



Ročenka 2024

Národný športový poriadok SAMŠ

OBSAH

I. ORGÁNY SAMŠ.....	6
1. Valné zhromaždenie SAMŠ.....	6
2. Výkonný výbor SAMŠ.....	6
3. Prezídium výkonného výboru	6
4. Revízná komisia SAMŠ	6
5. Športové komisie a výbory SAMŠ	6
6. Disciplinárny výbor	7
7. Národný odvolací súd.....	7
8. Sekretariát SAMŠ	7
9. Držitelia vyznamenania – Čestná plaketa SAMŠ	7
II. ORGANIZAČNÉ PODMIENKY	8
1. Všeobecné ustanovenia	8
2. Voľné podujatie	9
3. Doping	10
4. Mimoriadna udalosť a jej vyšetrovanie	10
5. Tresty (Sankčný poriadok).....	11
6. Protesty a odvolania na športových podujatiach	14
7. Spôsob národného odvolania.....	15
8. Spôsob medzinárodného odvolania	15
9. Disciplinárny poriadok SAMŠ	15
10. Národný odvolací súd SAMŠ (NOS SAMŠ)	15
11. Predpisy, školenia	15
12. Logá	17
13. Povinnosti organizátora pri organizovaní podujatí.....	17
14. Podmienky pre prácu rozhodcov	18
15. Podujatie konané podľa odlišných predpisov	19
16. Reklama	19
17. Pravidlá boja proti alkoholu	19
18. Manipulácia priebehu a výsledkov súťaží a negatívne javy v športe	22
19. Doručovanie	23
III. LICENCIE	25
1. Typy licencií.....	25
2. Licencie jazdcov	25
3. Licencie súťažiacich	28
4. Osobitné ustanovenia o licenciách súťažiaceho pre disciplíny slalom, drift, šprint, SRP, SKP, SAP, SOP, SKaP, PAV HP, RHP, Rental kart, RŠ a PDA... ..	29
5. Licencie organizátorov	29
6. Licencie rozhodcov.....	30
7. Podmienky na získanie licencie časomeračskej skupiny pre disciplínu... ..	31
8. Licencie činovníkov pre dozorné a výkonné funkcie.....	32
9. Licencia trate a schvaľovanie tratí a skúšok.....	33
IV. ROZHODCOVIA A ČINOVNÍCI	35
1. Zoznam činovníkov	35
2. Práva a povinnosti činovníkov a rozhodcov a požiadavky na nich	35

3.	Delegovanie rozhodcov	38
4.	Postup pri delegovaní rozhodcov	40
V.	ŠPORTOVÉ PREDPISY PRE MSR A SERIÁLY SAMŠ	45
1.	Všeobecné podmienky	45
2.	Hodnotenie	45
3.	Medzinárodné Majstrovstvá Slovenskej republiky (MMSR), Majstrovstvá Slovenskej republiky v rally (MSR)	47
4.	Slovenský Rally Pohár (SRP)	51
5.	Pohár Organizátora (PO)	54
6.	Rally pravidelnosti (RP)- moderné vozidlá	55
7.	MSR rally historických automobilov (MSR RHA)	55
8.	Rally Legend	58
9.	Slovenská trofej pravidelnosti rally historických automobilov (STRHP) ...	58
10.	Medzinárodné Majstrovstvá SR PAV (MMSR PAV) a MSR PAV (MSR PAV) 62	
11.	Slovenský kopcový pohár (SKP)	65
12.	Majstrovstvá SR v pretekoch historických automobilov do vrchu (MSR PAV-HA) 66	
13.	Slovenská trofej PAV historických automobilov pravidelnosti (ST PAV HP) 69	
14.	ESET majstrovstvá Slovenskej republiky PAO	71
15.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v rallykrose (MSR RX)	73
16.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v autokrose (MSR AX)	73
17.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilovom slalome	74
18.	Slovenská trofej v šprinte	76
19.	Seriály v kartingu a rental kartingu	78
20.	Majstrovstvá Slovenskej republiky minikár	78
21.	Majstrovstvá Slovenskej republiky v digitálnom motoršporte (MSR DM) .	91
VI.	FIA CEZ CHAMPIONSHIP 2024	93
VII.	POPLATKY	94
VIII.	ŠPORTOVÉ KALENDÁRE	98
I.	VŠEOBECNE	102
1.	Doklady športového vozidla	102
2.	Prestavba a stavba vozidiel pre automobilový šport	103
3.	Certifikácie ochranných klieťok	104
4.	Testovanie športových vozidiel pre športovú sezónu	104
5.	Rozsah technického preberania vozidiel pred podujatím	107
6.	Zvláštne evidenčné čísla	107
7.	Štart vozidiel po skončení homologácie	107
8.	Bezpečnostná výbava jazdca, spolujazdca	108
9.	Bezpečnostné pásy	111
10.	Bezpečnostné sedadlá	111
11.	Hluk	112
12.	Palivo	112
13.	Katalyzátor	113
14.	Palivová nádrž	113

