



Pravidla truck trial

Pravidla nabývají účinnosti od 1. února 2024

OBSAH

článek	název	strana	článek	název	strana
	ČÁST PRVNÍ		45	Protest proti celkovým výsledkům závodu	10
	VŠEOBECNÉ		46	Protest proti celkovým výsledkům seriálu	11
1	Úvod	2	47	Poplatek za podání protestu	11
2	Účast v závodu	2		ČÁST PÁTÁ	
3	Zodpovědnost a vzdání se ručení	2		VŠEOBECNÉ TECHNICKÉ PŘEDPISY	
4	Reklama	2	48	Vozidla	11
	ČÁST DRUHÁ		49	Rozdělení vozidel do jednotlivých tříd	11
	ORGANIZACE A PRŮBĚH ZÁVODU		50	Rozměry vozidla a měření	12
5	Organizace závodu	3	51	Přídavná zařízení	12
6	Pohyb vozidel v areálu závodiště	3	52	Nápravy a kola	12
7	Dvojitý start	3	53	Pneumatiky	12
8	Zákaz alkoholu a jiných návykových látek	3	54	Výfuková soustava	12
9	Technické přejímky vozidel	4	55	Chladicí soustava	12
10	Rozprava	4	56	Palivové nádrže	12
11	Diskvalifikace	4	57	Výplně oken	13
12	Dočasné vyloučení ze závodu	4	58	Vyprošťovací zařízení	13
13	Vyloučení ze závodu	4	59	Hasicí přístroje	13
14	Pohyb osob v sekci v průběhu jízdy	5	60	Elektroinstalace	13
15	Losování pořadí posádek v závodu	5	61	Specifikace materiálu ochranného rámu	13
16	Prohlídka sekce	5		ČÁST ŠESTÁ	
17	Přerušení jízdy v sekci	5		TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO SÉRIOVÁ VOZIDLA	
18	Příprava posádky ke startu	5	62	Sériová vozidla	14
19	Jízda v sekci, směr jízdy a její změny	5	63	Karoserie a rám vozidla	14
20	Sekce a branková pole	6	64	Obrys vozidla	14
21	Startovní brankové pole	6	65	Řízení	14
22	Cílové brankové pole	6	66	Motor	14
23	Samovolné spadnutí brankové tyče	6	67	Brzdy	15
24	Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče	7	68	Tlumiče pérování	15
25	Ukončení jízdy v sekci	7	69	Ochranný rám vozidla	15
25a	Rozdělení třídy na skupiny a ukončení jízdy	7		ČÁST SEDMÁ	
26	Vyprošťování vozu v sekci	8		TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO PROTOTYPY	
	ČÁST TŘETÍ		70	Prototypy	15
	HODNOCENÍ		71	Karoserie a rám vozidla	15
27	Bezchybné projetí	8	72	Řízení	16
28	Stání	8	73	Motor	16
29	Změna směru jízdy	8	74	Brzdy	16
30	Dotyk brankové tyče	8	75	Tlumiče pérování	16
31	Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče	8	76	Ochranný rám vozidla	16
32	Chybné projetí brankového pole	8		ČÁST OSMÁ	
33	Neprojeté brankové pole	8		BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY	
34	Diskvalifikace	8	77	Vybavení posádky	16
35	Zpětná diskvalifikace	9	78	Opěrky hlavy	16
36	Hodnocení při neuskutečnění jízdy v sekci	9	79	Bezpečnostní pásy, airbagy	16
37	Zrušeno	9	80	Bezpečnostní vypínání	17
38	Penalizace	9		ČÁST DEVÁTÁ	
39	Hodnocení závodu	9		POŽADAVKY NA OCHRANU PŘÍRODY	
40	Hodnocení seriálu závodů	10	81	Zajištění úniku ropných látek	17
41	Bodové hodnocení pořadí v závodech	10	82	Zabezpečení palivové nádrže	17
	ČÁST ČTVRTÁ			PŘÍLOHY	
	PROTESTY				
42	Všeobecně	10	Příloha 1	Časový harmonogram závodu	18
43	Technické protesty	10	Příloha 2	Branková pole	19
44	Protest proti hodnocení v sekcích	10	Příloha 3	Měření rozvoru a rozchodu	20

ČÁST PRVNÍ VŠEOBECNÉ

1

Úvod

(1) Pravidla závodu (dále jen pravidla) jsou povinná a závazná pro všechny účastníky závodu včetně diváků. Během závodu se musí všichni účastníci závodu včetně diváků řídit pokyny pořadatelů a komisařů v celém areálu závodistiště, v sekcích i mimo ně a zejména při vyprošťování vozidel.

(2) Účastníci závodu, se po dobu konání závodu, chovají a jednají v duchu fair play. K pořadatelům a komisařům se chovají loajálně a svým chováním se vyvarují čehokoliv, co by mohlo poškodit zájmy tohoto automobilového sportu a zájmy pořadatelů. Porušení pravidel chování může být důvodem pro vyloučení účastníka ze závodu; v případě diváka jeho vykázení z areálu závodistiště.

(3) Hlavním pořadatelem a garantem závodu v truck trialu v České republice je ÚAMK – rallye Trial Bohemia (dále jen TTC). Vedení TTC tvoří ředitel závodu, jeho zástupce, hlavní sportovní komisař a technický komisař.

(4) Ředitel závodu a zástupce ředitele závodu mají výhradní právo měnit rozhodnutí ostatních komisařů v případě nesprávných rozhodnutí, která jsou pro ně zřejmá nebo činit vlastní rozhodnutí, pokud k tomu mají důvod včetně přerušení či zastavení závodu. Možnost podání protestu účastníků závodu zůstává nedotčena.

(5) Pravidla musí být vyvěšena v areálu závodistiště.

2

Účast v závodu

(1) Závodu se může zúčastnit pouze řádně přihlášená posádka, která odevzdala řádně vyplněnou a podepsanou přihlášku posádky do každého závodu (dále jen přihláška), uhradila startovné, její soutěžní vozidlo (dále jen vozidlo) bylo schváleno jako způsobilé pro účast v závodu a řidiči bylo přiděleno startovní číslo.

(2) Posádku vozidla tvoří řidič, s přiděleným startovním číslem, a maximálně dva spolujezdci za předpokladu, že je vozidlo vybaveno příslušným počtem odpovídajících sedadel. Členové posádky musí být uvedeni v přihlášce pro daný závod. Není povolena záměna řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla. Řidič posádky musí být držitelem platného řidičského oprávnění skupiny C. Minimální věk spolujezdce je 16 let. Přítomnost další osoby nebo zvířete ve vozidle v průběhu jízdy v sekci je zakázána. Členové posádky mohou být přihlášeni v průběhu jednoho závodu pouze v jedné posádce jedné třídy.

(3) Ředitel závodu může v průběhu závodu na žádost posádky povolit doplnění nebo změnu spolujezdce v přihlášce. Doplnění nebo změna v přihlášce je platná od okamžiku, kdy tuto skutečnost oznámí hlavní sportovní komisař sportovnímu komisaři, který rozhoduje třídu, ve které soutěží posádka, které se týká doplnění nebo změna přihlášky. Doplnění nebo změnu v přihlášce nelze povolit zpětně.

(4) Posádka musí závod absolvovat na tom vozidle, které přistavila k technickým přejímkám závodu a které bylo schváleno jako způsobilé pro účast v závodu. Při poruše soutěžního vozidla nesmí pokračovat na jiném vozidle dané kategorie.

(5) Pokud se posádka ze závažného důvodu nestihne přihlásit do závodu podle časového harmonogramu a chce se závodu zúčastnit, musí tuto skutečnost oznámit řediteli závodu nejpozději do zahájení závodu. Této posádce bude umožněn tzv. opožděný start do závodu. Posádka se musí dodatečně přihlásit včetně absolvování technické přejímky vozidla. Opožděný start je platný od okamžiku, kdy tuto skutečnost oznámí hlavní sportovní komisař sportovnímu komisaři, který rozhoduje danou třídu pro tuto posádku. Posádka zahájí závod v sekci, která bude následně pro danou třídu otevřena. V pořadí posádek bude posádka zařazena jako poslední. Pokud bude daná třída rozdělena na více skupin, o zařazení do skupiny rozhodne hlavní sportovní komisař.

3

Zodpovědnost a vzdání se ručení

(1) Každý člen posádky si je vědom toho, že motoristický sport je nebezpečný a daného závodu se zúčastňuje na vlastní nebezpečí, ze své vlastní vůle a dobrovolně. Zavazuje se, že se osobně a neodvolatelně vzdává nároků na náhradu škody na svém majetku i svém zdraví, vzniklých v souvislosti se závodem, vůči pořadatelům stejně jako vůči úřadům a osobám, které dali k dispozici cesty a pozemky pro konání závodu v dané lokalitě.

(2) U účastníků závodu mladších 18 ti let bude vyžadován na přihlášce podpis zákonného zástupce. Každý účastník závodu stvrzuje svým podpisem dobrovolný souhlas s aktuálním zněním pravidel.

4

Reklama

Pořadatel závodu si rezervuje na každém vozidle bezplatně plochu pro reklamu. Plocha musí být vytvořena tak, aby na ní mohla být připevněna lepicí folie. Reklamní podmínky budou pořadatelem určeny před technickými přejímkami vozů a pro posádky jsou povinné. Při nedodržení reklamních podmínek není vozidlo způsobilé pro účast v závodu, pokud není dále uvedeno jinak.

ČÁST DRUHÁ ORGANIZACE A PRŮBĚH ZÁVODU

5

Organizace závodu

(1) Závod je vícedenní sportovní motoristická soutěž v truck trialu konaná v dané lokalitě. Časový harmonogram závodu začíná převzetím areálu závodistiště pro konání závodu od vlastníka či provozovatele dané lokality a končí předáním lokality zpět (viz příloha 1).

(2) Vlastní závod (dále jen závod) je zahájen rozpravou prvního soutěžního dne a ukončen vyhlášením hlavního sportovního komisaře popřípadě vedením TTC (viz příloha 1).

(3) Soutěžní den je zahájen po rozpravě a ukončen vyhlášením hlavního sportovního komisaře popřípadě vedením TTC (viz příloha 1). Jízdu v jednotlivých sekcích řídí a hodnotí výhradně sportovní komisař včetně organizace vyprošťování vozidel, pokud není dále uvedeno jinak. Pořadí absolvování sekcí pro jednotlivé třídy určuje hlavní sportovní komisař.

(4) Posádky jsou rozděleny do jednotlivých tříd podle vozidel v souladu s článkem 49.

