže rozhodnúť len športový komisár a to len vo zvláštnych prípadoch alebo pri zvláštnych okolnostiach, napr. s ohľadom na počasie, časovú tieseň a pod.

Všetky preteky sa hodnotia jednotným systémom:

čas jazdy meraný v platných časových jednotkách / minúty: sekundy: desatiny a stotiny sekundy /

- | | |
|---|-----------------------|
| – za chybný štart | +2 trestné sekundy |
| – za zvalenie bójky | +2 trestné sekundy |
| – za vynechanie bránky či predpísanej trate | +100 trestných sekúnd |
| – posunutie bójky bez jej vyvrátenia | bez penalizácie |

Vynechaním bránky, či trate sa rozumie vtedy, ak pretekár úplne vynechá bránku alebo ju prejde v protismere /zelená bójka po ľavej strane minikáry, alebo červená po pravej strane minikáry/.

Úmyselné zhodenie bójky inou časťou ako minikárou /rukou, nohou/ sa hodnotí vylúčením z jazdy. Všetky trestné sekundy, ktoré pretekár dostane v danej jazde sa prirátajú k času, dosiahnutému v jazde. Poradie v pretekoch je určené súčtom výsledného času a trestných sekúnd za vyhodnotenú jazdu a podľa systému hodnotenia pretekov. Z celkového počtu podujatí v rámci MS a SP sa zaráčávajú do celkového hodnotenia v danom ročníku nasledujúce počty podujatí :

Počet podujatí:	4	5	6	7	8	9
Započítané podujatia	3	4	5	5	6	6

Bodové ohodnotenie pre umiestnenie v jednotlivých kategóriách v podujatiach majstrovských pretekov je nasledovné:

Umiestnenie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Body	30	25	21	19	17	15	14	13	12	11	10

13.2.7 Štartovanie a spôsob jazdy

- Pretekári štartujú jednotlivo po signáli štartéra v poradí podľa štartovných čísiel od najväčšieho v danej kategórii. Minimálny časový interval medzi jednotlivými pretekármi musí byť min. 30 sekúnd.
- Štart pretekára je pevný, z celkom pokojnej polohy minikáry , kde ju následne jazdec uvedie do pohybu jedným povoleným odrazom nohou. Jazdec je povinný počúvať príkazy a signály štartéra. K štartu je každý pretekár povinný nastúpiť do 5 minút po vyzvaní štartéra alebo jeho pomocníka, inak je vylúčený z danej jazdy. Výnimku povoľuje rozhodca až na vyzvanie štartéra. Po odštartovaní sa môže pretekár odraziť len jedenkrát, pritom nesmie prekročiť štartovaciu čiaru. Štartovacia čiara je umiestnená minimálne 1,0 m pred štartovacím zariadením v osi predného kola. Po celú dobu jazdy na trati musí pretekár zaujímať polohu, v ktorej bezpečne ovláda minikáru.
- V prípade zastavenia alebo kolízie na trati smie pretekár vyrovnať minikáru do smeru jazdy a bez akéhokoľvek roztlačania sa raz odraziť, aby uviedol minikáru do pohybu. Pomoc cudzích osôb na trati je zakázaná a má za následok vylúčenie z danej jazdy.
- Pretekár musí dodržať predpísanú trať a absolvovať všetky slalomové a jazdné prvky. Ak dôjde krátko pred štartom alebo v priebehu vyťahovania na štart k poruche na minikáre, musí byť oprava vykonaná do 10 minút po odštartovaní posledného pretekára danej jazdy. Táto porucha musí byť nahlásená štartérovi. Inak je pretekár z tejto jazdy vylúčený.
- Od času, keď štartér vydal signál k odštartovaniu, začína pretekárovi jazda a akákoľvek porucha na minikáre od tohto momentu nie je dôvodom k opravnej jazde. O opravných jazdách rozhoduje rozhodca minikár.

13.2.8 Opravné jazdy

O opravnej jazde rozhodne výhradne rozhodca minikár .Jazdec nemá nárok na opravnú jazdu v prípade, že pred spornou situáciou neprešiel predpísanou trať /predtým bol diskvalifikovaný/.

13.2.9 Protesty

Protest môže podať pretekár alebo jeho zákonný zástupca do 30 minút po ukončení jazdy, po incidente alebo do 15 min. po zverejnení výsledkov. Protest sa podáva písomne, výhradne športovému komisárovi s vkladom 5,- EUR. Vklad sa vracia v prípade oprávnenosti protestu. V opačnom prípade prepadá v prospech organizátora.

- a) Športový komisár je povinný vyriešiť protest bez odkladu, najdlhšie však do ukončenia pretekov. K riešeniu protestu si môže prizvať ďalších činovníkov pretekov, podľa charakteru protestu. Proti rozhodnutiu štartéra, časomerača a bránových rozhodcov nie je protest prípustný.
- b) Pokiaľ jazdec alebo jeho zákonný zástupca nesúhlasí s rozhodnutím športového komisára, má možnosť sa odvolať do 48 hodín športovej komisii minikár. Svoje rozhodnutie musí podať písomne športovému komisárovi najneskôr do jednej hodiny po zamietnutí protestu. Spolu s odvolaním musí poukázať poplatok za odvolanie, ktorý činí 20,- EUR. Potvrdenie o úhrade alebo jej kópiu priloží k odvolaniu. Nedodržanie tohto postupu znamená stratu práva na odvolanie.
- c) Ak ide o protest alebo odvolanie ovplyvňujúce výsledky, je organizátor povinný zverejniť len predbežné výsledky a zdržať ceny za umiestnenie až do vyhlásenia konečného rozhodnutia. Ak je ovplyvnená len určitá časť výsledkov, môže byť zvyšná časť výsledkov a príslušné ceny odovzdané. Rozhodnutie športovej komisie minikár je konečné a nie je proti nemu odvolania.

13.2.10 Prihlásenie sa do pretekov

Prihlásiť sa do pretekov možno najneskôr v deň pretekov a to do času, ktorý určí a oznámi rozhlasom riaditeľ podujatia po dohovore s rozhodcom minikár. Najprv oznámi, koľko času ostáva do uzávierky prihlášok pretekárov a potom oznámi aj absolútne ukončenie prihlášok do pretekov.

13.3 JAZDCI

13.3.1 Vekové kategórie

Preteky sú vypísané ako súťaž chlapcov a dievčat vo veku od 5 do 19 rokov. Pretekári sú rozdelení do kategórií:

M-1	vek od	4	do	8 rokov v roku konania pretekov
M-2	vek od	9	do	12 rokov
M-3	vek od	13	do	16 rokov
M-3D	vek od	13	do	18 rokov
M-4	vek od	17	do	20 rokov
M-5	vek od	21	do	99 rokov

- V prípade prihlásenia 4 a viac jazdcov vo veku nad 22 rokov sa vytvorí veková kategória M-5 od 23 rokov.
- V prípade prihlásenia dievčat vo veku od 13-18 rokov v počte 4 a viac sa vytvorí veková kategória M-3D, v ktorej budú jazdiť len dievčatá.
- Minimálny počet jazdcov na vyhlásenie vekovej kategórii sú štyria jazdci danej kategórie.
- Kategória bude vyhodnotená ak aspoň 4 jazdci z tejto kategórie absolvujú minimálne jeden závod. Absolvovanie závodu znamená odštartovať jednu tréningovú jazdu.
- Ak klesne počet vydaných licencií pod 4, kategória sa v tomto ročníku zruší. Kategórie vyhlási športová komisia minikár pred prvým kolom pretekov pri prezentácii a skutočnom prehodnotení jednotlivých prihlásených jazdcov.

13.3.2 Licencia jazdca

- Prijatie jazdca na závody je podmienené predložením platnej licencie. Športová komisia SAMŠ vystaví licenciu každému záujemcovi o tento šport, pokiaľ má zodpovedajúci vek a spĺňa požiadavky, kladené na športovca. Licenciu predkladá jazdec pri preberaní na každých pretekoch minikár. Žiadosť o vystavenie licencie podáva jazdec na športovú komisiu SAMŠ. Žiadosť musí obsahovať súhlas rodičov a musí byť potvrdená lekárom o spôsobilosti prevádzať tento druh športu.
- V prípade záujmu slovenského jazdca o zahraničnú licenciu pre zjazd je možné o ňu požiadať, kým nebude vytvorená disciplína zjazdu na Slovensku.
- V prípade záujmu o vystavenie licencie, platnej v Slovenskej republike pre zahraničných

pretekárov, sa vydávanie riadi podľa uznesenia valného zhromaždenia pre nasledujúcu pretekársku sezónu. Takýto pretekár nemôže mať nárok na reprezentáciu Slovenskej republiky a ani nemôže zaujať nominačné umiestnenia pre podujatie Majstrovstiev Európy, finále Pohára víťazov pohárov a iné medzinárodné podujatia.

- Za vystavenie licencie sa platí poplatok 10,- EUR (euro). Tieto poplatky sa použijú na zakúpenie cien pre celkových víťazov vo vyhlásených pretekoch. Podanie prihlášky pre vystavenie licencie je z hľadiska vytvorenia aktuálnej nominačnej listiny pre daný ročník požadovaná do konca februára daného kalendárneho roku. Uznatie licencií pretekára na základe dohody Českým svazem minikár a SAMŠ – Športovou komisiou minikár umožňuje štartovať slovenským jazdcom v Čechách a českým jazdcom na Slovensku.

13.3.3 Povinnosti jazdcov

Jazdec alebo jeho zákonný zástupca má tieto povinnosti:

- a) na predpísanom formulári požiadať o licenciu s poplatkom 10,- EUR (euro)
- b) predkladať licenciu na pretekoch a udržiavať ju v poriadku
- c) dodržiavať morálne zásady športovca, dbať na slušné správanie
- d) zoznámiť sa s Národnými športovými poriadkami minikár
- e) pokiaľ jazdec havaroval, nesmie s poškodenou minikárou pokračovať v jazde. Po prevedení opravy musí minikáru pristaviť technickému komisárovi na opätovnú technickú prehliadku. To isté je povinný urobiť po každej väčšej oprave alebo úprave na minikáre.