15.	Hasiaci systém	113
II. TECHNICKÉ PREDPISY PRE NÁRODNÉ SKUPINY.....		114
1.	Skupina F	114
2.	Skupina P	119
3.	Skupina E1/SK	123
4.	Skupina E2	128
5.	Skupina DR	129
6.	Skupina SPO.....	135
7.	Skupina PRF	139
8.	Skupina TH.....	145
9.	Skupina NH	149
10.	Skupina HK 4	151
11.	Skupina D5, D6,	154
12.	Autokrosovú špeciály D7 a D8	160
13.	Skupina E0	161
14.	Národná formula NF1000	165
15.	Skupina MX5	172
16.	Skupina STC	176
17.	Skupina SRC.....	182
18.	Rally Legend – RL.....	186
19.	Skupina National 1600	187
20.	Skupina SBS	192
21.	Skupina XC/SK.....	198
22.	Skupina HCC1.....	198
23.	Skupina MX5 ND	199

Slovenská asociácia motoristického športu, o.z

sídlo: Fatranská 3, 949 01 Nitra

register o.z č.VVS/1-900/90-3662 na MV SR

sekretariát : Fatranská 3, 949 01 Nitra

tel.: 037 6554696

e – mail: samssk@nextra.sk;

web: www.sams-asn.sk

IČO: 318 24021

Bankové spojenie: ČSOB, a.s. č. účtu: 4030031324/7500
IBAN SK42 7500 0000 0040 3003 1324
BIC (SWIFT) CEKOSKBX

I. Orgány SAMŠ

1. Valné zhromaždenie SAMŠ

2. Výkonný výbor SAMŠ

3. Prezídium výkonného výboru

prezident SAMŠ

Ing. Dušan Koblišek

1.viceprezident

Ing. Boris Kočergin

viceprezident

JUDr. Vladimír Bánoci

4. Revízná komisia SAMŠ

predseda (kontrolór)

JUDr. Ľubomír Majerčík

člen

Ing. Jiří Nevřela

člen

Ing. Miroslav Horňák

5. Športové komisie a výbory SAMŠ

- Športová komisia rally a CCR

Predseda: Ing. Rastislav Bánoci

Členovia: Ing. Pavol Kušnier, Ing. Zdenka Frývaldská, Ing. Tomáš Konečný, Peter Oravec, František Koval, Mgr. Jaroslav Vadoc

- Športová komisia pre preteky automobilov do vrchu

Predseda: Viliam Liedl

Členovia: Mojmír Čambal, Ing. Pavol Kušnier, Zoltán Lovász, Roman Mikušiak, Martin Juhás, Jakub Šipka, Marcel Beník st., František Dudáš

- Športová komisia pre preteky automobilov na okruhu

Predseda: JUDr. Ing. Miroslav Konôpka

Členovia: Ing. Miroslav Horňák, Peter Kevický, Andrej Studenič, Ing. Teodor Štróbl, Dušan Vysloužil, Mgr. Ján Žgravčák, Viliam Jágerský.