(5) Pokud bude u některé třídy přihlášeno málo posádek, může být tato třída spojena s jinou třídou. Pokud bude u některé třídy přihlášeno více posádek, může být tato třída rozdělena na skupiny. Spojení tříd nebo rozdělení tříd na skupiny může být provedeno vedením TTC také z organizačních nebo i jiných důvodů. O rozdělení nebo spojení tříd musí být účastníci závodu uvědoměni v průběhu rozpravy. O spojení tříd nebo rozdělení tříd na skupiny rozhoduje hlavní sportovní komisař popřípadě vedení TTC.

(6) Pokud bude některá třída rozdělena do skupin, pojedou skupiny současně v takovém počtu sekcí (soubor sekcí), do jakého počtu skupin bude třída rozdělena, a v těchto sekcích se vzájemně vystřídají. Korektnost hodnocení bude zaručena tak, že stejnou sekci budou hodnotit stejní sportovní a traťoví komisaři pro všechny skupiny dané třídy. Organizace závodu pro rozdělené třídy na skupiny je popsána v článku 25a.

6

Pohyb vozidel v areálu závodistiště

(1) Posádka je povinna se řídit pravidly od okamžiku vjezdu do areálu závodistiště (příjezd na závod) do okamžiku opuštění areálu závodistiště (odjezd ze závodu). Po tuto dobu zodpovídá za vozidlo výhradně posádka. Platí i pro doprovodná vozidla.

(2) Pohyb vozidla v areálu závodistiště je povolen pouze po určených komunikacích. Komunikací se zde rozumí cesty v areálu závodistiště, prostory příjezdu k sekcím, prostory určené jako stanoviště vozidel v okolí sekce a depo. Při pohybu vozidla v areálu závodistiště musí dbát řidič pokynů komisařů a pořadatelů a nesmí ohrozit bezohlednou, riskantní a rychlou jízdou osoby pohybující se v areálu závodistiště a jejich majetek.

(3) Po dokončení jízdy v sekci musí být vozidlo odstaveno v určeném stanovišti v blízkosti sekce, řádně zajištěno proti samovolnému pohybu a svojí polohou nesmí bránit ve vjezdu či výjezdu z některé sekce nebo jinak narušit průběh závodu. Pokud se určené stanoviště pro odstavení vozidla nachází ve svahu, je zakázáno odstavit vozidlo proti svahu. Vozidlo musí být odstaveno po vrstevnici a zajištěno minimálně jedním zakládacím klínem.

(4) Posádce je zakázáno vzdalovat se z určeného stanoviště v okolí sekce. Při nutném odjezdu mimo určené stanoviště, je povinností posádky tuto skutečnost oznámit sportovnímu komisaři. Jedná se o dočasné vyloučení ze závodu (článek 12).

(5) Vjezd do soutěžních sekcí (dále jen sekce) před zahájením a po ukončení soutěžního dne a vjezd do uzavřených sekcí v průběhu soutěžního dne je zakázán.

(6) V době mezi jednotlivými soutěžními dny je přísně zakázán pohyb vozidla v areálu závodistiště. V tuto dobu musí být vozidlo odstaveno v depu a řádně zajištěno proti samovolnému pohybu.

(7) Přeprava osob na vozidle mimo sekce je zakázána.

(8) Je zakázáno se pohybovat po areálu závodistiště na čtyřkolkách, motocyklech a jiných dopravních prostředcích, mimo soutěžní vozidla, vyjma vozidel povolených vedením TTC.

7

Dvojitý start

Na jednom vozidle mohou závod absolvovat maximálně dvě posádky. Posádka je definována podle článku 2. Při dvojitém startu musí být každá posádka samostatně přihlášena a každé posádce musí být přiděleno samostatné startovní číslo. Startovní číslo posádky, která není v daném okamžiku v závodu, musí být zakryto.

8

Zákaz alkoholu a jiných návykových látek

(1) Po dobu soutěžního dne, platí pro řidiče a spolujezdce přísný zákaz požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek. Kdokoliv z vedení TTC je oprávněn nařídit v průběhu soutěžního dne dechovou zkoušku.

(2) Pokud nařízená dechová zkouška dle odst. 1 v průběhu soutěžního dne prokáže u člena posádky přítomnost alkoholu či jiných návykových látek v dechu (jedná se i o zbytkový alkohol), bude posádka dočasně vyloučena ze závodu (článek 12). Posádce bude opětovně nařízená dechová zkouška po 60 minutách od první dechové zkoušky.

(3) Pokud opakovaná dechová zkouška dle odst. 2 neprokáže u člena posádky přítomnost alkoholu či jiných návykových látek v dechu, pominuly tak důvody pro její dočasné vyloučení ze závodu a posádka se může vrátit do závodu (článek 12).

(4) Pokud opakovaná dechová zkouška dle odst. 2 prokáže u člena posádky přítomnost alkoholu či jiných návykových látek v dechu, bude posádka dočasně vyloučena ze závodu pro daný soutěžní den.

9

Technické přejímky vozidel

(1) Před každým závodem, dle časového harmonogramu závodu, probíhají technické přejímky všech vozidel. Každé vozidlo musí být po své prohlídce k dispozici ostatním posádkám této třídy po dobu 15 minut, přičemž na požádání musí být zabezpečeno také nahlédnutí do motorového prostoru a ostatních prostorů vozidla.

(2) Technické přejímky vozidel budou prováděny technickým komisařem a minimálně jedním pověřeným pořadatelem. Tito budou uvedeni na přejímkovém listu vozidla a svým podpisem potvrdí, že vozidlo je způsobilé pro účast v závodu.

(3) Startovní číslo musí být umístěno ze všech čtyř stran vozidla, musí být čitelné a minimálně ze dvou stran musí být použito podle s logem TTC. Startovní čísla, která jsou uvedena na vozidle a nesouvisí se závodem, musí být zakryta tak, aby nemohlo dojít k jejich záměně s přiděleným startovním číslem pro daný závod. Vozidlo, které nebude správně označeno přiděleným startovním číslem, nebude způsobilé pro účast v závodu.

(4) Technické přejímky budou prováděny v průběhu závodu namátkově na vybraných vozidlech, dále pak u vozidla, u kterého došlo v průběhu závodu k poškození. Technické přejímky budou provedeny v průběhu závodu také u vozidla uvedeného v článku 12 odst. 4 a v článku 2 odst. 5.

(5) Veškeré změny na vozidle po technických přejímkách jsou zakázány, pokud není dále uvedeno jinak.

10

Rozprava

(1) Před zahájením každého soutěžního dne se uskuteční rozprava pro posádky. Na rozpravě budou poskytnuty informace o způsobu organizace a průběhu závodu a jednotlivých soutěžních dnů včetně stanovení časového limitu pro jízdu v sekcích. V průběhu rozpravy mohou být pro daný závod nebo soutěžní den některá ustanovení pravidel hlavním sportovním komisařem doplněna nebo pozměněna.

(2) Ukončením rozpravy je zahájen soutěžní den.

11

Diskvalifikace

(1) Při diskvalifikaci v sekci je jízda v dané sekci pro posádku ukončena. Diskvalifikace posádky platí pro danou sekci a posádka může v další sekci pokračovat v závodě, pokud není dále uvedeno jinak. Specifikace diskvalifikací jsou uvedeny v článku 34 a 35.

(2) Pokud dojde k diskvalifikaci podle článku 35 odst. 2 písm. c) přestává být vozidlo způsobilé pro účast v závodu.

12

Dočasné vyloučení ze závodu

(1) V průběhu závodu je sportovní komisař oprávněn dočasně vyloučit posádku ze závodu:

- a) pro poruchu vozidla
- b) pokud vozidlo v průběhu závodu přestalo být způsobilé pro účast v závodu
- c) na vlastní žádost posádky
- d) při pozitivní dechové zkoušce (článek 8)

(2) Posádka se může opětovně vrátit do závodu po odstranění důvodu, pro který byla ze závodu dočasně vyloučena.

(3) Při dočasném vyloučení posádky ze závodu v souladu s odst. 1 písm. a), b) a c), bude posádce povolen odložený start v následující sekci po sekci, ve které nebo po které došlo k dočasnému vyloučení posádky ze závodu (viz článek 25 odst. 6 a článek 25a odst. 4).

(4) Na vozidle posádky, která byla dočasně vyloučena ze závodu z důvodu uvedeného v odst. 1 písm. b) musí být před návratem do závodu provedena opětovná technická přejímka.

(5) Pokud se posádka vrátí do závodu před otevřením další sekce resp. před zahájením jízdy první posádky dané skupiny v již otevřené sekci v případě rozdělení třídy na skupiny v souladu s článkem 5 odst. 6, pokračuje v závodu podle vylosovaného pořadí (článek 15).

(6) Pokud se posádka vrátí do závodu v průběhu otevřené sekce resp. již zahájených jízd posádek dané skupiny v již otevřené sekci v případě rozdělení třídy na skupiny v souladu s článkem 5 odst. 6, v této sekci jede jako poslední. V dalších sekcích pokračuje posádka v závodu podle vylosovaného pořadí (článek 15).

13

Vyloučení ze závodu

(1) Při porušení pravidel, zejména ve znění článku 1 odst. 1 a odst. 2, článku 4 a článku 6, může být posádka vyloučena ze závodu.

(2) V případě vyloučení ze závodu nebude posádce vráceno startovné a posádka nebude pro daný závod klasifikována.

14

Pohyb osob v sekci v průběhu jízdy

Do otevřené sekce jsou oprávněni vstoupit pouze komisaři a stanovený počet registrovaných novinářů a fotografů. Osoby, které jsou oprávněny vstoupit do otevřené sekce, musí být viditelně označeny. Maximální počet novinářů a fotografů stanoví sportovní komisař před otevřením sekce. Dalším osobám je vstup do otevřené sekce zakázán, pokud není dále uvedeno jinak. V případě porušení zákazu vstupu do sekce je sportovní komisař povinen jízdu v sekci přerušit v souladu s ustanovením článku 17.

15

Losování pořadí posádek v závodu

(1) Před prohlídkou první sekce prvního soutěžního dne provede sportovní komisař losování pořadí jednotlivých posádek pro daný závod. Pořadí bude v dalších sekcích měněno tak, že posádka, která si pro první sekci vylosovala první pořadí, nastupuje do druhé sekce jako poslední. Posádka, která startovala v sekci druhá, v následující sekci startuje jako první atd.

(2) Mezi posádkami dvojitého startu (článek 7) musí být, pokud to počet posádek umožní, minimálně jedna další posádka.

16

Prohlídka sekce

(1) Před zahájením jízdy v sekci umožní sportovní komisař posádkám prohlídku sekce. Do sekce mohou vstoupit pouze posádky dané třídy.

(2) Pokud po prohlídce sekce všechny posádky jednomyslně odmítnou start, má právo sportovní komisař tuto sekci upravit nebo anulovat.