13.3.4 Predkladanie dokladov pri pretekoch

Na každých pretekoch minikár je jazdec alebo jeho zákonný zástupca povinný predložiť licenciu jazdca, platnú pre príslušný rok.

13.4 Udržiavanie poriadku na pretekoch minikár

13.4.1

Pretekár môže byť potrestaný napomenutím, dvoma trestnými bodmi k výsledku jazdy alebo vylúčením z jazdy za nedovolený spôsob jazdy /viď bod Bezpečnostné predpisy/, nepoužívaním predpísaného výstroja pri jazde a pri vyťahovaní na štart, za nedovolené odrážanie sa na trati.

13.4.2

Pretekár môže byť potrestaný napomenutím, vylúčením z jazdy, vylúčením z pretekov za:

- technické priestupky - jazda na poškodenej minikáre, samovoľné vytekanie maziva na trati, neúčinné alebo nerovnomerné pôsobenie brzdy
- nešportové správanie sa v priebehu pretekov na trati, v depe, pri vyťahovaní minikár a pod.
- nešportové a neprístojné správanie sa svojho mechanika alebo sprievodu
- pri vyťahovaní minikár na štart ak jazdec nedrží volant oboma rukami, zdvihnutím ruky zastaví neoprávnené výťah alebo nedodržiava rovnomerný bočný rozstup medzi lanami.

13.4.3 Pretekár bude vylúčený z pretekov za:

- technické priestupky, zistené kedykoľvek v priebehu pretekov - uloženie kôl, rozmery minikáry, hmotnosť minikáry, mazanie pôsobiace pri jazde
- hrubé porušenie zásad športového chovania pretekárom, mechanikom alebo členom sprievodu
- hrubé urážky, napadnutie delegovaných rozhodcov, používanie alkoholických nápojov počas pretekov

13.4.4

Návrh na potrestanie za technické priestupky predkladá športovému komisárovi technický komisár.

13.5 Organizátori

Organizátormi sú organizácie, v ktorých pracujú minikárové strediská, oddiely a krúžky, spoločenské, záujmové prípadne iné organizácie. Všetci organizátori sú povinní riadiť sa ustanoveniami týchto pokynov.

13.5.1 Povinnosti organizátorov

Každé preteky minikár sú verejným vyvrcholením činnosti usporiadajúcej organizácie a poskytujú možnosť účinnej propagácie tejto činnosti. Preto sa musia stať prostriedkom k rozširovaniu vplyvu, k získaniu priaznivcov a k rozširovaniu členskej základne.

Organizátori sú povinní postupovať pri organizácii pretekov minikár s plnou zodpovednosťou, aby mala akcia športový a spoločenský úspech.

13.5.2 Vyberanie štartovného

Organizátor môže vyberať štartovné. Maximálne však 5,- EUR na jedny preteky.

Základné opatrenia pri príprave pretekov

- a) podať včas žiadosť o povolenie pretekov
- b) zvoliť užší organizačný zbor /riaditeľ, tajomník, hospodár/
- c) požiadať o povolenie uzávierky trate pretekov príslušný orgán štátnej správy /Obecný úrad/
- d) spracovávať trojmo zvláštne ustanovenia pretekov a návrh odoslať povoľujúcej zložke ku schváleniu /SAMŠ/
- e) požiadať o schválenie trate
- f) včas oznámiť zrušenie pretekov povoľujúcej zložke, jazdcom a delegovaným rozhodcom
- g) zaistiť označenie všetkých tlačív správnym plným názvom vyhlasovateľa a organizátora.

Základné opatrenia pri vlastných pretekoch

Aby boli preteky minikár dôstojným vyvrcholením činnosti organizátora, musí organizátor zaistiť hlavne:

- a) hlásateľa, ktorému odovzdá podklady o činnosti organizácie a údaje o jazdcoch a pod.
- b) pre prezentáciu pretekárov vyhraďiť priestor pre technikov, depo pre minikáry
- c) pre technickú prehliadku uzavretý priestor, do ktorého majú prístup len povolené osoby, zabezpečiť nerušený priebeh technickej kontroly
- d) zabezpečiť pracovisko časomeračov, technického komisára a rozhodcu minikár proti zlému počasiu
- e) ak dôjde k úrazu, je nutné neodkladne písomne nahlásiť poisťovni, že nastala poisťná udalosť. Kópiu záznamu o úraze zaslať povoľujúcej zložke
- f) vyvesiť výsledkovú listinu. Výsledkovú listinu potvrdzuje rozhodca minikár a športový komisár, ktorí na nej musia vyznačiť čas vyvesenia. Listina musí visieť min. 15 minút na mieste oznámenom organizátorom. Organizátor je povinný zverejniť výsledky každej jazdy do 30 minút po jej skončení.
- g) slávnostné ukončenie pretekov a vyhlásenie víťazov.

13.5.3 Opatrenia po ukončení pretekov

Po ukončení pretekov je organizátor povinný:

- spracovať do 15 dní výsledky z pretekov, a uverejniť ich na internetovej stránke www.minikary.sk,
- Rozmnožiť a rozoslať ich delegovaným rozhodcom a komisii minikár SAMŠ.

Výsledková listina musí obsahovať:

štartovné číslo jazdca
príslušnosť /klub, kraj .../
meno a priezvisko pretekára
dosiahnuté výsledky
celkové poradie
mená delegovaných rozhodcov

Organizátor, ktorý si nebude plniť svoje povinnosti, nebude na ďalší rok poverený organizáciou pretekov minikár.

13.5.4 Riaditeľ pretekov

a) Právomoc riaditeľa pretekov

Riaditeľ pretekov je vedúci výkonný činník, zodpovedný za preteky po stránke výchovnej, organizačnej, bezpečnostnej, športovej i hospodárskej. Do organizačného zboru si menuje ďalších skúsených funkcionárov. S celým organizačným zborom zaistuje prejednanie povinností a právomocí, zoznámi ich so spôsobom zaistenia a organizáciou pretekov a pravidelne kontroluje ich výkon funkcie.

b) Povinnosti riaditeľa pretekov

Riaditeľ zodpovedá za správne riadenie pretekov, za kontrolu pretekárov a za správne riadenie členov organizačného zboru, môže odvolať z funkcie ktoréhokoľvek organizátora a urobiť opatrenia, aby opustil priestor závodiska.

Riaditeľ pretekov je povinný:

- viesť a riadiť preteky podľa oficiálneho programu v súlade s časovým rozvrhom presvedčiť sa, či sú všetci usporiadatelia a delegovaní rozhodcovia prítomní a správne vybavení
- dohliadať na pretekárov a neprípustnosť porušovania pokynov
- hlásiť športovému komisárovi k potrestaniu každého pretekára pre zlé správanie sa, nečestné jednanie alebo porušenie pravidiel
- sústreďovať správy časomeračom a postarať sa o zostavenie a napísanie výsledkov v spolupráci s rozhodcom minikár.

13.5.5 Hlavný organizátor

Hlavný organizátor musí predovšetkým zaistiť bezpečnosť divákov a tým hladký priebeh pretekov.

Jeho hlavnými povinnosťami sú:

- zaistiť predpísaný počet usporiadateľov na trati a vykonať ich preškolenie
- zaistiť dostatočný počet usporiadateľov v depe a v ostatných pomocných prevádzkach, vykonať ich preškolenie
- pre všetkých usporiadateľov zaistiť vhodné označenie
- V súlade s protokolom o schválení trate, oddeliť všetky priestory pre divákov.
- zakázané priestory pre divákov vyznačiť v oboch smeroch nápismi a zabezpečiť zosilnenú usporiadateľskú službu
- zaistiť, aby všetci usporiadatelia boli na svojich miestach v stanovenú dobu pred začatím tréningu alebo pretekov
- v prípade akéhokoľvek porušenia bezpečnostných predpisov v priebehu tréningu alebo pretekov oznámiť toto riaditeľovi pretekov alebo športovému komisárovi.

13.6 ROZHODCOVIA MINIKÁROVÝCH PRETEKOV

13.6.1 Všeobecne

Na každých pretekoch minikár pracujú ako rozhodcovia - športový komisár, technický komisár, rozhodca minikár, časomerač, bránový rozhodca.

Podľa odbornosti a kvalifikácie sa rozhodcovia rozdeľujú do I., II. kvalifikačnej triedy. O rozhodcov sa stará športová komisia SAMŠ a vydáva im osvedčenie.

Rozhodca musí mať najmenej 18 rokov, skúsenosti z motoristického alebo minikárového športu a musí sa podrobiť základnému školeniu, zúčastňovať sa doškoľovacích seminárov, skladať predpísané skúšky alebo preskúšania.

13.6.2 Povinnosti rozhodcu

Pri prihlásení sa riaditeľovi pretekov musí preukázať preukazom rozhodcu a oprávnenosť nominácie.

Po ukončení pretekov môže odísť až po súhlase riaditeľa pretekov. Na preteky, na ktoré je delegovaný a na ktoré dostane od organizátora zvláštne ustanovenie, je povinný sa dostaviť. Pokiaľ to zo závažných dôvodov nie je možné, je povinný sa písomne ospravedlniť delegujúcej zložke a organizátorovi a to najmenej týždeň pred pretekmi.