- Športová komisia off road

Predseda: Ing. Jozef Vačko

Členovia: Viliam Bebej, Marek Adamík, Milan Ryzek, Michaela Frimelová, Stanislav Korytár, Vladimír Marko, Ján Kučera.

- Športová komisia kartingu

Predseda : Ing. Jozef Žiaček

Členovia: Ing. Jozef Konopka, Robert Chudý, Vladimíra Žiačková, Zoltán Drugda, Tímea Glossová, Tomáš Krasňanský, Ing. Tomáš Kuna, Dušan Navrkal.

- Športová komisia minikár

Predseda: Rastislav Petřík

Členovia: , Richard Varga, Jozef Baďura, Ľuboš Blanár, Ján Regula, Peter Červinka, Michal Obera, Peter Danielis, Ing. Peter Tvrдый

- Športová komisia driftu, slalomu, šprintu

Predseda: Peter Danielis

Členovia: Igor Chalka, Tomáš Šutka, Peter Kovács, Peter Dobšínský .

- Športová komisia rozhodcov

Predseda: Ing. Boris Kočergin

Členovia: Pavol Bednárik, Milan Hôlka, Ján Margóč, Peter Dobšínský, Gabriel Szantó, Ing. Ján Kučera, Ing. Stanislav Šima

- Technický výbor

Predseda: Ing. Igor Horáček

Členovia: , František Dudáš, Viliam Jágerský, Ing. Ján Kučera, František Koval, Dušan Navrkal

- Bezpečnostná komisia

Predseda: Ing. Ľubomír Šimko

Členovia: Hlavný lekár SAMŠ MUDr. Martin Smrek, Ľubomír Blanár, Peter Kevický , Mgr. Jaroslav Vadoc, Peter Danielis, Peter Lukáčik, Branislav Žitňan, PhDr. Tomáš Mydlo

- **Výbor historického motoršportu**

Predseda: Stanislav Koiš

Členovia: Ing. Igor Horáček, Marcel Beník st.

- **Výbor – ženy v motoršporte**

Predseda: RNDr. Gabriela Szczecinová

Členovia: Zdenka Frývaldská, Michaela Dorčíková, Veronika Kontárová, Lucia Zajacová, Andrea Kecsesová, Michaela Frimelová

6. Disciplinárny výbor

Predseda

JUDr. Vladimír Bánoci

Člen

Ing. Ľubomír Šimko

Člen

Ing. Jozef Vačko

7. Národný odvolací súd

Predseda

JUDr. Peter Szczeczina

Člen

JUDr. Ing. Miroslav Konôpka

Člen

Milan Hôlka

Člen

JUDr. Róbert Madej

Člen

Ing. Jozef Žiaček

8. Sekretariát SAMŠ

Generálny sekretár

Ing. Vojtech Ruisl

Administratívni pracovníci

Ida Paulíková

9. Držitelia vyznamenania – Čestná plaketa SAMŠ

Vincent Kapitančík

2016

Robert Lenner

2020

Ing. Ján Paulík

2020

Ing. Juraj Nevřela

2023

JUDr. Peter Szczeczina

2023

II. Organizačné podmienky

1. Všeobecné ustanovenia

1.1

Slovenská asociácia motoristického športu (SAMŠ) je podľa článku 3.3 Štatútu FIA držiteľom športovej autority (ASN) vo všetkých oblastiach automobilového, kartingového a minikárového športu na území Slovenskej republiky, ktorý riadi a organizuje.

1.2

Automobilové, kartingové a minikárové podujatia riadené SAMŠ musia byť organizované v súlade so športovými a technickými predpismi (ďalej Predpisy). Pričom pod pojmom Predpisy sa v pôsobnosti SAMŠ rozumie:

- Medzinárodný športový poriadok FIA vrátane jeho Príloh (ďalej MŠP FIA), Predpisy FIA/CIK, ostatné medzinárodné predpisy a predpisy FIA;
- Národný športový poriadok SAMŠ (ďalej NŠP), ktorý je zverejňovaný v tejto Ročenke SAMŠ, Ročenka kartingu a národné športové a technické predpisy SAMŠ, ktoré sú zverejňované v ročenkách a samostatne na web stránke SAMŠ.