(3) Ustanovení podle odstavce 2 neplatí, pokud bude třída rozdělena na skupiny

(podle článku 5 odst. 6). V tomto případě má právo sportovní komisař první sekci daného souboru sekcí (článek 5 odst. 6) upravit nebo anulovat, pokud po prohlídce sekce všechny posádky první skupiny v dané sekci jednomyslně odmítnou start v této sekci.

(4) Po ukončení prohlídky sportovní komisař může sekci otevřít pro jízdu.

17

Přerušování jízdy v sekci

(1) Sportovní komisař má právo jízdu v sekci přerušit, pokud k tomu má důvod (např. neukázněnost diváků, pohyb osob v uzavřené sekci, technická porucha vozu, na pokyn ředitele závodu nebo hlavního sportovního komisaře apod.). Sportovní komisař má povinnost jízdu v sekci přerušit vždy, pokud není zajištěn její řádný a bezpečný průběh.

(2) Jízda v sekci musí být přerušena, pokud to situace dovolí, v takovém místě a poloze vozidla, aby nebyla ovlivněna plynulost další jízdy po povolení pokračování jízdy v sekci.

(3) Posádce, které byla jízda v sekci přerušena podle odst. 1, bude pokračování jízdy v sekci povoleno na pokyn sportovního komisaře po odstranění důvodu, pro který byla jízda přerušena. Po dobu přerušování jízdy bude měření času přerušeno.

(4) Povětrnostní podmínky a jejich změna v průběhu jízdy v sekci nejsou důvodem pro přerušování závodu, pokud by významným způsobem neovlivnily bezpečný průběh závodu.

(5) V případě, že by provedené bezpečnostní opatření změnilo regulérnost hodnocení pro posádky, které již jízdu v sekci absolvovaly, jízda v sekci bude anulována.

18

Příprava posádky ke startu

Posádka, která je v pořadí jízd pro danou sekci první, se připraví ke startu bezprostředně po otevření sekce pro jízdu (článek 16 odst. 4). Ostatní posádky se na start připraví ihned po opuštění sekce předcházející posádkou. Posádka je připravena ke startu, pokud vozidlo svým obrysem stojí na úrovni spojnice brankových tyčí startovního brankového pole a na pokyn sportovního komisaře je schopna zahájit jízdu v sekci. Pokud nebude posádka připravena ke startu, bude posádce udělena penalizace (článek 38 odst. 1 písm. d).

19

Jízda v sekci, směr jízdy a její změny

(1) Jízda v sekci musí být plynulá, bez zastavování. Pokud vozidlo zastaví a do 15-ti sekund se nepohne o vzdálenost delší jak polovinu průměru kola, je toto považováno za stání.

(2) Směr jízdy je dán pohybem vozidla v jeho podélné ose bez ohledu na jeho pozici tzn., jestli jede vpřed nebo vzad. Pokud dojde ke změně pohybu vozidla přes polovinu průměru kola, kdy výsledný směr pohybu je opačný než původní směr, jedná se o změnu směru jízdy.

(3) Při posuzování změny jízdy je rozhodující pohyb vozidla, nikoli směr otáčení kol. Ke změně směru jízdy může dojít:

- a) jízdou – dojde ke změně směru pohybu vozidla v důsledku změny otáčení kol
 - b) skluzem – dojde ke změně směru pohybu vozidla přesto, že nedojde ke změně otáčení kol
 - c) smykem – dojde k samovolnému pohybu vozidla opačným směrem přesto, že se kola netočí
- (4) Při jízdě v sekci je zakázáno řidiči i spolujezdcům otevírat dveře za účelem vyklánění se z vozidla. Nevztahuje se na otevření dveří v případě vypuštění vody z kabiny po průjezdu vodního brodu apod.
- (5) Cizí pomoc v průběhu jízdy v sekci je zakázána a to i včetně pořadatelů.
- (6) Pro jízdu v sekci je stanoven časový limit.
- (7) Dojde-li při jízdě v sekci k vytvoření umělé překážky (např. vyvrácený kmen stromu apod.), nesmí být tato odstraněna, pokud nebude bezprostředně ohrožovat posádku, diváky, majetek nebo nebude-li vedením TTC rozhodnuto jinak.

20

Sekce a brankové pole

- (1) Sekce je ohraničený prostor sloužící k jízdám. Sekce je tvořena startovním brankovým polem, libovolným počtem brankových polí uvnitř sekce a cílovým brankovým polem. Sekce je uzavřena, pokud je startovní a cílové brankové pole uzavřeno páskou. Sekce je otevřena, pokud je startovní a cílové brankové pole bez pásky. Právo otevřít sekci má pouze sportovní komisař (článek 16 odst. 4)
- (2) Každé brankové pole je tvořeno dvěma brankovými tyčemi a je směrově označeno. Brankové pole musí být projeto tak, aby směrově označená branková tyč brankového pole byla vždy vlevo ve směru jízdy vozidla.
- (3) Brankové pole je považováno za projeté, pokud vozidlo protne celou osou první nápravy ve směru jízdy spojnici brankových tyčí brankového pole, aniž by došlo ke zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče, vozidlo obrysem opustí brankové pole, všechna kola alespoň na jedné straně vozidla musí protnout spojnici brankových tyčí brankového pole a brankové pole je projeto správným směrem. Uvedené podmínky musí být splněny současně. Brankové pole se může projet jak jízdou vpřed tak vzad.
- (4) Pokud vozidlo do brankového pole vjede, avšak brankové pole neopustí svým obrysem ve směru jízdy, může brankové pole pro další pokus znovu opustit změnou směru jízdy, vyjma startovního brankového pole.
- (5) Celé území uvnitř ohraničené sekce je určeno k jízdě. Při jízdě v sekci není dovolen dotek jakoukoli částí vozidla s ohraničením sekce (dotek pásky nebo dotyk tyče, na kterou je ohraničující páska upevněna) ani překročení hranice sekce obrysem vozidla a to pod i nad pomyslnou spojnici tyčí na kterých je ohraničující páska upevněna (překročení obrysem vozidla pomyslnou kolmicí k ohraničení sekce páskou). Při posuzování dotyku s ohraničením sekce (popř. s brankovou tyčí) je posádka považována za součást vozidla. Za součást vozidla se považuje i cizí těleso tvořící obrys vozidla (např. branková tyč, větve a jiné předměty zaseknuté či vzpříčené v konstrukci vozidla).
- (6) Pro jednotlivé třídy mohou být branková pole barevně rozlišena.
- (7) Komisaři ani nikdo jiný včetně diváků, nesmí podávat informace o vedení trasy uvnitř sekce.

21

Startovní brankové pole

- (1) Startovní brankové pole slouží pro vjezd do sekce. Vjezd do sekce může proběhnout jak jízdou vpřed tak vzad. Jízda v sekci je zahájena protnutím spojnice brankových tyčí startovního brankového pole obrysem vozidla. Současně je zahájeno měření času.
- (2) Pokud vozidlo po zahájení jízdy do startovního brankového pole pouze vjede (směrem dovnitř sekce), změni směr jízdy a startovní brankové pole opustí, je posádka pro danou sekci diskvalifikována. Pokud vozidlo při vjezdu do sekce zruší startovní brankové pole, posádka pokračuje v jízdě v sekci. Ke zrušení startovního pole může dojít i v průběhu jízdy v sekci.
- (3) Zrušením startovního brankového pole vznikne pro další průběh jízdy v sekci startovní prostor. Startovní prostor je prostor mezi krajními tyčemi ohraničení sekce, mezi kterými bylo umístěno startovní brankové pole (viz příloha č.2). Startovní brankové pole i startovní prostor lze využít pro manévrování vozidla v sekci. Při manévrování vozidla v sekci není povoleno opuštění startovního brankového pole nebo startovního prostoru směrem ven ze sekce.

22

Cílové brankové pole

- (1) Cílové brankové pole slouží k výjezdu ze sekce. Výjezd ze sekce může proběhnout jak jízdou vpřed tak vzad. Jízda v sekci je ukončena opuštěním spojnice brankových tyčí cílového brankového pole (popřípadě cílového prostoru) obrysem vozidla. Současně je ukončeno měření času.
- (2) Cílové brankové pole lze využít pro manévrování vozidla v sekci. Pokud by při tomto manévrování bylo cílové brankové pole zrušeno, posádka pokračuje v jízdě v sekci.
- (3) Zrušením cílového brankového pole vznikne pro další průběh jízdy v sekci cílový prostor. Cílový prostor je prostor mezi krajními tyčemi ohraničení sekce, mezi kterými bylo umístěno cílové brankové pole (viz příloha č.2). Cílový prostor lze také využít pro manévrování vozu v sekci.

23

Samovolné spadnutí brankové tyče

- (1) Pokud v průběhu jízdy dojde k samovolnému spadnutí brankové tyče po průjezdu vozidla (sesuvem zeminy, padajícím kamením, ořeseš apod.), sportovní komisař, pokud to průběh jízdy dovolí, zastaví vozidlo a zajistí postavení brankové tyče zpět na původní místo.
- (2) Pokud nebude možné postavit brankovou tyč zpět na původní místo v důsledku změny terénu, bude branková tyč postavena do nejbližšího možného místa, odpovídajícímu původnímu postavení.
- (3) Toto brankové pole (branková tyč) je pro další průběh jízdy posádky platné. Samovolné spadnutí brankové tyče není hodnoceno trestnými body.
- (4) Pro zastavení vozidla, podle odst. 1, platí obdobně ustanovení článku 17 odst. 2 a odst. 3.

24

Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče

- (1) Za zlomenou brankovou tyč je považováno zlomení brankové tyče v kterémkoli jejím místě včetně zlomení brankové tyče v suku, zlomení v místě vetknutí brankové tyče do země (dále jen místo vetknutí) a zlomení brankové tyče pod místem vetknutí.
- (2) Za přejetou brankovou tyč je považováno přejetí místa vetknutí kolem vozidla. Za přejetou brankovou tyč je považováno i pomyslné přejetí místa vetknutí, kdy místo vetknutí není přejeto kolem vozidla, ale místo vetknutí se nachází mezi koly jedné nápravy.
- (3) Za shozenou brankovou tyč je považováno, pokud vinou posádky branková tyč leží a dotýká se země jinou částí, než kterou je nebo byla upevněna v zemi. Obdobně je posuzováno shození brankové tyče při jízdě vozidla vně brankového pole.
- (4) Pokud dojde v průběhu jízdy ke zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče, je tato branková tyč pro další průběh jízdy pro posádku neplatná. Taktéž toto brankové pole je pro další průběh jízdy dané posádky neplatné. Pokud si posádka tímto způsobem brankové pole zruší, aniž by ho projela, je hodnoceno toto brankové pole jako neprojeté.