13.6.3 Športový komisár

nie je zodpovedný v žiadnom smere za organizáciu pretekov

- nemá z titulu svojej funkcie žiadnu zodpovednosť voči nikomu inému než voči povoľujúcej zložke, ktorá udelila povolenie k organizácii pretekov po stránke športovej a ktorá ho na preteky delegovala

má najvyššiu právomoc nad športovým vedením pretekov podľa športových poriadkov a schválených Zvláštnych ustanovení

- všetci ostatní rozhodcovia sú mu podriadení
- na preteky sa musí dostaviť načas, najneskôr počas prebiecky a ohlásiť sa riaditeľovi pretekov
- musí skontrolovať žiadosť o povolenie pretekov a protokol o schválení trate
- dáva riaditeľovi súhlas k ich zahájeniu
- môže výnimočne pripustiť málo významné zmeny Zvláštnych ustanovení, ktorými sa nemení charakter pretekov
- z naliehavých bezpečnostných dôvodov alebo v iných nevyhnutných prípadoch môže odložiť štart, zmeniť trať a pod.
- má právo nepripustiť konanie pretekov alebo preteky prerušiť, či predčasne ukončiť, ak sa vyskytnú okolnosti, ktoré znemožňujú konanie alebo pokračovanie pretekov
- pokiaľ zistí, že boli hrubo porušené bezpečnostné predpisy, je povinný preteky zastaviť
- môže potrestať pretekárov, ktorí sa počas pretekov nešportovo správajú, nečestne jednajú alebo porušuje platné pokyny, smernice a predpisy
- musí na mieste vyriešiť sporné otázky, spojené s výkladom Národných poriadkov a Zvláštnych ustanovení
- s riaditeľom pretekov rozhodne všetky protesty, ktoré mu pretekári odovzdali.

13.6.4 Rozhodca minikár

nie je zodpovedný v žiadnom smere za organizáciu pretekov

na preteky sa musí dostaviť včas, najneskôr jednu hodinu pred zahájením pretekov a hlásiť príchod riaditeľovi pretekov a športovému komisárovi

- funkčne zodpovedá športovému komisárovi
- riadi a rozhoduje o priebehu opravných jazd, navrhuje športovému komisárovi potrestanie za priestupky na trati a pridelenie trestných bodov za jazdy
- riadi a kontroluje činnosť bránových rozhodcov a spolu so športovým komisárom rieši námietky proti rozhodnutiu bránových rozhodcov
- spolupracuje s časomeračmi pri spracúvaní výsledkov
- spolu s časomeračmi spracováva konečné výsledky pretekov
- po ukončení pretekov a vyhlásení môže odísť až po súhlase športového komisára a riaditeľa pretekov.

13.6.5 Technickí komisári

vykonávajú v súvislosti s pretekami technické funkcie

- preberanie minikár, posúdenie výbavy, technický dozor, skúšanie minikár, zisťovanie príčin nehôd a zostavenie protokolu o nehodách a úrazoch

na pretek sa musí dostaviť najneskôr pol hodiny pred technickým preberaním minikár

musí sa prihlásiť riaditeľovi pretekov a športovému komisárovi, ktorému je podriadený

- prácu skupiny technických komisárov riadi delegovaný technický komisár, ktorý rozdelí úlohy medzi jednotlivých technických komisárov a zodpovedá za celú skupinu, ktorá mu je funkčne podriadená
- zodpovedá za to, že k pretekom budú pripustení len tí pretekári, ktorí sú k štartu oprávnení
- pri preberaní skúmajú všetky predpísané doklady, predpísanú výstroj jazdca a predstavovanú minikáru z technického a bezpečnostného hľadiska
- po skončení preberania odovzdajú opravený zoznam jazdcov športovému komisárovi a riaditeľovi pretekov k zaisteniu opravených programov so zoznamom pre ostatných

- rozhodcov a organizátorov. Riaditeľovi pretekov odovzdajú tiež uzavreté preberacie protokoly, prípadne technické karty
- pri preberaní minikár sú povinní kontrolovať funkciu a princíp riadenia, bŕzd, stav pneumatík, kapotáž, upevnenie hákov pre vlečné lano. Ostatné náležitosti - hlavne rozmery, uloženie kôl, umiestnenie úchyty závažia, spôsob mazania atď. kontrolujú podľa potreby pred a po pretekoch, prípadne počas ich priebehu
- zodpovedajú za to, že pri preberaní a v priebehu pretekov je minikára označená predpísaným štartovným číslom, dobre čitateľným pred každým štartom
- vystavujú protokol o nehodách, technických poruchách, úrazoch a bez meškania ho odovzdávajú riaditeľovi pretekov
- výsledky svojej práce oznamujú len športovému komisárovi a riaditeľovi pretekov.

13.6.6 Časomerači, počítači výsledkov

Časomerači ani počítači výsledkov nie sú na preteky delegovaní a zaisťuje ich organizátor pretekov. Zodpovedajú za správne meranie času, vykonávanie štartu, počítanie výsledkov a spracovanie konečných výsledkov z pretekov. Prácu skupiny časomeračov vedie vedúci časomerač, ktorý rozdelí úlohy medzi jednotlivých časomeračov, určí štartéra a zodpovedá za celú skupinu, ktorá mu je funkčne podriadená. Časy a výsledky svojej práce oznamujú časomerači len rozhodcovi minikár, športovému komisárovi a riaditeľovi pretekov. Možno použiť ľubovoľný druh merania. Pokiaľ sa použije nájazdová meracia lišta, musí byť umiestnená 0,5 m za štartovacou čiarou. Štartér musí vypísať záznam jazdy („jazyk“) po každej jazde ako bránový rozhodcovia.

13.6.7 Bránoví rozhodcovia

Bránoví rozhodcovia nie sú na preteky delegovaní a zaisťuje ich organizátor pretekov. Ich počet sa stanoví podľa obtiažnosti trate a počtom slalomových úsekov. Prácu bránových rozhodcov riadi rozhodca minikár, ktorému tiež odvádzajú výsledky zo svojho úseku ihneď po ukončení každej jazdy.

Okrem časomeračov, počítačov výsledkov, štartéra a bránových rozhodcov zaisťuje organizátor tiež technických komisárov, prípadne pomocníkov technického komisára, ktorí sú funkčne podriadení delegovanému technickému komisárovi.

Na jednom slalomovom úseku pracujú najmenej dvaja rozhodcovia z dvoch klubov. Jeden z rozhodcov, ktorého určí rozhodca minikár, je zodpovedný za správne vypísanie „jazyka“, stojí na jednom mieste počas celých pretekov, odkiaľ má najlepší výhľad na celý úsek, nevykonáva žiadnu inú činnosť (napr. zdvíhanie bójok), sleduje, či predchádzajúci jazdec ide správnym smerom, v prípade zvalenia bójky musí rozhodnúť, či bójka bola zhodená minikárou úmyselne rukou jazdca alebo vetrom a tiež sleduje, či bójka nezvalí na inú bójku. Druhý rozhodca, ktorého tiež určí rozhodca minikár má tú istú zodpovednosť ako predchádzajúci a navyše je zodpovedný za správne a presné postavenie bójok na vyznačenom mieste. V prípade obtiažneho úseku musia požiadať rozhodcu minikár o pridelenie pomocníka na zdvíhanie bójok. Po ukončení každého kola podpisujú obaja bránoví rozhodcovia záznam jazdy („jazyk“) daného kola. V prípade nezhody okamžite informujú medzi kolami rozhodcu minikár o nezhode a ten rozhodne spolu so športovým komisárom definitívne. Záznam jazdy („jazyk“) obsahuje štartové číslo, počet trestných sekúnd, diskvalifikáciu alebo návrh na opakovanie jazdy.

13.7 Technické predpisy pre stavbu minikár

13.7.1 Všeobecne

Minikára je štvorkolesové dvojstopové vozidlo bez vlastného pohonu, určené pre jazdu z kopca, na uzavretej či inej vhodnej trati. Nesmie byť používaná v riadnej cestnej premávke. Stavbu minikáry si vykonáva pretekár sám alebo za pomoci dospeljej osoby. K stavbe môže používať sériovo vyrábané diely alebo stavebnicu minikáry.

13.7.2 Rám minikáry

Rám je zhotovený z ľubovoľného materiálu dostatočnej pevnosti, s podlahou chrániacou pretekára po celej dĺžke. Môže byť nahradený samonosným skeletom. K rámu je pripevnený ťažný hák, umožňujúci ľahké a bezpečné pripojenie závesu vlečného lana.

Minimálna svetlosť minikáry je 15 mm. Ťažný hák uzatvoreného typu, umiestnený v pozdĺžnej osi minikáry s min. vnútorným priemerom 20 mm (podľa európskych pravidiel) a to mimo obrys minikáry. Pripojná karabínka musí byť vyrobená z drôtu o priemere min. 10 mm.

13.7.3 Riadenie

Konštrukcia riadenia je ľubovoľná, riadenie môže byť len na prednej náprave. Volant kruhového typu, umiestnený v pozdĺžnej osi minikáry o priemere min. 200 mm. Volantová tyč uložená v dvoch bodoch.

13.7.4 Brzdy

Brzdy ľubovoľnej konštrukcie, pôsobiace aspoň na jednu nápravu. Brzdový účinok musí byť rovnomerný, rozložený na všetky brzdené kolesá a len na otáčajúcu sa časť stredu kolesa, prípadne plochu pneumatiky, opatrenú dezénom. Účinnosť brzd zisťuje technický komisár. Ovládanie brzd je možné pákovým, lankovým alebo hydraulickým prevodom. Minikára môže mať aj ručnú pomocnú brzdú.

13.7.5 Karoséria a sedadlo

Karoséria z ľubovoľného materiálu musí byť prispôbena tak, aby pretekár mohol z minikáry ľahko vypadnúť v prípade kolízie. Kapotovať možno preto len prednú a zadnú časť tak, aby telo pretekára zostalo odkryté pri pohľade zhora. Telo nesmie presahovať cez pôdorys minikáry do jazdnej dráhy. Ostré kapotáže musia byť obložené gumou alebo iným mäkkým materiálom, pokiaľ nemajú dostatočné zaoblené hrany. Podlaha bezpečne chráni jazdca v celom jeho pôdorysnom profile a je pevne spojená s rámom. Sedačka je pevne spojená s rámom. Pokiaľ sedačka nie je krytá zospodu podlahou, musí byť vyrobená z materiálu dostatočnej pevnosti.

13.7.6 Kolesá, uloženie kolies, pneumatiky

Kolesá ľubovoľnej konštrukcie pre pneumatiky 12 1/2 x 2 1/4 iba továrenskej výroby bez dodatočných úprav. Druh ložísk ľubovoľný. Hriadeľ nepohyblivý, pevne uchytený na záves kolesa, oceľový s minimálnym priemerom 12 mm u kolies letmo jednostranne uložených a 7 mm u obojstranne uložených. Záves kolesa musí byť pevne spojený s rámom alebo karosériou minikáry, u predných kolies môže byť otočný len okolo otočného zvislého čapu. Vnútorná šírka ráfiku max. 75 mm.

13.7.7 Hmotnosť, rozmery, ložiská

Minimálna dĺžka minikáry vo všetkých kategóriách je 1200 mm.

Minimálny rázvor náprav minikáry je 900 mm.

Minimálny rozchod kolies minikáry je 600 mm.

Rozhodujúca hmotnosť je súčet hmotností minikáry spolu s jazdcom a výstrojom.

Limity :	M 1	max.	90kg
	M 2	max.	120kg
	M 3	max.	150kg
	M 3D	max.	150kg
	M 4	max.	160kg
	M 5	max.	170kg

V prípade prekročenia celkovej hmotnosti určenej pre danú kategóriu v akejkoľvek jazde bude jazdec diskvalifikovaný v celom závode.

Organizátor pretekov, ktorý sa rozhodne uplatniť kontrolu hmotností, zabezpečí pre tento účel váhu, ktorá je certifikovaná a zaplombovaná (digitálne váhy). V prípade, že sa nejedná o zaplombovanú a certifikovanú váhu (mechanické váhy–decimálka), zabezpečí organizátor referenčné puncované ťažisko „kvich“/1-2 kg prípadne aj inej hmotnosti / aby bolo možné v prípade sporných vážení odsledovať presnosť váh alebo ich možnú odchýlku. V prípade zistenia, že váha váži s odchýlkou, rozhodne o platnosti či neplatnosti nameraných hodnôt ROZHODCA MINIKÁR !

13.7.8 Rôzne

Závažie na dováženie musí byť dôkladne pripevnené, v mieste kde neohrozuje pretekára. V priebehu pretekov môže jazdec ľubovoľne upravovať celkovú hmotnosť.

Štartové číslo je umiestnené vpredu a vzadu, čitateľné na diaľku, napísané na tabuľke bez zlomov a priechodov. Tabuľka je bez ostrých hrán o rozmeroch 150 x 200 mm bielej farby. Číslo musia byť minimálne vysoké 100 mm, namaľované čiernou farbou. Predná tabuľka so štartovým číslom musí mať maximálny sklon 45°.

Na minikáre sú zakázané nasledujúce technické prvky:

- a) zavesenie náprav na jednom otočnom bode
- b) centrálny rozvod mazania vrátane všetkých prevedení, ktoré zaisťujú stály prívod oleja, či iného maziva počas jazdy

13.7.9 Výstroj pretekára

Pri pretekoch je pretekár povinný mať na sebe pretekársku kombinézu alebo dres s dlhými rukávami a dlhé nohavice, ochrannú motoristickú prilbu, ochranné okuliare alebo štít z netrieštivého materiálu, rukavice, zakrývajúce celú dlaň a prsty, vhodnú uzavretú obuv.

13.7.10 Podmienky štartu

Ak nevyhovuje pretekár s minikárou predpísaným pravidlám pre svoju kategóriu, nemôže sa príslušných pretekov zúčastniť.

13.8 Bezpečnostné predpisy

13.8.1 Základné bezpečnostné zabezpečenie pretekov

- a) Každý pretek minikár musí byť povolený príslušnou povoliujúcou zložkou, prejednaný na obecnom úrade a polícii, v ktorého územnej pôsobnosti je usporiadaný.
- b) Trať každých pretekov musí byť po stránke športovej a bezpečnostných opatrení schválená. Podrobnosti sú uvedené v časti "Trate pretekov, schvaľovanie tratí".
- c) Každý pretek musí byť zdravotnícky zabezpečený.
- d) Ak vyžaduje trať značenie farbou na vozovke, je nutné po ukončení pretekov značenie odstrániť.
- e) Vlastné závodisko a celá trať musí byť uzavierateľná pre verejnú prevádzku motorových a nemotorových vozidiel, teda aj pre cyklistov. V priebehu pretekov musí byť celá trať uzavretá pre verejnú premávku.
- f) Organizátor je povinný výrazne označiť a zaistiť menej bezpečné miesta, prípadne urobiť opatrenia k zamedzeniu kolízie. Celá trať musí byť zaistená aj z hľadiska bezpečnosti divákov, ktorí musia byť po celej dĺžke trate bezpečne vzdialení od jej okraja. Organizátor je povinný v nebezpečných miestach vylúčiť účasť divákov.
- g) Bezpečnosť divákov a pretekárov musí byť zaistená dostatočným počtom organizátorov pri trati, v okolí štartu a cieľa, ako aj depa. Priestor štartu musí byť v okruhu 6 metrov od miesta štartu zabezpečený pred vstupom nepovolaným osobám, v priestore cieľa musí byť vymedzené a ohraničené miesto pre časomeračov a časomerné zariadenie tak, aby nebol možný voľný prístup nepovolaným osobám. Priestor má byť najmenej 5 metrov pred cieľom a za cieľovým čiarou, ak nie je inak vymedzené. V priestore štartu a cieľa sa nesmie okrem rozhodcov a organizátorov nikto zdržiavať.
- h) Organizátor musí byť pri výkone služby označený páskou alebo štítkom s nápisom udávajúci funkciu. Ako usporiadatelia nesmú byť použité osoby mladšie ako 16 rokov.
- i) V priestore závodiska musí byť zriadené depo, kde môže jazdec prijať cudziu pomoc, pričom by bol vylúčený. Prístup do depa majú len jazdci, mechanici a činovníci pretekov a to bez doprovodných vozidiel.
- j) Hlásateľská služba musí pravidelne upozorňovať divákov na možnosť nebezpečia úrazu a vysvetľovať bezpečnostné predpisy.

13.9 Základné bezpečnostné predpisy pre preteky

- a) Jazdcom je zakázaná jazda v ľahu hlavou dopredu
- b) Zakazuje sa akékoľvek upravovanie výstroja počas jazdy, ak to nie je nutné pre bezpečnosť jazdca. Úpravu je možné prevádzať len pri stojacej minikáre. Zákaz platí aj po prejení cieľom až do úplného zastavenia minikáry, tak ako pri ťahaní za vlečným vozidlom na štart. V daždivom počasí si môže pretekár dať dolu okuliare alebo štít.

- c) Ak dôjde počas jazdy k havárii pretekára alebo kolízii vzniknutej dobehnutím druhého pretekára, je pretekár povinný podľa svojich možností ihneď trať uvoľniť tak, aby neohrozoval ďalších jazdcov. Organizátor má právo okamžite odpratať z trate poškodenú minikáru. Na poškodenej minikáre nesmie pretekár dokončovať jazdu!
- d) Je zakázané nadhadzovanie minikáry pri štarte.
- e) Ťahanie minikáry na štart sa prevádza ťažným vozidlom. Ťažné vozidlo musí byť v dobrom technickom stave, riadené skúseným vodičom starším ako 18 rokov. Vedľa vodiča musí sedieť pomocník, sledujúci počas ťahania pretekárov. Pomocník dáva pokyny vodičovi. Maximálna rýchlosť počas ťahania je 25 km/hod.. Najmenšia vzdialenosť minikáry od vozidla je 4 metre. Výfuk ťažného vozidla je potrebné upraviť do strany alebo hore, aby splodiny z motora neohrozovali jazdcov, ťahaných na štart.
- f) Pri akejkolvek poruche pri vyťahovaní minikár pretekár je povinný signalizovať poruchu zdvihnutím ruky.

13.10 Poistenie pri pretekoch minikár

Druh a spôsob poistenia uvedie organizátor vo zvláštnom ustanovení pretekov. Poistením pretekov je potrebné zabezpečiť krytie škôd na zdraví pre všetkých účastníkov, tj. organizátorov, rozhodcov, funkcionárov a športovcov z hľadiska škôd na zdraví. Poistné udalosti hlási účastník pretekov oblasťného závodu poisťovne v obvode organizátora pretekov, prípadne podľa dispozícií organizátora, ktorý oznámenie poistnej udalosti potvrdí.

13.10.1 Pokyny pre vyšetrovanie mimoriadnych udalostí v minikárovom športe

Mimoriadnou športovou udalosťou sa rozumie taká udalosť v činnosti, teda aj v organizovanom tréningu a športovom podniku, ktorá vo svojich okamžitých i budúcich dôsledkoch má vplyv na mieru poškodenia zdravia alebo majetku. Povinnosti organizátora, postup pri likvidácii a evidencii mimoriadnych udalostí sú podrobne uvedené v príslušných predpisoch orgánov, ktorého je organizujúca organizácia členom.

13.11 Zásady disciplinárneho konania

V disciplinárnom konaní sa prejednávajú iba:

- a) previnenie jednotlivcov, vyplývajúce z porušenia poriadkov a pravidiel športovej činnosti, ak z výchovného hľadiska nepostačujú iné prostriedky k postihu týchto prípadov
- b) závažné previnenia kolektívov a narušenie poriadku, súvisiacich s pretekmi minikár.