25

Ukončení jízdy v sekci

- (1) Jízda v sekci je ukončena opuštěním cílového brankového pole (článek 22 odst. 1) a to bez ohledu, zda bude hodnoceno jako projeté či neprojeté, nebo diskvalifikací. Pokud je cílové brankové pole před výjezdem ze sekce zrušeno, jízda v sekci je ukončena opuštěním cílového prostoru. Jízda v sekci může být ukončena i na pokyn posádky.
- (2) Po ukončení jízdy v sekci provede sportovní komisař hodnocení jízdy, se kterým seznámí posádku. Posádka smí vstoupit do sekce pouze na pokyn sportovního komisaře. Pokud posádka souhlasí s hodnocením (stačí souhlas jednoho z členů posádky) potvrdí jeden z členů posádky podpisem hodnocení. Pokud posádka potvrdí podpisem hodnocení, nemá už možnost podat protest proti tomuto hodnocení. Při hodnocení jízdy dané posádky jsou přítomni pouze komisaři a posádka.
- (3) Pokud posádka odmítne potvrdit souhlas svým podpisem, může podat protest proti hodnocení v souladu s článkem 44. Pokud protest nebude podán, platí hodnocení sportovního komisaře.
- (4) Před startem jízdy další posádky a po uzavření sekce musí být překontrolováno postavení sekce sportovním komisařem a uvedeno do původního stavu.
- (5) Po ukončení jízdy poslední posádky a jejím vyhodnocení, sportovní komisař sekci uzavře.
- (6) Pokud bude posádce povolen odložený start v souladu s článkem 12 odst. 3, posečká sportovní komisař s uzavřením sekce deset minut.
- (7) Po uzavření sekce poskytne sportovní komisař výsledky dané sekce k nahlédnutí všem posádkám dané třídy.
- (8) Ustanovení odstavců 5, 6 a 7 se nevztahuje na ukončení jízdy v sekci, odložený start a uzavření sekce, pokud je některá třída rozdělena na skupiny v souladu s článkem 5 odst. 6.

25a

Rozdělení třídy na skupiny a ukončení jízdy v sekci

- (1) Pokud bude třída rozdělena na skupiny v souladu s článkem 5 odst. 6, bude pro průběh závodu každá skupina posádek dané třídy posuzována jako samostatná třída a sekce souboru sekcí jako samostatné sekce.
- (2) Po ukončení jízdy poslední posádky dané skupiny posádek dané třídy a jejím vyhodnocení, poskytne sportovní komisař výsledky dané sekce k nahlédnutí všem posádkám dané skupiny dané třídy. Následně se skupina posádek dané třídy přesune na další sekci ze souboru sekcí pro danou třídu.
- (3) Po ukončení jízdy poslední posádky poslední skupiny posádek dané třídy a jejím vyhodnocení, sportovní komisař danou sekci ze souboru sekcí uzavře a poskytne výsledky dané sekce k nahlédnutí všem posádkám dané skupiny dané třídy.
- (4) Pokud bude posádce povolen odložený start v souladu s článkem 12 odst. 3, posečká sportovní komisař u dané sekce ze souboru sekcí deset minut
 - a) se zahájením jízdy v sekci další skupiny dané třídy v souladu s odst. 2.
 - b) s uzavřením sekce v souladu s odst. 3.
- (5) Po uzavření všech sekcí daného souboru sekcí pro danou třídu (v souladu s odst. 3) bude posádkám dané třídy přidělen další soubor sekcí v souladu s článkem 5. odst. 6.

(6) Pokud se posádka, v případě odloženého startu, vrátí do závodu do souboru sekcí, pokračuje v sekci z daného souboru sekcí, ve které bude nebo již byla zahájena jízda posádek dané skupiny posádek dané třídy, do které je posádka zařazena. Tato posádka již nemá možnost absolvovat jízdu v sekcích daného souboru sekcí, které již posádky dané skupiny posádek dané třídy, do které je posádka zařazena, absolvovaly a přesunuly se k další sekci.

26

Vyprošťování vozidla v sekci

(1) Organizaci vyprošťování vozidla v sekci, ať už se vozidlo po kolizi nachází v jakémkoliv stavu, místě a poloze, řídí výhradně sportovní komisař nebo technický komisař, pověřený vyprošťováním vozidel, pokud je k vyprošťování sportovním komisařem povolán. Osoby ve vyprošťovaném vozidle musí mít při vyprošťování na hlavě přilbu a musí být připoutaní.

(2) Další osoby mohou do sekce k vyprošťování vozidla vstoupit pouze na výzvu sportovního nebo technického komisaře. Vyžaduje-li to situace, musí mít další osoby při vstupu do otevřené sekce na hlavě přilbu.

(3) Posádka vyprošťovaného vozidla musí být nápomocná při jeho vyprošťování, pokud to její zdravotní stav dovolí.

(4) Vozidlo musí být vyprošťováno v opačném směru, než byl směr jízdy vozidla před jeho kolizí. O jiném směru vyprošťování vozidla rozhodne sportovní komisař nebo technický komisař, pokud situace nedovolí dodržet podmínku předchozí věty.

(5) Pokud dojde k převrácení vozidla je sportovní komisař povinen tuto skutečnost nahlásit hlavnímu sportovnímu komisaři. Posádce převráceného vozidla je doporučeno podrobit se zdravotnické prohlídce. O každé zdravotní prohlídce posádky musí být proveden záznam zdravotníky závodu.

(6) V průběhu vyprošťování vozidla je ostatním posádkám zakázána dodatečná prohlídka sekce ve smyslu článku 16.

ČÁST TŘETÍ HODNOCENÍ

27

Bezchybné projetí

0 trestných bodů - bezchybné projetí brankového pole správným směrem, bezchybné projetí sekce (články 19 až 25).

28

Stání

1 trestných bodů - stání delší než 15 sekund do 3 minut nezávisle na konečné změně směru jízdy (článek 19 odst. 1).

29

Změna směru jízdy

3 trestné body - změna směru jízdy v sekci (článek 19 odst. 2)

30

Dotyk brankové tyče

8 trestných bodů - dotyk s jednou brankovou tyčí jakoukoli částí vozidla. Pokud dojde k dotyku brankové tyče jakoukoli částí vozidla vícekrát na jedné straně vozidla, je toto hodnoceno jako jeden dotyk pouze za předpokladu, že nedojde ke změně směru jízdy vozidla mezi jednotlivými dotyky brankové tyče.

31

Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče

(1) **20 trestných bodů**

a) zlomení brankové tyče (článek 24 odst. 1)

b) přejetí brankové tyče (článek 24 odst. 2)

c) shození brankové tyče (článek 24 odst. 3)

(2) Pokud nejdříve dojde k dotyku brankové tyče a následně ke zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče jinou částí vozidla na jedné straně vozidla za předpokladu, že nedojde ke změně směru jízdy vozidla mezi dotykem a zlomením, přejetím nebo shozením brankové tyče, je toto hodnoceno pouze jako zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče.

32

Chybné projetí brankového pole

40 trestných bodů

a) brankové pole projeté opačným směrem (nelze hodnotit jako projeté brankové pole - článek 20 odst. 2)

b) další projetí již projetého brankového pole (článek 20 odst. 3)

c) projeté brankové pole patřící jiné třídě (platí i pro projetí opačným směrem - článek 20 odst. 6)

33

Neprojeté brankové pole

80 trestných bodů - každé neprojeté brankové pole v sekci (článek 20 odst. 3 a článek 24 odst. 4)

34

Diskvalifikace

(1) Při diskvalifikaci posádky v sekci podle odst. 2 obdrží posádka, k dosaženému počtu trestných bodů v průběhu jízdy posádky v sekci, 80 trestných bodů za diskvalifikaci v sekci a dále 80 trestných bodů za každé neprojeté brankové pole včetně cílového brankového pole, pokud toto nebylo již zrušeno (článek 22 odst. 2).

(2) Jízda posádky v sekci bude ukončena diskvalifikací za porušení následujících ustanovení pravidel:

- a) stání delší než 3 minuty (článek 19 odst. 1)
- b) nedodržení stanoveného časového limitu pro jízdu v sekci (článek 19 odst. 6)
- c) ukončení jízdy v sekci posádkou (článek 25 odst. 1)
- d) dotyk pásky ohraničující závodní sekci nebo překročení ohraničení sekce obrysem vozidla (článek 20 odst. 5)
- e) opuštění sekce startovním brankovým polem nebo startovním prostorem (článek 21)
- f) dotyku brankové tyče posádkou z vnitřního prostoru kabiny vně vozidla (článek 20 odst. 5)
- g) otevření dveří řidičem či spolujezdcem (článek 19 odst. 4 – nevztahuje se na samovolné otevření dveří v důsledku nárazu či křížení vozidla)
- h) vozidlo, které v průběhu jízdy v sekci přestalo být způsobilé pro účast v závodě (článek 2 odst. 1)
Platí i pro vozidlo neoznačené správnými startovními čísly nebo nesprávně umístěnými startovními čísly (článek 9 odst. 3)
- i) rozepnutý řemínek přilby, jízdu v sekci bez přilby, odložení přilby, rozepnutí a odepnutí pásů (platí i při volném bezpečnostním pásu kdy bezpečnostní pás sklouzne z ramene soutěžícího - článek 77 odst. 1 a článek 79 odst. 4)
- j) navádění při jízdě od osob mimo sekci (i diváky - článek 20 odst. 7)
- k) opuštění vozidla v průběhu jízdy (článek 79 odst. 4)
- l) porušení ustanovení článku 51

35

Zpětná diskvalifikace

(1) Při zpětné diskvalifikaci obdrží posádka **80 trestných bodů** za každé brankové pole (včetně startovního a cílového brankového pole) a **500 trestných bodů** za zpětnou diskvalifikaci. K obdrženému počtu trestných bodů v průběhu jízdy posádky v sekci se nepřihlíží.

(2) Zpětná diskvalifikace bude udělena za porušení následujících ustanovení pravidel:

- a) záměnu řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla nebo záměnu člena posádky za nepřihlášenou osobu (článek 2 odst. 2)
- b) záměnu vozidla v průběhu závodu (článek 2 odst. 4)
- c) porušení technických předpisů ve znění článku 60 odst. 4

(3) Zpětná diskvalifikace dle odst. 2 může být udělena i zpětně do 24hodin po ukončení závodu při doložitelném důkazu.