13.12 ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

13.12.1 Dodržiavanie Národných športových poriadkov minikárového športu

Národné športové poriadky sú záväzné pre všetkých organizátorov Slovenskej republiky, rozhodcov, pretekárov a členov ich doprovodu na všetkých pretekoch minikár v SR. Znenie týchto poriadkov nie je možné miestne upravovať alebo inak určovať pre potreby organizátorov. Ak organizátor zmení znenie týchto poriadkov, bude mu odňaté právo k usporiadaniu ďalších pretekov minikár až do odvolania alebo vyriešenia priestupku.

Organizátor môže usporiadať preteky družstiev. V tom prípade určuje systém hodnotenia vo Zvláštnych ustanoveniach. Doporučuje sa minimálne 5-členné družstvo so zastúpením pretekárov všetkých kategórií.

13.12.2 Platnosť Národných športových poriadkov minikárového športu

Tieto pokyny sú platné od 15.1.2000 do odvolania. K tomuto dátumu sa ruší platnosť všetkých predchádzajúcich vydaných pokynov. Pre riešenie záležitostí v Národných športových poriadkoch pre riadenie minikárového športu neuvedených, platí Všeobecné ustanovenie poriadkov motoristického športu v platnom znení.

13.13 Zoznam a kontakty klubov minikár na Slovensku

Adresy a telefónne kontakty klubov minikár

MK Horné Otrokovce	Peter Pokrývka 920 62 Horné Otrokovce	0905 106 937; 0905 495 562
ZTŠČ Rohožník	Vladimír HUDEC Športová 2 906 38 Rohožník 385/3	0905 518 218; 034/7765233 fax: 034/7765606
Automotoklub ZOTŠ Drôtovňa Hlohovec	Peter POLÁK 920 01 Hlohovec	0903 238 094; 033/7424097 fax: 033/7363363
RALVEX MONT, a.s. Košice	Ing. Vladimír PALKO Garbiarska 18, 040 01 Košice	055/6339611; 0905/904597, fax : 055/6339611
Minikáry Banská Bystrica	Pavel Gonda Skubínska 82/A 974 05 Banská Bystrica	0905 356 072 048/4147171 fax: 048/4144312
MOTO BABY KLUB MBK Žilina	Peter Katrenčin Jaseňová 30 010 01 Žilina	0908043911 041/5681290 blanar@efc.sk
Minikárklub Nitra	Ing. Ivan ČITÁRY Škultétyho 38 949 01 Nitra	0905/314028 037/7733392, ivan.citary@uniag.sk

XX. Poplatky

Zápis do kalendára

Medzinárodné podujatia	poplatok FIA + 3% z poplatku FIA
Podujatia FIA CEZ	poplatok FIA+ 3% z poplatku FIA
Preteky MSR (okrem slalom, šprint a drift)	200,- EUR
Voľné preteky v disciplínach SAMŠ a MSR slalom, drift, šprint	80,- EUR
Samostatné podujatie SRP, SAP, SKP	80,- EUR
Voľné preteky ostatné	800,- EUR
Podujatie cudzích majstrovstiev pri podujatí MSR	200,- EUR
Vypísanie značkového pohára	700,- EUR

Zmena termínu

Medzinárodné podujatia	poplatok FIA + 500,- EUR
Podujatia FIA CEZ	poplatok FIA + 200,- EUR
MSR, voľné do 30 dní pred podujatím	300,- EUR

Zrušenie podujatia

Medzinárodné podujatia	poplatok FIA + 5% z poplatku FIA
Podujatia FIA CEZ	poplatok FIA + 5% z poplatku FIA
MSR a voľné	330,- EUR

Licencie rozhodcov

ŠK, TK, časomerač I.KT	60,- EUR
ŠK, TK, časomerač II. KT	28,- EUR
ŠK, TK, časomerač III. KT	12 EUR
Časomeračská skupina	250,- EUR
Vystavenie duplikátu licencie	50% z ceny licencie

Ostatné licencie

Licencia pretekára - minikáry	bez poplatku
-------------------------------	--------------

Licencie - automobilové disciplíny

Medzinárodná licencia jazdca	165,- EUR
Medzinárodná licencia jazdca PAO	235,- EUR
Národná licencia jazdca	130,- EUR
Národná licencia jazdca PAO	200,- EUR
Národná licencia jazdca (s obmedzením SRP, SAP, SKP, slalom a drift)	50,- EUR
Jednoduchá licencia jazdca slalom, drift, šprint	10,- EUR
Licencia súťažiaceho na meno jazdca s obmedzením na 1 jazdca	30,- EUR
Licencia súťažiaceho bez obmedzenia	85,- EUR
Súhlas ASN s vydaním licencie v zahraničí	100,-EUR

Poplatky za vydanie licencie tratí a schvaľovanie RS

PAV	50,- EUR
Karting	50,- EUR
Autokros	50,- EUR
Minikáry	10,- EUR
Slalom, drift	10,- EUR
Schvaľovanie RS rally	10,- EUR

Licencie činníkov

Licencia riaditeľa pre medzinárodné podujatia	60,- EUR
Licencia riaditeľa pre národné podujatia	30,- EUR
Licencia tajomníka pre medzinárodné podujatia	60,- EUR

Licencia tajomníka pre národné podujatia	30,- EUR
Licencia štartéra pretekov	20,- EUR
Záchranár na mot. športovom podujatí	20,- EUR
Vedúci RS, zástupca vedúceho RS, traťový komisár	15,- EUR
licencia okruhovej školy	500,- EUR

Ostatné poplatky

Protesty na národnom podujatí	165,- EUR
Protesty na medzinárodnom podujatí	500,- EUR
Odvolaie na národnom podujatí	670,- EUR
Odvolaie na medzinárodnom podujatí	1340,- EUR
FIA homologačný list automobilu	66,- EUR
Ročenka FIA	66,- EUR
Bulletin FIA	66,- EUR
Ročenka SAMŠ	10,- EUR

Poplatky za školenia

Ind. školenie jazdca PAO	150,- EUR
Poplatok za skúšku PAO	350,- EUR
Individuálne školenia pre ostatné disciplíny	25,- EUR+ cestovné náklady

Poplatky za technické úkony

Prvé testovanie na centrálnom testovaní	40,- EUR
Opakované testovanie na centrálnom testovaní	40,- EUR
Prvé testovanie na individuálnom testovaní	40,- EUR + cestovné náhrady
Opakované testovanie na individuálnom testovaní	80,- EUR + cestovné náhrady
Nariadené testovanie na individuálnom testovaní	40,- EUR + cestovné náhrady
Zmena v preukaze športového vozidla SAMŠ	10,- EUR
Vystavenie preukazu športového vozidla SAMŠ	10,- EUR
Vystavenie identifikačného preukazu nehomol. vozidla	45,- EUR
vystavenie povolenia ZEC	15,- EUR
vystavenie FIA preukazu zhodnosti historického vozidla – HTP	
+ FIA nálepka hist. vozidla (schvaľovanie HTP na FIA je spoplatnené zvlášť)	110,- EUR
Vystavenie preukazu športového vozidla FIA (autokros, CCR)	50,- EUR
Vystavenie národného preukazu historického vozidla (NHTP)	30,- EUR
Schválenie národnej homologácie bezpečnostnej kliecky	150,- EUR
Prehlásenie zhody s národným technickým predpisom	15,- EUR
Nastavenie podvozku na váhach (1 hodina)	10,- EUR + cestovné náhrady
Meranie hluku vozidla (1 hod)	15,- EUR + cestovné náhrady
Povolenie individuálnej prestavby vozidla (všetky disciplíny)	10,- EUR
Povolenie stavby vozidla	150,- EUR

Poplatky za poskytnutie časomieri AMB

Športové podujatia SAMŠ	bez poplatku
Športové podujatia organizované športovými klubmi	200,- EUR + náklady na prepravu
Komerčné podujatia	664,- EUR

Poplatky za poskytnutie ostatnej časomeračskej techniky na podujatia nezapísané v kalendári SAMŠ

Štartovacia sada (štartovacie hodiny, fotobunky, tlačiareň)	50,- EUR / deň + náklady na prepravu
Chronoprinter CP 501	17,- EUR / deň + náklady na prepravu
Chronoprinter CP 502, 505, 520, 540	30,- EUR / deň + náklady na prepravu
Fotobunka	10,- EUR / deň + náklady na prepravu