36

Hodnocení při neuskutečnění jízdy v sekci

Posádka obdrží 80 trestných bodů za každé brankové pole v dané sekci (včetně startovního a cílového brankového pole) a penalizaci 80 trestných bodů pokud

- a) posádka neuskuteční jízdu v sekci z důvodu dočasného vyloučení ze závodu podle článku 12
- b) posádka odmítne start a neuskuteční jízdu v sekci
- c) při opožděném startu podle článku 2 odst. 5 za každou vynechanou sekci

37

zrušeno

38

Penalizace

(1) **80 trestných bodů** za:

- a) nesportovní chování a nerespektování pokynů komisařů (článek 1 odst. 1 a odst. 2)
- b) nedodržení podmínek reklamy (článek 4)
- c) nedodržení pravidel pro pohyb vozidel v areálu závodiště (článek 6)
- d) nepřipravenost posádky ke startu (článek 18)
- e) dodatečnou prohlídku sekce v průběhu vyprošťování vozidla (článek 26 odst. 6)

(2) Trestné body udělené podle odst. 1 mohou být udělené i opakovaně.

(3) Trestné body udělené v souladu s odst. 1 budou připočteny k trestným bodům za jízdu v sekci, kterou posádka absolvovala před udělením těchto trestných bodů. Pokud budou trestné body podle odst. 1 uděleny před první sekci soutěžního dne, budou započteny k trestným bodům první sekci soutěžního dne.

39

Hodnocení závodu

- (1) Posádka bude hodnocena v závodu, pokud nastoupí do závodu a absolvuje alespoň jednu sekci.
- (2) Celkové pořadí v závodu pro každou třídu je dáno součtem trestných bodů ze všech sekcí (nižší počet trestných bodů, lepší pořadí).
- (3) Při stejném počtu trestných bodů bude pořadí určeno podle počtu lepších umístění v jednotlivých sekcích závodu (počet prvních míst, popřípadě druhých míst atd.).
- (4) Pokud by hodnocení podle předchozího odstavce nevedlo k určení pořadí, bude posádkám přiznáno shodné pořadí.

40

Hodnocení seriálu závodů

- (1) Do celkového hodnocení seriálu závodů (dále jen seriál) se budou započítávat výsledky pouze z pěti závodů z celkového počtu závodů. Pokud bude mít seriál více jak pět závodů a posádka se účastní více jak pěti závodů, budou závody nad stanovený limit pěti závodů anulovány. Anulovány budou závody s nejnižším bodovým ohodnocením podle článku 41.
- (2) Do hodnocení seriálu bude zařazena každá posádka, která absolvovala minimálně tři závody.
- (3) Hodnocení seriálu v každé třídě je podmíněno minimálním počtem dvou posádek v dané třídě.
- (4) Celkové pořadí v seriálu pro každou třídu je dáno součtem bodů za pořadí v jednotlivých závodech započítaných do celkového hodnocení v souladu s odst. 1. (více bodů, lepší pořadí).
- (5) Při rovnosti bodů dle předchozího odstavce bude pořadí určeno podle součtu bodů ze všech anulovaných závodů dle odst. 1. (více bodů, lepší pořadí).
- (6) Pokud by hodnocení podle předchozího odstavce nevedlo k určení pořadí, bude pořadí určeno podle trestných bodů dosažených v závodech, které absolvovaly všechny posádky dané třídy se stejným bodovým hodnocením společně (menší počet trestných bodů, lepší pořadí).
- (7) Pokud by hodnocení podle předchozího odstavce nevedlo k určení pořadí, bude pořadí určeno podle počtu lepších umístění v jednotlivých závodech (počet prvních míst, popřípadě druhých míst atd.).
- (8) Pokud by hodnocení podle předchozího odstavce nevedlo k určení pořadí, bude posádkám přiznáno shodné pořadí.

41

Bodové hodnocení pořadí v jednotlivých závodech

1. místo	20 bodů	10. místo	8 bodů
2. místo	17 bodů	11. místo	7 bodů
3. místo	15 bodů	12. místo	6 bodů
4. místo	14 bodů	13. místo	5 bodů
5. místo	13 bodů	14. místo	4 body
6. místo	12 bodů	15. místo	3 body
7. místo	11 bodů	16. místo	2 body
8. místo	10 bodů	17. místo	1 bod
9. místo	9 bodů	18. místo a další	0 bodů

ČÁST ČTVRTÁ

PROTESTY

42

Všeobecně

Protesty musí být podány v časovém limitu. Na podání protestu má právo pouze řádně přihlášená posádka (článek 2 odst. 1). Protest musí být podán písemnou formou kromě protestu podle článku 44. Rozhodnutí o protestu je v pravomoci vedení TTC. Proti rozhodnutí vedení TTC není možné odvolání. Protesty je možné podávat pouze proti událostem právě probíhajícího závodu, pokud není dále uvedeno jinak.

43

Technické protesty

- (1) Protesty k technickému stavu vozidel v průběhu technických přejímek musí být podány do ukončení technických přejímek. Rozhodnutí o protestu v průběhu technických přejímek musí být sděleno do zahájení závodu.
- (2) Protesty k technickému stavu vozidel v jednotlivých sekcích musí být podány nejpozději před uzavřením dané sekce (článek 25 odst. 5 a odst. 6) a to pouze k technickému stavu vozidla při jízdě v dané sekci. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do uzavření dané sekce.
- (3) Ostatní protesty k technickému stavu vozidel musí být podány nejpozději do ukončení soutěžního dne. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do oficiálního zveřejnění výsledků, pokud vedení TTC nestanoví jinak.

44

Protest proti hodnocení v sekcích

Protesty proti hodnocení (bodování) posádek v jednotlivých sekcích mohou být podány nejpozději před uzavřením dané sekce (článek 25 odst. 5 a odst. 6) a to pouze k hodnocení jízdy v dané sekci. Podání

protestu na hodnocení jiné než právě odjeté sekce není přípustné. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do uzavření dané sekce.

45

Protest proti celkovým výsledkům závodu

Protesty proti celkovým výsledkům daného závodu (nejedná se protest proti hodnocení v jednotlivých sekcích) musí být podány nejpozději do 24 hodin od zveřejnění oficiálních výsledků. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do 24 hodin od podání protestu. V případě, že protest bude oprávněný a rozhodnutím budou změněny celkové výsledky závodu, jsou posádky, které již obdržely ceny neoprávněně, povinny tyto vrátit vedení TTC ve vzájemně dohodnutém termínu.

46

Protest proti celkovým výsledkům seriálu

Protesty proti celkovým výsledkům seriálu musí být podány nejpozději do 24 hodin od zveřejnění oficiálních výsledků seriálu. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do 48 hodin od podání protestu. V případě, že protest bude oprávněný a rozhodnutím budou změněny celkové výsledky závodu, jsou posádky, které již obdržely ceny neoprávněně, povinny tyto vrátit vedení TTC ve vzájemně dohodnutém termínu.

47

Poplatek za podání protestu

Podání protestu podle článku 43 odst. 1 a odst. 3, článku 45 a článku 46 je zpoplatněno. Poplatek za podání protestu je ve výši 5.000 Kč a je nevratný. Kromě poplatku budou uhrazeny stranou podávající protest i náklady na případné demontážní práce související s řešením protestu podle článku 43 odst. 1 a odst. 3.

ČÁST PÁTÁ VŠEOBECNÉ TECHNICKÉ PŘEDPISY

48

Vozidla

- (1) Technický stav vozidla nesmí představovat riziko pro osoby, majetek nebo životní prostředí.
- (2) Závodu se mohou zúčastnit pouze vozidla splňující podmínky technických předpisů, bezpečnostních předpisů a požadavků na ochranu přírody dle pravidel.
- (3) Skutečná hmotnost vozidla musí být minimálně 2,5 tuny (váženo bez řidiče, spolujezdce a s prázdnou nádrží). Je-li zjištěna pochybnost o váze vozidla, musí být toto zváženo na veřejné váze. Náklady hradí přihlášená posádka.
- (4) Všechny změny, které nejsou výslovně povoleny nebo stanovené jako povinné, jsou zakázány, pokud není dále uvedeno jinak. Povolená úprava vozidla nesmí být v rozporu se zakázanou úpravou vozidla.
- (5) Na vozidle lze provádět v průběhu závodu pouze práce, které jsou nezbytné pro běžnou údržbu nebo výměnu poškozených dílů. Hranice povolených změn a montáží jsou uvedeny dále. Mimo těchto povolení může být poškozený díl nahrazen pouze původním dílem, identickým s poškozeným.

49

Rozdělení vozidel do jednotlivých tříd

- (1) Vozidla jsou rozdělena do dvou kategorií; sériová vozidla a prototypy.
(2) Rozhodující pro zařazení vozidel do jednotlivých tříd jsou rozměry vozidla a počet náprav. U sériových vozidel se vychází z běžně dostupných základních technických popisů vozidla. V případě nejasností v zařazení vozidel do jednotlivých tříd rozhoduje o zařazení ředitel závodu nebo zástupce ředitele.
(3) Sériová vozidla jsou rozdělena do tříd:

rozměry v mm		A rozchod	B celkový rozvor	C dílčí rozvor	D přední přesah	počet náprav
S1	1	od 1300 do 1750	od 2200	-	-	2, 3
S2	2	od 1751	od 2600 do 3199	-	-	2, 3
S3/1	3	od 1751	od 3200 do 3299	-	do 1150	2
	4	od 1751	od 3200 do 4149	-	-	3
	5	od 1751	od 4150	do 1280	-	3
S3/2	6	od 1751	od 3200 do 3299	-	od 1151	2
	7	od 1751	od 3300	-	-	2
S4/1	8	od 1751	od 4150	od 1281	do 1150	3
S4/2	9	od 1751	od 4150	od 1281	od 1151	3
S5	10	od 1751	od 4800	-	-	4 a více

- (4) Prototypy jsou rozděleny do tříd:

rozměry v mm		A rozchod	B celkový rozvor	C dílčí rozvor	přední přesah	počet náprav
P1	1	od 1550	od 2300 do 3799	-	-	-
P2	2	od 1550	od 3800	-	-	-

50

Rozměry vozidla a měření

- (1) Originální rozvor vozidla se nesmí měnit a pozice náprav musí být zachována.
(2) Měření rozchodu kol se provádí na prvním páru kol schopných provozu. Měření celkového rozvoru náprav se provádí mezi první a poslední nápravou na rovné zemi. Měření dílčího rozvoru náprav (u tří nápravových vozidel) se provádí mezi prostřední nápravou a bližší krajní nápravou. Měření předního přesahu se provádí od přední hrany vozidla po střed první nápravy (viz příloha 3).

51

Přídavná zařízení

- (1) Za přídavné zařízení je považováno další zařízení, kterými může být vozidlo vybaveno z důvodu zvýšení bezpečnosti nebo proti mechanickému poškození, avšak nesmí být změněna ovladatelnost vozidla. Přídavná zařízení nejsou povinná, pokud dále není uvedeno jinak.
(2) Veškerá přídavná zařízení včetně přídavného závaží a vybavení vozidla (dále jen přídavná zařízení), umístěná na vozidle, musí být řádně upevněna, aby nedošlo k jejich pohybu či uvolnění v průběhu jízdy vozidla v sekci popř. při jeho převrácení. Přídavná zařízení musí být nainstalována tak, aby nepřesahovala obrys vozidla.
(3) V prostoru pro posádku je zakázáno mít v průběhu jízdy v sekci volně uložené věci (například nářadí, láhve s pitím apod.)
(4) Přídavné ruční zrcátko, o maximálních rozměrech 15x15 cm, musí mít ochranný obal a nesmí být vybaveno jakýmkoli prodlouženým držadlem.
(5) Veškerá přídavná zařízení musí být nainstalována před technickými přejímkami pro daný závod a v průběhu závodu nesmí být měněna.
(6) Upevnění zpětných zrcátek je libovolné.
(7) Jakákoliv pomocná pohonná jednotka je zakázána.

52

Nápravy a kola

- (1) Zdvižné nápravy mohou být při jízdě vozidla v sekci zvednuty, za předpokladu, že tím nedojde ke změně rozvoru náprav, což by mělo za následek zařazení vozidla do jiné třídy podle článku 49.
(2) Pevné nápravy mohou být vyztuženy pouze tak, aby vždy bylo možné rozpoznat původní díly.
(3) U kol se musí jednat o disky tovární výroby a smí být upraveny pouze odbornou činností (doklad), které musí být provedeny tak, aby se při stojícím vozidle žádná část pneumatiky nedotýkala jakéhokoli

bodů vozu. Šrouby musí být tovární výroby a nesmí být měněny. Zdvojená kola mohou být nahrazena kolem jediným.

(4) Kola demontovatelná na několik částí jsou zakázána (typu Trilex).

(5) Je zakázáno umisťovat rozšíření nebo adaptéry mezi kola a náboj

53

Pneumatiky

(1) Vozidlo musí být vybaveno pneumatikami běžně dostupnými v obchodní síti a určenými pro silniční provoz. Povoleny jsou pouze vzduchové pneumatiky. Velikost a profil pneumatik je libovolný.

(2) Pneumatiky mohou být v rámci ustanovení o silničním provozu dodatečně vyřezány.

(3) Úpravy pneumatik, speciální směsi běhounu a všechny chemické sloučeniny pro vnější použití, které by mohly změnit přilnavost pneumatik, jsou zakázány. Pneumatiky s hroty a řetězy jsou zakázány.

(4) Je zakázáno měnit typ pneumatik včetně otáčení směrových pneumatik (vyjma defektu) v návaznosti na trať v průběhu závodu.

(5) Každá pneumatika, kterou komisaři pokládají z jakéhokoli důvodu za nevhodnou nebo nebezpečnou, bude zakázána. Při pochybnostech o přípustnosti pneumatik rozhodne vedení TTC.

54

Výfuková soustava

(1) Druh a vedení výfukové soustavy je libovolné za podmínky, že výfuková soustava musí být vyvedena nahoru nad konstrukci vozidla.

(2) Stanovená hladina hluku nesmí být u vozidla překročena.

55

Chladičí soustava

(1) Chladič nesmí být umístěn v prostoru pro posádku. Pokud bude chladič umístěn za prostorem pro posádku, musí být zakryt (oddělen) ochrannou přepážkou tak, aby nešlo k zasažení posádky chladičí kapalinou a to i v případě převrácení vozidla. Chladič a hadice chlazení musí být bezpečně uchyceny.

(2) Pokud hadice chlazení procházejí prostorem pro posádku, musí být dostatečně ochráněny tak, aby nedošlo k opaření posádky.

56

Palivové nádrže

(1) Původní palivová nádrž (dále jen nádrž) může zůstat zachována pod podmínkou, že zůstane ve své původní poloze. Doplnkové nádrže mohou být libovolné, musí být tovární výroby a běžně používané pro nákladní vozidla. Musí být chráněny před jakoukoli možností úniku či náhodného vylití paliva plnicími otvory. Uzávěry musí zajišťovat řádné uzavření a nesmí vyčnívat přes linii obrysu vozidla.

(2) Umístění nádrží, pokud se nejedná o původní, je libovolné při dodržení následujících podmínek:

- a) všechny nádrže musí být umístěny uvnitř obrysu vozidla.
- b) všechny nádrže musí být řádně připevněny k šasi.
- c) nádrže musí být dostatečně chráněny proti poškození v případě nárazu
- d) v prostoru pro posádku (kabině) nesmí být umístěna žádná nádrž

(3) Odvětrání nádrže musí být pomocí oboustranně činného ventilu, eventuálně šroubovým uzávěrem.

(4) Doplnkové nádrže, jiné než pro zásobování vozidla (například kanystry obsahující pohonné hmoty apod.) nesmí být umístěny ve vozidle.

57

Výplně oken

(1) Na vozidle nemusí být skleněné výplně oken. Pokud je vozidlo vybaveno výplněmi oken, musí být jako výplně oken použito originální sklo nebo výplň z netříštivého materiálu.

(2) Pokud je vozidlo vybaveno čelním sklem, nesmí být čelní sklo z bezpečnostních důvodů vážněji poškozeno. Pokud je čelní sklo vážněji poškozeno, nebude vozidlo schváleno jako způsobilé pro účast v závodu.

(3) Pokud dojde v průběhu závodu k poškození výplně čelního okna, bude vozidlo v souladu s ustanovením článku 12 odst. 1 písm. b), dočasně vyloučeno ze závodu.

(4) Vozidla s výplní čelního okna musí být vybavena funkčními stěrači.

58

Vyprošťovací zařízení

(1) Všechna vozidla musí být vybavena minimálně jedním vyprošťovacím, nebo tažným zařízením na přední a zadní straně. Velikost a pevnost vyprošťovacího nebo tažného zařízení musí být taková, aby s ním bylo možné dané vozidlo vyprostit. Pohyblivé části vyprošťovacího nebo tažného zařízení musí být řádně zajištěny.

(2) Každé vozidlo musí mít připevněn vyprošťovací pás, ocelové lano apod. připravené k použití, o délce minimálně 2/3 délky vozidla. Pevnost v tahu musí prokazatelně odpovídat vlastní hmotnosti vozidla a vyprošťování v terénu.

59

Hasicí přístroje

- (1) Každé vozidlo musí být vybaveno minimálně dvěma hasicími přístroji práškovými (dále jen hasicí přístroje). Každý hasicí přístroj musí mít minimální hmotnost náplně 6 kg. Hasicí přístroje musí být umístěny vně vozidla, na každé jeho straně, musí být volně přístupné a lehce odnímatelné.
- (2) Každé vozidlo musí být dále vybaveno jedním hasicím přístrojem o hmotnosti náplně 2 kg. Tento hasicí přístroj musí být umístěn uvnitř kabiny tak, aby byl dosažitelný členem posádky v připoutaném stavu.
- (3) Automatické hasicí systémy, schválené pro motorová vozidla, jsou povolena.

60

Elektroinstalace

- (1) Osvětlení vozidla by mělo být zachováno; alespoň dvě obrysová světla vpředu, dvě parkovací a brzdová světla vzadu, včetně alespoň jednoho zpátečního světla, avšak brzdové a zpáteční světlo je vyžadováno.
- (2) Pokud vozidlo nebude splňovat požadavky dle odst. 1, může být v případě snížené viditelnosti, v souladu s ustanovením článku 12 odst. 1 písm. b), dočasně vyloučeno ze závodu.
- (3) Akumulátorová baterie ve vozidle musí být řádně upevněna a to tak, aby ve všech extrémních polohách (převrácení) nedošlo k jejímu uvolnění a úniku náplně (elektrolytu) z článků a musí být chráněna proti zkratům na svorkách. Baterie nesmí být umístěna uvnitř prostoru pro posádku.
- (4) Interkom mezi řidičem a spolujezdcem je povolený. Ostatní bezdrátové systémy, elektronické pomůcky a jiné navigační systémy jsou zakázány. Je povoleno ve vozidle použít kameru pro záznam jízdy. Kamera musí být umístěna v prostoru pro posádku tak, aby bylo zamezeno posádce v průběhu jízdy využívat obrazového záznamu.

61

Specifikace materiálu ochranného rámu

- (1) Jsou doporučeny trubky s kruhovým průřezem. Pokud nebudou použity trubky s kruhovým průřezem, musí být použit materiál odpovídající minimálně rozměrům a pevnosti trubek s kruhovým průřezem.
- (2) Specifikace použitých trubek pro ochranný rám jsou uvedeny v následující tabulce. Kombinace těchto rozměrů trubek je dovolená (uvedené údaje jsou povolené minimum)

Materiál	Minimální pevnost v tahu	Minimální rozměry (mm)
nelegovaná uhlíková ocel	350 N/mm ²	57 x 4,9
bezešvá, tažená za studena		63,5 x 3,2
obsahující maximálně 0,3 % uhlíku		70 x 2,4

- (3) Při výběru kvality oceli je třeba věnovat pozornost zvláště tažnosti materiálu a vhodnosti pro svařování. Ohýbání musí být provedeno za studena s poloměrem zahnutí osy trubky (měřeno v ose trubky) rovnajícím se nejméně dvojnásobku průměru trubky. Pokud je v průběhu této operace trubka tvarována do oválu, poměr mezi velkým a malým průměrem musí být minimálně 0,9. Plocha na úrovni ohnutí musí být jednotná, zbavená zvlnění a trhlín.

ČÁST ŠESTÁ

TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO SÉRIOVÁ VOZIDLA

62

Sériová vozidla

- (1) Vozidlo musí být sériového provedení vyráběné uznaným výrobcem s konvenční karosérií. Při pochybnosti, že se jedná o sériové provedení vozidla je posádka povinna doložit všechny doklady nezbytné k tomu, aby mohlo být ověřeno, že vozidlo bylo vyrobeno sériově a bylo homologované pro provoz na pozemních komunikacích.
- (2) Pokud bylo vozidlo do 31.12.2019 již schváleno jako způsobilé pro účast v závodu, nebude doklad o sériovém vozidle podle předchozího odstavce požadován.