XXI.Športové kalendáre 2013

1. FIA CEZ Championship

PAV

11-12.05.	Vodno/MKD	AK "PERFORMANS" MKD-1000 Skopje, Ilija Dimovski-Goce 19-a Tel.: +389/2 3083 422, +389/2 3083 421, +389/76 43 18 81 Email: akperformans@gmail.com , prosport.donevski@gmail.com
18-19.05	Zaluž/POL	Automobilklub Małopolski Krosno ul. Tadeusza Kościuszki 49 PL-38 - 400 Krosno Tel./Fax: +48/ 13 432 17 29 Email: automalop@wp.pl Internet: http://www.zaluz.cba.pl/
25-26.05	Verzeqnis Sella/ITA	Scuderia Friuli ACU viale Palmanova 216,I – 33100 UDINE Tel. +39/0432 603138- Fax+39/0432 524473 Email: info@scuderiafriuli.com Internet: www.scuderiafriuli.com
1-2.06	Ecce Homo Sternberk /CZE	AMK ECCE HOMO, CZ-785 01 Sternberk, Nám. Svobody 7 Tel.: +420/604 336 635; Tel./Fax: +420/585 013 400, Email: amk@eccehomo.cz
15-16.06	Nagrada Malačke Sv. Dujel/ CRO	SAK Split, CRO-21 000 Split, Osječka 11 Tel.: +385/21 530 269 Fax: +385/21 530 269 Email: sak@st.t-com.hr
29-30.06	Cazin, "Krajiska Zmija"/BIH	Automobil Club EXTRA SPORT Cazin, BIH-77220 Cazin, Muslimanskih Brigada Br. 7 Tel.: +387/61 799 - 644; +387/37 514 762; Fax: +387/37 514 354 Email: amk_extrasport@hotmail.com , Internet: www.amk-extrasport.com
3-4.08	Jankov Vršok/SVK	ZTŠC Motorsport, SK-95701 Bánovce nad Bebravou, K.Priehrade 786/3 Tel.: +421/905 484 196, +421/387 607 780, Fax: +421/387 607 780, Email: jvrsok@jvrsok.sk ,
10-11.08	Lučine/SLO	Avtomoto društvo Zvezda, Kavadarska 21, 1000 Ljubljana; Tel +386(0)1 510 60 40; fax +386(0)1 510 60 42 E-mail: amdzvezda@gmail.com Internet: www.ghd-lucine.si
24-25.08	Kopaonik/SRB	SERTEL./ Fax: +381/, +381/ Email: Intenet:
31.08-1.09	St. Urban, Simonhöhe/AUT	1. Carinthian Amateur Racing Team, Hugo Rom AUT-9170 Ferlach, Görtschach 105 Tel./Fax: ++43 4227 3252, Tel.: ++43 664 338 80 25 Email: office@malerei-rom.at Internet: c.a.r.team-ferlach@aon.at
8-9.09	Krusevo/ MKD	AKK Prosport Racing Team, Mr. Pavle Donevski MKD-1000 Skopje, Ilija Dimovski-Goce 19-a Tel.: +389/76 43 18 81; +389/76 43 18 80 Email: prosport.donevski@gmail.com
21-22.09	Glava Zete/MNE	AMSK Motorsportmagazin, MNE-81400 Niksic, Ul.D.Bulajića 6 Tel.: +382/69 815 155, Fax: +382/78 109 175 Email: motorsport@t-com.me , autofedcg@gmail.com , Internet: www.motorsportmagazin.me

PAV Historické

27-28.04	Rechberg/AUT	MSC Bruck/M./STAMK Sekt. Mürztal A-8600 Bruck/Mur. Streitgarn 71 Tel.: +43/3862 532 61, Fax: +43/3862 577 33 Email: msc-bruck@gmx.at , Internet: www.msc-bruck.at
25-26.05	Verzeqnis	Scuderia Friuli ACU

	Sella/ITA	viale Palmanova 216,I – 33100 UDINE Tel. +39/0432 603138- Fax+39/0432 524473 Email: info@scuderiafriuli.comInternet: www.scuderiafriuli.com
1-2.06	Hist. Ecce Homo Sternberk/CZE	AMK ECCE HOMO, CZ-785 01 Sternberk, Nam. Svobody 7 Tel.: +420/604 336 635; Tel./Fax: +420/585 013 400, Email: amk@eccehomo.cz
15-16.06	Nagrada Malačke Sv. Dujel/CRO	SAK Split, CRO-21 000 Split, Osječka 11 Tel.: +385/21 530 269 Fax: +385/21 530 269 Email: sak@st.t-com.hr
29-30.06	Cazin, "Krajiska Zmija"/BIH	Automobil Club EXTRA SPORT Cazin, BIH-77220 Cazin, Muslimanskih Brigada Br. 7 Tel.: +387/61 799 – 644; +387/37 514 762; Fax: +387/37 514 354 Email: amk_extrasport@hotmail.com , Internet: www.amk-extrasport.com
3-4.08	Jankov Vršok/SVK	ZTŠC Motorsport, SK-95701 Bánovce nad Bebravou, K.Priehrade 786/3 Tel.: +421/905 484 196, +421/387 607 780, Fax: +421/387 607 780, Email : jvrsok@jvrsok.sk
10-11.08	Lučine/SLO	Avtomoto društvo Zvezda, Kavatarska 21, 1000 Ljubljana; Tel +386(0)1 510 60 40; fax +386(0)1 510 60 42 E-mail: amdzvezda@gmail.com Internet: www.ghd-lucine.si
30.08 – 1.09	Hist. St. Urban, Simonhöhe/AUT	Carinthian Amateur Racing Team, Hugo Rom AUT-9170 Ferlach, Görttschach 105 Tel./Fax: ++43 4227 3252, Tel.: ++43 664 338 80 25 Email: office@malerei-rom.at Internet: c.a.r.team-ferlach@aon.at
7-8.09	Historic Gorjanci/SLO	Avto Športno društvo SA-I (AŠD SA-I), SI-1000 Ljubljana, Koprška ulica 98 Tel.: +386/1 422 24 94; Fax: +386/1 422 24 95 Email: info@ghd-gorjanci.si Internet: www.ghd-gorjanci.si
12-13.10	Cividale/ITA	Scuderia Red White, Via Carraria 99, I-33043 Cividale del Friuli UD Tel./Fax: +39.0432 700919 – 333 466 03 99 Email: info@scuderiaedwhite.com Internet: www.scuderiaedwhite.com

Rally

22-23.03	Rebenland Rallye Leutschach/AUT	MSC-Wolfsberg, A-9431 St. Stefan, Bogenweg 2 Tel: +43/664 42 57 300, Fax: +43/4352 82596 Email: office@msc-wolfsberg.at, Internet: www.msc-wolfsberg.at
6-7.04	Eger Rally/HUN	Laroco Motorsport Egyesület HUN-8200 Veszprém, Gábor Á. u.2/c Tel.: +36/ 88 407639 Fax: +36/88 407639 Email: laroco@chello.hu
20-21.04	Sumava Rally Klatovy/CZE	PAMK Klatovy v ACR, Dobrovského 154, CZ-339 01 Klatovy Tel.: +420/376 310 180, Email: autoklub@pamk.cz
27-28.04	Belgrade Rally/SRB	AK MM POWER, SRB-11000 Belgrade, Vukice Mitrovic 78, Tel.: +381/65 274 11 11; Fax: +381/11 39 84 979 Email: office.mmpower@gmail.com
10-11.05	Rally Saturnus/SLO	Avto Športno društvo SA-I (AŠD SA-I), SI-1000 Ljubljana, Koprška ulica 98 Tel.: +386/1 422 24 94; Fax: +386/1 422 24 95 Email: info@rally-saturnus.si Internet: www.rally-saturnus.si
18-19.05	Rally Zagreb/CRO	AK DELTA, HR-10 000 Zagreb, Rakovčeva ulica 10 Tel./Fax: +385/1 2366 141, Fax: +385/1 2314 122 Email: akdelta@akdelta.hr; Internet: www.akdelta.hr
22-23.06	Rally Hustopeče/CZ	Agrotec Autoklub v AČR, CZ-693 01 Hustopeče, Brněnská 74 Tel.: +420/519 402 112; +420/602 702 420 Fax:+420/519 411 161 Email: rada@agrotec.cz Internet: www.agrotecautoklub.cz
9-10.06	Velenje Rally/SLO	Avto moto turing klub Velenje (AMTK Velenje) SI-3320 Velenje, Rudniška cesta 3,

		Tel.: +386/3 897 10 30, Fax: +386/3 897 10 31 Email: info@amtklub-velenje.si Internet: www.amtklub-velenje.si
10-11.08	Rzeszowski Rally/POL	Automobilklub Rzeszowski, PL-35-111 Rzeszów, ul.Wyspiańskiego 2 Tel.: +48/17 853 31 39; Fax: +48/17 853 31 60 Email: ar@automobilrzesz.pl Internet: www.rajd.rzeszow.pl
5-7.09	Rally Košice/SVK	Autoklub Košice, SK-040 01 Košice, Hroncova 3 Tel /Fax.: +421/917 671 777 Email: autoklub@rallye.sk; Internet: www.rallye.sk
27-28.09	Croatia Rally/CRO	CCKF, Avenija Dubrovnik 10 – 10 000 Zagreb, Croatia Tel.: +385/ 1 6551 349 Fax: +385/1 6551 352 Email: haks@zg.t-com.hr Internet: www.haks.hr
8-9.11	Mecsek Rally/HUN	J-Group Fotoprint Hungary kft.; HUN-7601 Pecs, pf.224 Tel.: +36/30 9398 999; Fax: +36/72 443 461 Email: jelen@rally.hu

Rally – historické

22-23.03	Rebenland Rallye Leutschach/A UT	MSC-Wolfsberg, A-9431 St. Stefan, Bogenweg 2 Tel: +43/664 42 57 300, Fax: +43/4352 82596 Email: office@msc-wolfsberg.at, Internet : www.mscwolfsberg.at
6-7.04	Eger Rally/HUN	Laroco Motorsport Egyesület HUN-8200 Veszprém,Gábor Á. u.2/c Tel.: +36/ 88 407639 Fax: +36/88 407639 Email: laroco@chello.hu
20-21.04	Historic Vltava Rally Klatovy/CZE	PAMK Klatovy v ACR Dobrovského 154, CZ-339 01 Klatovy Tel.: +420/376 310 180, Email: autoklub@pamk.cz
10-11.05	Historic Rally Saturnus/SLO	Avto Športno društvo SA-I (AŠD SA-I), SI-1000 Ljubljana, Koprška ulica 98 Tel.: +386/1 422 24 94; Fax: +386/1 422 24 95 Email: info@rally-saturnus.si Internet: www.rally-saturnus.si
1-2.06	Rally Piancavallo/IT A	Automobile Club Pordenone, I-33170 Pordenone, Viale Dante no 40 Tel.: +39/0434 521 159, Fax: +39/0434 298 21 Email: info@rallypiancavallo.it Internet: www.rallypiancavallo.it
8-9.06	Historic Velenje Rally/SLO	Avto moto turing klub Velenje (AMTK Velenje) SI-3320 Velenje, Rudniška cesta 3, Tel.: +386/3 897 10 30, Fax : +386/3 897 10 31 Email: info@amtklub-velenje.si Internet: www.amtklub-velenje.si
30.08-1.09	Hist. Rally Alpi Orientali/ITA	Scuderia Friuli ACU, ITA-33100 Udine, viale Palmanova 216 Tel.: +39/0432 603 138 Fax: +39/0432 524 473 Email: info@scuderiafriuli.com Internet: www.scuderiafriuli.com
20-21.09	ARBÖ-Rallye Admont/AUT	ARBÖ Admont, Ennsweg 123, AUT-8911 Admont Tel.: +43/660 656 000 3, Fax: +43/3162 311 233335 Email: rallye@arboe-rallye.at Internet: www.arboe-rallye.at
08-09.11.	Mecsek Rally/HUN	J-Group Fotoprint Hungary kft.; HUN-7601 Pecs, pf.224 Tel.: +36/30 9398 999; Fax: +36/72 443 461 Email: jelen@rally.hu