63

Karoserie a rám vozidla

- (1) Body zavěšení čepů, tlumičů, řízení atd. nesmí být změněny. Rám nesmí být zkrácen než po nejpřednější bod kabiny řidiče – kabinu motoru a až před první příčný nosník. Zadní část rámu vozidla smí být zkrácena až po první příčný nosník za nejzazším bodem závěsu kol na poslední nápravě.
- (2) Vozidla, u kterých je možné odklopit kabinu vpřed, musí být vybaveny doplňkovým zařízením, doplňujícím normální odklápací zařízení a bránící odklopení kabiny jezdce v případě odemknutí tohoto mechanismu. Ten musí být upevněn mezi šasi a bezpečnostní konstrukcí nebo kabinou. Je-li připevněn ke kabině, musí být upevnění na straně kabiny zesíleno deskou a kotevní deskou, každá o minimální ploše 200 cm² a minimální tloušťce 3 mm, připevněné 4 šrouby o průměru 12 mm. Nejméně pevným prvkem tohoto zařízení musí být ocelový šroub nebo čep o průměru minimálně 16 mm nebo dva ocelové šrouby či čepy o minimálním průměru 12 mm. Ocelová lana o minimálním průměru 12 mm (nebo

ekvivalentním průřezu) jsou povolena po obou stranách kabiny. Musí mít dostatečnou délku, aby umožnila zdvih kabiny vzhledem k šasi.

(3) Kapoty u pevných kabin musí být navíc kromě normálního uzávěru opatřena ještě pojistkou, která zabrání otevření kapoty, pokud normální uzávěr bude poškozen.

(4) Otevírání dveří na obou stranách vozidla musí být funkční. Při jízdě vozidla v sekci musí být zajištěni dveří v neuzamčené poloze otevíratelné z venku. Pokud je zajištění zadních dveří umístěno uvnitř vozidla, musí být toto vyznačeno na dveřích zvenku.

64

Obrys vozidla

(1) Vozidla dodávaná bez nástavby a vozidla s demontovanou nástavbou, musí být vybavena konstrukcí, která vyznačuje obrys vozidla v půdoryse odpovídající obrysu vozidla stejného typu vyráběného s pevnou nástavbou.

(2) Tato konstrukce musí začínat max. 50 cm za kabinou a musí překrývat konec rámu vozidla. Konstrukce musí být opatřena neprůhlednou výplní pevně spojenou s konstrukcí. V půdoryse musí představovat čtyřúhelník, který je umístěn maximálně 50 cm nad nejvyšším bodem pneumatik.

(3) U vozidel s pevnou nástavbou musí nástavba splňovat požadavky dle odst. 2.

(4) Nástavba, konstrukce a ochranný rám mohou být pro splnění podmínek dle předchozích odstavců vzájemně kombinovány.

(5) Vozidla musí být vybavena předním nárazníkem a to buď sériovým, který je pro daný typ vozidla sériově dodáván, nebo nesériovým, přičemž musí být zachován původní obrys a šířka vozidla.

(6) Pevnost nesériového nárazníku musí být minimálně shodná se sériovým nárazníkem dodávaným výrobcem vozidla. Síla materiálu je libovolná. Zkosení nesériového nárazníku je povoleno maximálně pod úhlem 45°. Šířka horní hrany nesériového nárazníku musí být minimálně 5 cm.

(7) Zadní nárazník není povinný.

65

Řízení

(1) Servořízení může být doplněno (posilovač řízení). Z důvodu bezpečnosti musí být zachována mechanická ovladatelnost fidele nápravy při zhasnutí motoru.

(2) Samostatné řízení jednotlivých náprav je zakázáno

66

Motor

Vybavení silnějším motorem od výrobce sériového nákladního vozidla je povolené. Motor musí být možno vestavět bez změn na rámu, nebo nástavbě vozidla. Sériová poloha vestavby motoru nesmí být změněna. Posádka musí předložit všechny doklady o změnách a jejich přípustnosti.

67

Brzdy

(1) Vozidlo musí být vybaveno funkčními provozními brzdami. Brzdová soustava musí odpovídat originálnímu sériovému provedení.

(2) Provozní brzdy musí být schopné uvést vozidlo do klidu a musí současně působit na všechna kola vozidla.

(3) Parkovací brzda musí být funkční a její ovládání jasně označeno štítkem uvnitř kabiny (minimálně 20 cm velký, otevřeno-zavřeno). Musí být ovladatelná členem posádky v připoutaném stavu.

(4) Rozdělení brzd je zakázané.

68

Tlumiče pérování

Seřiditelné tlumiče pérování a seřiditelná soustava odpružení vozidla jsou povoleny za předpokladu, že bude doložena příslušnou dokumentací k vozidlu od jeho výrobce.

69

Ochranný rám vozidla

(1) Vozidlo musí být vybaveno ochranným rámem umístěným z venku vozidla. Ochranný rám je více trubková konstrukce, jejímž úkolem je omezit deformace prostoru pro posádku (dále jen kabina) v případě převrácení vozidla.

(2) Vozidlo s kabinou odolnou proti následkům převrnutí nemusí být ochranným rámem vybaveno. U tohoto vozidla musí být doloženo zkušební osvědčení.

(3) Ochranný rám vozidla je tvořen hlavním ochranným rámem, ochrannou klecí kabiny a zadními vzpěrami.

(4) Hlavní ochranný rám musí být pokud možno těsně přiléhající za kabinou, maximálně však do vzdálenosti 40 cm. Výška a šířka hlavního ochranného rámu musí kopírovat minimálně rozměry kabiny. Hlavní ochranný rám musí být jednoduchý; všechny jeho díly musí být svařeny a bez trhlin. Hlavní ochranný rám musí být vyztužen alespoň jednou diagonální (úhlopříčnou) vzpěrou spojující jeden z horních rohů a jeden z dolních rohů hlavního ochranného rámu. Vyztužení dvěma diagonálními vzpěrami (do kříže) je povoleno. Tyto vzpěry mohou být přivařeny, přišroubovány, nebo upevněny pomocí objímek.

- (5) Hlavní ochranný rám musí být doplněn dvěma zadními diagonálními vzpěrami vycházejících z horních rohů hlavního ochranného rámu a ukotveny do zadní části vozidla nebo rámu vozidla. Zadní diagonální vzpěry musí mít nejméně 50 cm odstup od hlavního ochranného rámu dozadu. Tyto vzpěry mohou být rovněž přivařeny, nebo přišroubovány.
- (6) Hlavní ochranný rám může být demontovatelný.
- (7) Kolem kabiny musí být vytvořena ochranná klec. Konstrukce a tvar ochranné klece je libovolná, ale musí kopírovat minimálně venkovní obrys kabiny. Ochranná klec kabiny musí být pevně spojena s hlavním ochranným rámem. Ochranná klec musí být zpevněna nad střechou kabiny minimálně jednou diagonální výztuhou.
- (8) Pokud kabina vozidla není opatřena střechou, musí být ochranná klec kabiny nad hlavami posádky zpevněna dvěma diagonálními výztuhami a zakryta plechovou výplní.
- (9) Trubky hlavního ochranného rámu a ochranné klece kabiny mohou být svařeny jen před ohyby trubek, nebo v koncových bodech. Rovné trubky nesmí být svařováním prodlužovány.
- (10) Hlavní ochranný rám včetně zadních vzpěr a ochranná klec kabiny musí být pevnostně konstruovány a dimenzovány tak, aby nedošlo k jejich deformaci a následné deformaci kabiny při převrácení vozidla.
- (11) Vozidlu, jehož ochranný rám neodpovídá požadavkům na ochranný rám dle tohoto článku které bylo do 31.12.2019 již schváleno jako způsobilé pro účast v závodě, je start v závodech povolen.

ČÁST SEDMÁ TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO PROTOTYPY

70

Prototypy

Vozidlo musí být konstruováno tak, aby byla zajištěna v co nejvyšší míře bezpečnost a ochrana zdraví jak posádky, tak i ostatních účastníků závodu. Vozidlo musí být vyrobeno z jednotlivých komponentů vyráběných uznaným výrobcem. Vozidlo může vycházet ze sériově vyráběného vozidla s konvenční karosérií.

71

Karoserie a rám vozidla

- (1) Konstrukce vozidla je libovolná. Konvekční karoserie ze sériově vyráběných vozidel může být použita. Body zavěšení čepů, tlumičů, řízení atd. jsou libovolné.
- (2) Pro vozidla s použitou konvenční karosérií platí stejná ustanovení jako pro sériová vozidla (článek 63, odst. 2 až 4)

72

Řízení

- (1) Řízení je libovolné.
- (2) Samostatné řízení jednotlivých náprav je povoleno.

73

Motor

Motor může být libovolný

74

Brzdy

- (1) Vozidlo musí být vybaveno funkčními provozními brzdami.
- (2) Provozní brzdy musí být schopné uvést vozidlo do klidu.
- (3) Parkovací brzda musí být funkční a její ovládání jasně označeno štítkem uvnitř kabiny (minimálně 20 cm velký, otevřeno-zavřeno). Musí být ovladatelná členem posádky v připoutaném stavu.
- (4) Rozdělení brzd je povolené.

75

Tlumiče pérování

Seřiditelné tlumiče pérování a seřiditelná soustava odpružení vozidla jsou povoleny.

76

Ochranný rám vozidla

- (1) Kolem prostoru pro posádku musí být vytvořena ochranná klec. Konstrukce a tvar ochranné klece je libovolná. Ochranná klec musí být zpevněna nad prostorem pro posádku minimálně jednou diagonální výztuhou a zakryta plechovou výplní.
- (2) Trubky ochranné klece kabiny mohou být svařeny jen před ohyby trubek, nebo v koncových bodech. Rovné trubky nesmí být svařováním prodlužovány.
- (3) Ochranná klec prostoru pro posádku musí být pevnostně konstruována a dimenzována tak, aby nedošlo k jejich deformaci při převrácení vozidla.

(4) Pokud je u vozidla použita konvenční karoserie s kabinou pro posádku platí pro ochranný rám obdobně ustanovení jako pro sériové vozidlo uvedené v článku 69 odst. 3 až 10.

ČÁST OSMÁ BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

77

Vybavení posádky

- (1) Členové posádky ve vozidle musí mít při jízdě v sekci na hlavě řádně připevněnou motoristickou ochrannou přilbu schváleného typu. Ochranná přilba musí být homologována pro motoristické sporty (rallye, motokros, autokros).
- (2) Pro řidiče a spolujezdce je doporučeno ohni odolné oblečení.
- (3) Pokud není vozidlo vybaveno čelním sklem (článek 57 odst. 1) nebo pokud dojde v průběhu závodu k jeho odstranění, je doporučena posádce ochrana zraku a to buď ochrannými brýlemi, nebo přilbou s vyplněným průzorem.
- (4) Pro spolujezdce je předepsáno stabilní držadlo, které musí být umístěno tak, aby bylo dosažitelné v připoutaném stavu.
- (5) K zabránění vypadnutí ruky z vozidla, při jeho případném převrácení, je doporučena ochranná síť ve dveřích a u vozidel bez výplně čelního okna v čelním okně.

78

Opěrky hlavy

- (1) Vozidlo musí být vybaveno opěrkami hlavy pevně spojenými se sedadlem (dále jen opěrky) nebo sportovními sedačkami s integrovanými opěrkami.
- (2) Opěrka musí být schopna zastavit pohyb hlavy dozadu a zabránit zranění krční páteře.

79

Bezpečnostní pásy, airbagy

- (1) Vozidlo musí být vybaveno bezpečnostními pásy (dále jen pásy). Povinné jsou čtyřbodové pásy homologované pro automobilový sport. Povoleny jsou pouze kompletní sady pásů tak, jak je dodává výrobce. Je zakázáno kombinovat prvky různých pásů. Samonavíjecí pásy jsou povolené a musí být funkční. Upevňovací body na kabině, případně na podlaze kabiny musí být zesíleny. Vedení pásů musí zabránit sesouvání ramenních pásů shora dolů. Sériová sedadla musí mít jeden otvor, aby bylo zajištěno bezpečnější uchycení pásů. Ve vozidle musí být nůž na pásy.
- (2) Pás musí být použit včetně montáže v souladu s pokyny výrobce. Účinnost a životnost pásu přímo souvisí se způsobem instalace, použitím a údržby. Pásy je třeba vyměnit po každé vážnější nehodě, nebo pokud jsou naříznuté či rozedřené nebo v případě zeslabení pásu vlivem slunce nebo chemikálií. Pásy je třeba také vyměnit v případě, že kovové části nebo spony jsou zdeformované nebo zrezivělé. Každý pás, který nefunguje dokonale, musí být vyměněn.
- (3) Vozidlo nesmí být vybaveno funkčními airbagy. Pokud je vozidlo vybaveno airbagy od výrobce, musí být instalován vypínač airbagů. Při jízdě v sekci musí být airbagy vypnuté.
- (4) Členové posádky ve vozidle musí při jízdě sedět v sedačkách a být připoutáni. Vedení pásů musí zabránit sesouvání ramenních pásů shora dolů. Vyklánět se z vozidla je možné pouze bez odepnutí pásů a při sezení v sedačce. Je zakázáno v průběhu jízdy opustit sedačku i vozidlo.

80

Bezpečnostní vypínání

- (1) Vozidlo musí být vybaveno hlavním přerušovačem elektrického obvodu (dále jen přerušovač), který musí přerušovat všechny elektrické obvody (baterie, alternátor, zapalování, elektrické ovládací prvky atd. kromě automatického hasicího zařízení). Současně musí být zajištěno, že uvedením přerušovače do chodu bude zastaven motor.
- (2) Přerušovač musí být umístěn vně vozidla v jeho přední části nebo zadní části. Pokud bude přerušovač umístěn po stranách vozidla, musí být vozidlo vybaveno přerušovačem na každé jeho straně. Přerušovač musí být umístěn vždy na přístupném místě a musí být označen červeným bleskem v modrém trojúhelníku s bílým okrajem se základnou minimálně 100 mm (obr. 1).
- (3) Pokud u vozidel se vznětovými motory nebude zabezpečeno vypínání motoru podle odstavce 1, musí být toto vozidlo vybaveno mechanickým vypínáním motoru, které musí být umístěno vně vozidla v jeho přední části na přístupném místě a musí být označeno bílým nápisem STOP v červeném osmiúhelníku s bílým okrajem se stranou minimálně 30 mm (obr. 2).



Obr. 1



Obr. 2

(4) Vozidlo musí být dále vybaveno vypínačem chodu motoru umístěným uvnitř kabiny. Vypínač musí být jasně označen (zapnuto/vypnuto) a musí být ovladatelný řidičem v připoutaném stavu. Vypínač musí rovněž ovládat přerušování elektrického čerpadla paliva.

ČÁST DEVÁTÁ POŽADAVKY NA OCHRANU PŘÍRODY

81

Zajištění úniku provozních kapalin

- (1) V době stání vozidla v depu a při pohybu v areálu závodiště musí být vozidlo zabezpečeno tak, aby nedošlo k úniku provozních kapalin
- (2) V průběhu závodu musí být veškerý znečištěný materiál od provozních kapalin ukládán do připravených nádob v depu.
- (3) V průběhu závodu nesmí dojít ke znečištění vodních toků.

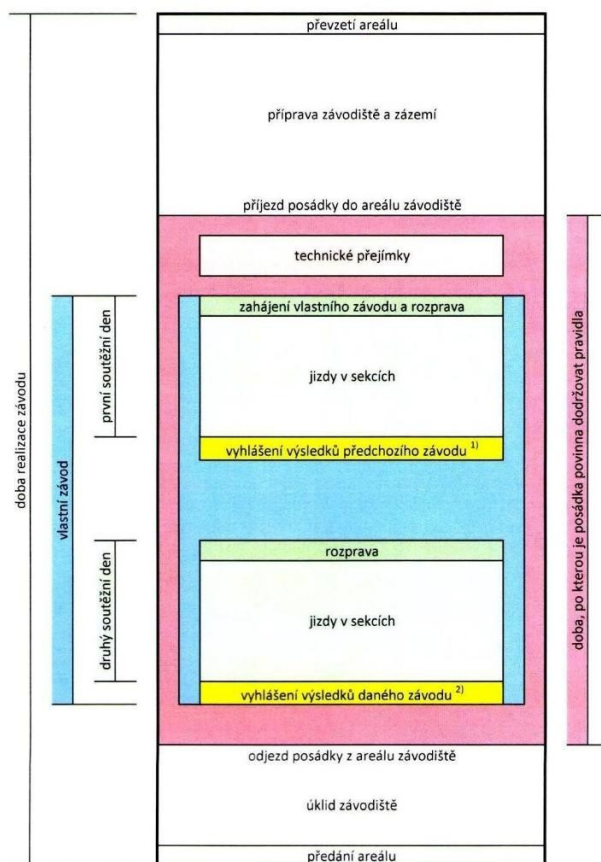
82

Zabezpečení nádrží

Nádrže na provozní kapaliny musí být zajištěny tak, aby ve všech extrémních polohách vozidla (převrácení) nemohly žádné provozní kapaliny uniknout.

Ladislav Deker v. r.
ředitel seriálu závodů Mistrovství České republiky v truck trialu

PŘÍLOHA č.1
Pravidla truck trialu
ČASOVÝ HARMONOGRAM ZÁVODU

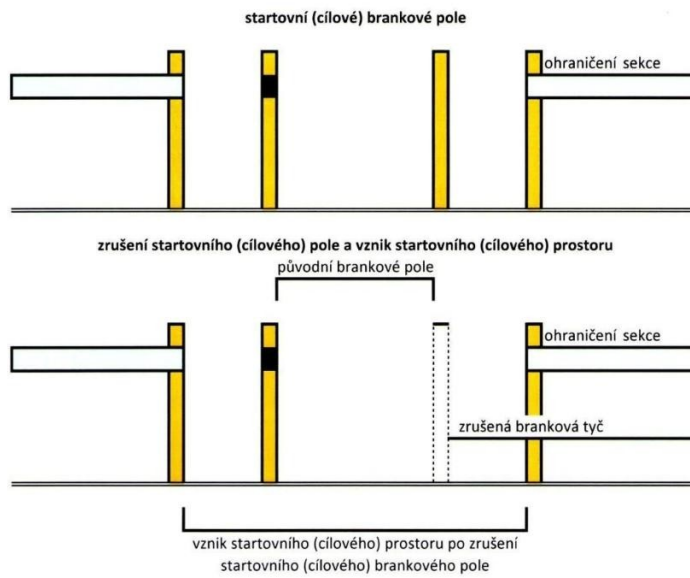


¹⁾ Pokud je součástí daného závodu vyhlášení předchozího závodu

²⁾ Pokud je součástí daného závodu vyhlášení daného závodu

Závod je vícedenní sportovní motoristická soutěž v truck trialu konaná v dané lokalitě. Časový harmonogram závodu začíná převzetím areálu závodistiště pro konání závodu od vlastníka či provozovatele dané lokality a končí předáním lokality zpět. Vlastní závod je zahájen rozpravou prvního soutěžního dne a ukončen vyhlášením hlavního sportovního komisaře popřípadě vedením TTC. Soutěžní den je zahájen po rozpravě a ukončen vyhlášením hlavního sportovního komisaře popřípadě vedením TTC.

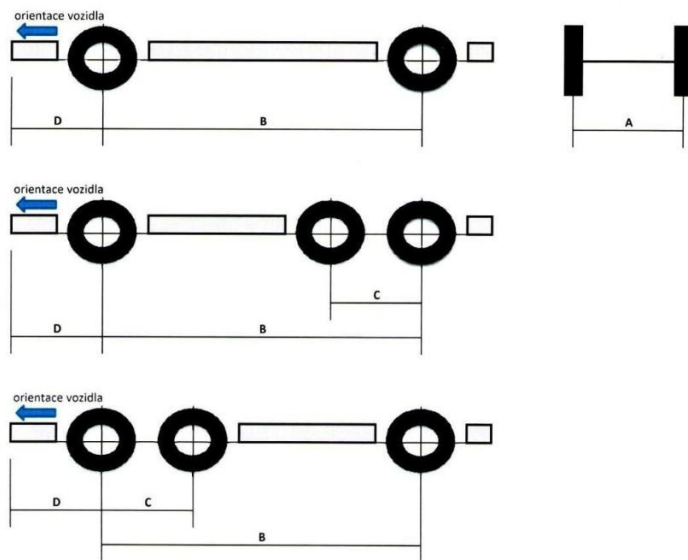
PŘÍLOHA č.2 Pravidla truck trialu BRANKOVÁ POLE



Zrušením startovního (cílového) brankového pole vznikne pro další průběh jízdy v sekci startovní (cílový) prostor. Startovní (cílový) prostor je prostor mezi krajními tyčemi ohraničení sekce, mezi kterými bylo umístěno startovní (cílové) brankové pole.

Startovní (cílový) prostor lze využít pro manévrování vozidla v sekci. Při manévrování vozidla v sekci není povoleno opuštění prostoru směrem ven ze sekce. Jízdu v sekci lze ukončit opuštěním cílového prostoru.

PŘÍLOHA č.3
Pravidla truck trialu
MĚŘENÍ ROZVORU A ROZCHODU



Legenda:

- A – rozchod kol vozidla
- B – celkový rozvor náprav vozidla
- C – dílčí rozvor náprav vozidla
- D – přední přesahu vozidla

Měření rozchodu kol (A) se provádí na prvním páru kol schopných provozu. Měření celkového rozvoru náprav (B) se provádí mezi první a poslední nápravou na rovné zemi. Měření dílčího rozvoru náprav u tří nápravových vozidel (C) se provádí mezi prostřední nápravou a bližší krajní nápravou. Měření předního přesahu (D) se provádí od přední hrany vozidla po střed první nápravy