PAO

27-28.04	Hungaroring/ HUN (2 races + endurance)	Főnix Motorsport kft., H-2151 Fót, III.Béla kir.u.5 Tel.: +36/28 444 475, Fax: +36/28 444 473 Email: race@foenixmse.hu Internet: www.foenixmse.hu
11-12.05	Red Bull Ring/ AUT (2 races + endurance)	MSC-Wolfsberg, A-9431 St. Stefan, Bogenweg 2 Tel: +43/664 42 57 300, Fax: +43/4352 82596 Email: office@msc-wolfsberg.at, Internet : www.mscwolfsberg.at
1-2.06	Banja Luka Zalužani/BIH (2 races)	AKK "BRKIĆ SERVIS" Banja Luka, BIH-78000 Banja Luka, Pavlovac 74 Tel. +387/65 520 174, Tel./Fax: +387/51 274 010, Email: brkicervis@blic.net Internet: www.brkicervis.com
15-16.06	Pannóniaring/ HUN (2 races + endurance)	tba Tel/Fax: +36/ Email:
22-23.06	Poznań/POL	Automobilklub Wielkopolski, PL-62 081 Przeźmierowo, ul.

	(2 races + endurance)	Wyscigowa 3 Tel.: ++48/61 814 35 11, Fax: ++48/61 868 22 68 Email: office@aw.poznan.pl Internet : www.aw.poznan.pl
6-7.07	Salzburgring/AUT (2 races)	race-eventmanagement, AUT-5310 Mondsee, Hierzenbergerstraße 25, Tel.: +43/664 11 48 121 Email: werner@apoconsulting.at Internet: www.tourenwagen-cup.at
10-11.08	Most/CZE (2 races + endurance)	Sportklub Autodromu Most v AČR, CZ-43401 Most, Tvrzova 5 Tel.: +420/476 449 975; +420/737 237 421; Fax: +420/476 449 994; Email: sport@autodrom-most.cz
24-25.08	Slovakiaring/SVK (2 races + endurance)	Slovakia Ring Agency s.r.o., SVK-930 02 Orechová Potôň 800 Internet: www.slovakiaring.sk
14-15.09	Brno/CZE (2 races + endurance)	Automotodrom Brno a.s., Jana Božková CZ-641 00 Brno Žebětín, PO Box 1 Tel.: +420/546 123 327, +429/605 205 161, Fax: +420/546 123 304, Email: bozkova@brno-circuit.cz Internet: www.automotodrombrno.cz
5-6.10	Navak/SRB (2 races)	

Autokros

14.04	Nyirád/HUN	Nyirád Motorsport kft. H-1051 Budapest, Október 6.u.4. I/1. Tel: +36 30 6595 758 Email: nyiradmotorsport@gmail.com Internet: www.nymc.eu
19.05	Môlča/SVK	Damix s.r.o. Bernolákova 9, SVK-974 01 B.Bystrica Tel./ +421/915834533, Email: damix.trade@gmail.com
16.06	Přerov/CZE	AK Přerov-město v AČR, CZ-750 02 Přerov, Dluhonská 43; Tel.: +420/602 466 227, Tel./Fax: +420/581 225 125 Email: akprerov@seznam.cz Internet: www.autoklubprerov.cz
4.08	Senica/SVK	o.z. Autocross 3R Prietrž, SVK-906 11 Prietrž, no. 78 Tel.: +421/904 518 600 Email: autocross.sports@gmail.com
14.07	Porici/CZE	AMK Porici, CZ-257 21 Porici nad Sazavou Tel. +420/602 324 566, 777 791 797; Fax: +420/241 932 086 Email: AMKPorici@seznam.cz
11.08	Túrkeve/HUN	Túrkevei VSE, H-5420 Trkeve, József A. u. 23, Tel.: +36/56 361 311, Fax: +36/56 361 439 Email: sz.ildi@vipmail.hu

Slalom

1.04	ÖAMTCZentrum Teesdorf/AUT	ÖAMTC-ZV MSC Enzian, A-1060 Wien, Esterhazygasse 6 Tel./Fax: +43/1 581 63 77, Email: franz@pintarich.at Internet: www.msc-enzian.at , www.autoslam.at
5.05	Slalom Prešov/SVK	Slovakia rally rystém, Dargovská 3, SVK-080 01 Prešov Tel.: +421 904 297 344, +421 903 651 320 Email: srs@srs.sk Internet: www.rallypresov.srs.sk
18.05	Přerov /CZE	AK Pretiox Přerov v AČR, Jiří Procházka CZ-750 62 Přerov, nábf. Dr. E. Beneše 24 Tel.: +420/724 245 570; Fax: +420/581 252 106 Email: jiri.prochazka@precheza.cz
19.05	Zlin /CZE	AK Barum Zlin v AČR, CZ-760 01 Zlin, Hornomlýnska 3715 Tel.: +420/577 432 004, +420/602 547 997, Fax: +420/577 210 907, Email: barum@rallyzlin.cz
9.06	Kakucs/HUN	HegCsi kft; H-6050 Lajosmizse, Görgyey u. 13 Tel.: +36/30 365 69 46 Email: hcsabi@t-online.hu Internet: www.oszak.hu
15.08	ÖAMTCZentrum Teesdorf/AUT	ÖAMTC-ZV Polizeimotorsport, A-1010 Wien, Schuberting 1-3 Tel.: +43/664/121 46 64, Fax: +43/1 726 99 90 Email: office@polizeimotorsport.at / chris.rosner@aon.at Internet: www.polizeimotorsport.at
26.10	Kakucs/HUN	HegCsi kft; H-6050 Lajosmizse, Görgyey u. 13 Tel.: +36/30 365 69 46 Email: hcsabi@t-online.hu Internet: www.oszak.hu

CCR

12-14.04	Baktalórántháza/ HUN (Coeff. 2)	Vital-Sziget kft., H-2230 Gyömr, Mátyás király u.34/3 Tel.: +36/30 6932821; Fax: +36/ 20 9718885 Email: attila.csato@gmail.com
4-5.05	23. Puglia & Lucania/ITA (Coeff. 2)	Sports Marketing & Management srl ITA-85025 Melfi PZ, Contrada Maddalena snc Tel. +39/0972 782 42, Fax. +39/0972 7620 Email : sports.m.m@hotmail.com Internet: www.autodromolucano.it
18-19.05	Rábaköz Kupa/HUN (Coeff. 2)	Navigátor Sportmédia Kft., H-1037 Budapest, Kékfest u.36. Tel.: +36/20 9116790; Fax: +36 1 2505563 Email: info@navigatorsportmedia.hu
29-30.06	Baja Carpathia/POL (Coeff. 2)	Automobilklub Dolina Sanu LOK ul. Energetyków 5, PL 37-450 Stalowa Wola Tel. +48/502 162 090 Email: marek@yat.com.pl Internet: www.bajacarthia.pl
31.08-1.09	Baja Poland/POL (Coeff. 2)	Polish Automobile & Motorcycle Sport Federation – PZM biuro@bajapoland.eu Internet: www.bajapoland.eu
28-29.09	Vsetin/CZE (Coeff. 1)	Offroad4x4 klub v. ACR, CZE-755 01 Vsetin, Ohrada 1878 Tel.: +420/608 820 122 Email: M.Chytka@seznam.cz

2. MSR

MSR autokros

14.04	Nyirád/HUN	Nyirád Motorsport kft. H-1051 Budapest, Október 6.u.4. I/1. Tel: +36 30 6595 758 Email: nyiradmotorsport@gmail.com Internet: www.nymc.eu
19.05	Môlča	Damix s.r.o. Bernolákova 9, SVK-974 01 B.Bystrica Tel./ +421/915834533, Email: damix.trade@gmail.com
16.06	Přerov /CZE	AK Pretiox Přerov v AČR,CZ-750 62 Přerov, nábf. Dr. E. Beneše 24 Tel.: +420/724 245 570; Fax: +420/581 252 106 Email: jiri.prochazka@precheza.cz
14.07	Senica	o.z. Autocross 3R Prietrž, SVK-906 11 Prietrž, no. 78 Tel.: +421/904 518 600 Email: autocross.sports@gmail.com
4.08	Porici/CZE	AMK Porici, CZ-257 21 Porici nad Sazavou Tel. +420/602 324 566, 777 791 797; Fax: +420/241 932 086 Email: AMKPorici@seznam.cz
11.08	Túrkeve/HUN	Túrkevei VSE, H-5420 Trkeve, József A. u. 23, Tel.: +36/56 361 311, Fax: +36/56 361 439 Email: sz.ildi@vipmail.hu

SAP

7.04	Veľké Uherce	MOTOCLUB Veľké Uherce 42, 958 41 Tel: 0905628860 Fax: 0387486991
19.05	Môlča	Damix s.r.o. Bernolákova 9, SVK-974 01 B.Bystrica Tel./ +421/915834533, Email: damix.trade@gmail.com
9.06	Trenčín	Záchranný systém RESCUE Štvrť SNP 144/61, 91451 Trenčianske Teplice Tel: 0940890666
14.07	Senica	o.z. Autocross 3R Prietrž, SVK-906 11 Prietrž, no. 78 Tel.: +421/904 518 600 Email: autocross.sports@gmail.com
28.07	Lučenec	Grand Prix Lučenec
1.09	Sečovce	ZTŠČ Sečovce
15.09	Veľké Uherce	MOTOCLUB Veľké Uherce 42, 958 41 Tel: 0905628860 Fax: 0387486991

PAO

27-28.04	Hungaroring/ HUN (2 races + endurance)	Fönix Motorsport kft., H-2151 Fót, III.Béla kir.u.5 Tel.: +36/28 444 475, Fax: +36/28 444 473 Email: race@foenixmse.hu Internet: www.foenixmse.hu
11-12.05	Red Bull Ring/ AUT (2 races + endurance)	MSC-Wolfsberg, A-9431 St. Stefan, Bogenweg 2 Tel: +43/664 42 57 300, Fax: +43/4352 82596 Email: office@msc-wolfsberg.at, www.mscwolfsberg.at
22-23.06	Poznań/POL (2 races + endurance)	Automobilklub Wielkopolski, PL-62 081 Przeźmierowo, ul. Wyscigowa 3 Tel.: ++48/61 814 35 11, Fax: ++48/61 868 22 68 Email: office@aw.poznan.pl Internet : www.aw.poznan.pl
10-11.08	Most/CZE (2 races + endurance)	Sportklub Autodromu Most v AČR, CZ-43401 Most, Tvrzova 5 ; Tel.: +420/476 449 975; +420/737 237 421; Email: sport@autodrom-most.cz
24-25.08	Slovakiaring (2 races + endurance)	Slovakia Ring Agency s.r.o., SVK-930 02 Orechová Potôň 800 Internet: www.slovakiaring.sk
14-15.09	Brno/CZE (2 races + endurance)	Automotodrom Brno a.s., Jana Božková CZ-641 00 Brno Žebětín, PO Box 1 Tel.: +420/546 123 327, +429/605 205 161, Fax: +420/546 123 304, Email: bozkova@brno-circuit.cz www.automotodrombrno.czAutomotodrom Brno a.s.

PAV

11-12.05	Ožďany	Obec Ožďany 98011 Ožďany tel: 0903940896 Automobilklub Małopolski Krosno ul. Tadeusza Kościuszki 49
18-19.05	Zaľuž/POL	PL-38 - 400 Krosno; Tel./Fax: +48/ 13 432 17 29 Email: automalop@wp.pl Internet: http://www.zaluz.cba.pl/ AMK ECCE HOMO, CZ-785 01 Sternberk, Nam. Svobody 7
1-2.06	Ecce Homo Sternberk /CZE	Tel.: +420/604 336 635; Tel./Fax: +420/585 013 400, Email: amk@eccehomo.cz Autoklub Košice, SK-040 01 Košice, Hroncova 3
8-9.06	Moris cup Jahodná	Mobil: +421/917 671 777 Email: autoklub@rallye.sk; Internet: www.rallye.sk Auto Moto Klub Limanowa, ul. W.Witosa 22, PL-34-600 Limanowa, Tel./Fax: +48/18 337 10 58; Email: amk_klub@interia.pl Internet: www.wysciggorski.pl
22-23.06	Limanowa/POL	
6-7.07	Ostrá Lúka	Motortech racing team Za dráhou 476/8, 03401 Ružomberok Tel: 0905188107
20-21.07	Dobšinský kopec	Mesto Dobšiná, SNP 554, Tel: 0905418477 e-mail: dobsina@dotsina.sk
3-4.08	Summit Finance Race Jankov Vršok	ZTSC Motorsport, SK-95701 Bánovce nad Bebravou, K.Priebrade 786/3 Tel.: +421/905 4&4 196, +421/387 607 780, Fax: +421/387 607 780, Email: ivrsok@ivrsok.sk.
31.08-1.9.09	Huty	Motortech racing team Za dráhou 476/8, 03401 Ružomberok Tel: 0905188107
14-15.9.	Bojnice	Mesto Bojnice Sládkovičova 1 97201 Bojnice

SKP

11-12.05	Ožďany	Obec Ožďany 98011 Ožďany tel: 0903940896
6-7.07	Ostrá Lúka	Motortech racing team Za dráhou 476/8, 03401 Ružomberok Tel: 0905188107
20-21.07	Dobšinský kopec	Mesto Dobšiná, SNP 554, Tel: 0905418477 e-mail: dobsina@dotsina.sk
3-4.08	Summit Finance Race Jankov Vršok	ZTSC Motorsport, SK-95701 Bánovce nad Bebravou, K.Priebrade 786/3 Tel.: +421/905 4&4 196, +421/387 607 780, Fax: +421/387 607 780, Email: ivrsok@ivrsok.sk.
31.08-1.9.09	Huty	Motortech racing team Za dráhou 476/8, 03401 Ružomberok Tel: 0905188107
14-15.9.	Bojnice	Mesto Bojnice Sládkovičova 1 97201 Bojnice

Rally

5-7.04	CEZ/MSR	Rally Eger	Laroco MSE spoluorganizátor: Auto Klub Košice mobil: +421 917 671 777 e-mail: autoklub@rallye.sk, www.rallye.sk
--------	---------	-------------------	--

3-5.05	FIA EP MSR /2 SRP /2	Rally Prešov	SRS s.r.o. Prešov mobil: +421 904 297 344, +421 903 651 320 e-mail: srs@srs.sk, www.rallypresov.srs.sk
31.5 - 2.6	MSR /2 SRP /2	Rally Tribeč	Melico, s.r.o. Dopravná 2, Topolčany Tel/fax: +421 38 7490022, e-mail: info@rallytribec.sk, www.rallytribec.sk
26-27.07	MSR /1 SRP /1	Rally Tatry 2013	AOS klub Poprad Šrobárova 47, 058 01 Poprad mobil: +421 918 477 660, +421 903 639 422
16-17.08	MSR /1 SRP /1	Rally Lubeník	Obec Lubeník, mobil: +421 903 620 124 e-mail: altisracing@gmail.com, www.obclubenik.sk
5-7.09	CEZ MSR /2 MM SRP /2	39.Rally Košice	Autoklub Košice, SK-040 01 Košice, Hroncova 3 Tel /Fax.: +421/917 671 777; 0903644341 e-mail: autoklub@rallye.sk ; www.rallye.sk

SRP

3-5.05	Rally Prešov	SRS s.r.o. Prešov mobil: +421 904 297 344, +421 903 651 320 e-mail: srs@srs.sk, www.rallypresov.srs.sk
31.5 - 2.6	Rally Tribeč	Melico, s.r.o. Dopravná 2, Topolčany Tel/fax: +421 38 7490022, e-mail: info@rallytribec.sk, www.rallytribec.sk
26-27.07	Rally Tatry 2013	AOS klub Poprad Šrobárova 47, 058 01 Poprad mobil: +421 918 477 660, +421 903 639 422
16-17.08	Rally Lubeník	Obec Lubeník, mobil: +421 903 620 124 e-mail: altisracing@gmail.com, www.obclubenik.sk
5-7.09	39.Rally Košice	Autoklub Košice, SK-040 01 Košice, Hroncova 3 Mobil: +421/917 671 777; 0903644341 e-mail: autoklub@rallye.sk ; www.rallye.sk

Karting

5-7.04	Dunajská Streda
4-5.05	Vysoké Mýto
15-16.06	Vysoké Mýto
27-28.07	Bruck a.L.
17-18.08	Česká Lípa -Sosnová
31.08.-1.09	Třebatice
28-29.09	Dunajská Streda

Slalom

5.05	Šarišský slalom Prešov	SRS s.r.o. Prešov mobil: +421 904 297 344, +421 903 651 320 e-mail: srs@srs.sk, www.rallypresov.srs.sk
------	-------------------------------	--

MSR minikár

4.5.	MSR 1	Tepličky	AMK Hlohovec
5.5.	MSR 2	Tepličky	AMK Hlohovec
1.6.	MSR 3	Nové Sady	Minikárklub Nitra

2.6.	MSR 4	Nové Sady	Minikárklub Nitra
8.6.	MSR 5	Mariánské Údolí	MK Hlubočky
9.6.	MSR 6	Mariánské Údolí	MK Hlubočky
22.6.	MSR 7	Těrlicko	SKM Havířov
23.6.	MSR 8	Těrlicko	SKM Havířov
14.9.	MSR 9	Rohožník	ZŤŠČ Rohožník
15.9.	MSR 10	Rohožník	ZŤŠČ Rohožník

Šprint

5.05	Power fest Boľkovce	Slovenská šprintárska asociácia Športová 4, 979 01 Rimavská Sobota Tel: 0905663328; 0948300488
2.06	Power fest Trenčín	Slovenská šprintárska asociácia Športová 4, 979 01 Rimavská Sobota Tel: 0905663328; 0948300488
23.06	Carat Tuning Party Piešťany	Slovenská šprintárska asociácia Športová 4, 979 01 Rimavská Sobota Tel: 0905663328; 0948300488
7.07	Power fest Slovakiaring	Slovenská šprintárska asociácia Športová 4, 979 01 Rimavská Sobota Tel: 0905663328; 0948300488
11.08	Tuning Party Svidník	Slovenská šprintárska asociácia Športová 4, 979 01 Rimavská Sobota Tel: 0905663328; 0948300488

VV SAMŠ si vyhradzuje právo zmeny termínu alebo zrušenia podujatia. Zmeny budú aktualizované na web stránke SAMŠ.