1.3

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

1.4

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

- a) medzinárodné podujatia so štatútom FIA podľa termínu určeného FIA;
- b) voľné medzinárodné podujatia podľa termínu určeného FIA;
- c) národné podujatia do 30. novembra predchádzajúceho roka.

Organizátor je povinný uhradiť príslušný poplatok za povolenie na organizovanie uvedený v ročenke SAMŠ na príslušný rok.

1.5

Organizátori športových podujatí zapísaných v Národnom športovom kalendári SAMŠ sú poistení proti škodám spôsobených tretím osobám rámcovým poistením uzavretým SAMŠ. Táto poisťovňa bude zverejnená na web stránke SAMŠ. Organizátorom sa odporúča uzavrieť ďalšie poistenie podľa potreby a povahy podujatia.

1.6

SAMŠ má právo udeľovať súhlas na použitie obrazových, zvukových a obrazovo-zvukových prenosov a záznamov zo súťaží a iných podujatí, ktoré sú v rámci SAMŠ organizované. Výnimkou sú tie, ktoré si vyhradili medzinárodné organizácie (FIA, FIA/CIK).

Žiadne podujatie nemôže mať v názve „Cena“ alebo „Veľká cena“ s prívlastkom „Slovenska“ resp. „Slovenskej republiky“ (ani v iných jazykových mutáciách a gramatických tvaroch) bez súhlasu VV SAMŠ. Udelenie súhlasu môže byť spolplatnené.

Žiaden súťažiaci nemôže mať v názve prívlastok „národný“ a/alebo „slovenský“ (ani v iných jazykových mutáciách a gramatických tvaroch) bez súhlasu VV SAMŠ. Udelenie súhlasu môže byť spolplatnené. Súhlas sa udeľuje na obdobie kalendárneho roka. VV SAMŠ môže tento súhlas v priebehu roka zrušiť, ak súťažiaci poruší predpisy.

1.7

Všetky dokumenty ktoré vydáva SAMŠ a organizátori, musia byť označené logom SAMŠ ako nositeľa národnej športovej autority.

1.8

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

1.9

Pri všetkých podujatiach zapísaných v Národnom športovom 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. Finančné náklady spojené s účasťou ZS hradí organizátor.

1.10

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

1.11

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 nevydanie Povolenia na organizovanie.

1.12

SAMŠ a jej volení predstavitelia, zamestnanci alebo činovníci nezodpovedajú akejkoľvek strane za akékoľvek nároky, náklady, škody alebo straty vyplývajúce z konania, rozhodnutia alebo opomenutie zo strany SAMŠ a/alebo jej volených predstaviteľov, zamestnancov alebo činovníkov v súvislosti s ich povinnosťami, ak konajú v rozsahu povolenom platnými predpismi FIA a SAMŠ, s výnimkou úmyselného nešportového konania alebo podvodu.

2. Voľné podujatie

Do Národného športového kalendára SAMŠ môžu byť zaradené aj voľné podujatia, ktoré sa nebudú započítavať do majstrovstva, pohára alebo trofeje SAMŠ. Organizátor musí pre zápis do Národného športového kalendára SAMŠ splniť tieto podmienky:

- Zaslať na sekretariát SAMŠ žiadosť o zápis podujatia do Národného športového kalendára SAMŠ minimálne 2 mesiace pred konaním podujatia,
- zaplatiť predpísaný poplatok za povolenie organizovania podujatia,
- mať schválené Zvláštne ustanovenia príslušnou športovou komisiou.

O zápise podujatia do kalendára SAMŠ rozhodne VV SAMŠ. Voľné podujatie sa môže konať aj pri majstrovej alebo pohárovej súťaži SAMŠ.

2.1 Voľné podujatie v disciplínach SAMŠ

Takýmto podujatím sa rozumie podujatie, ktoré 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, atď.). Všetku administratívu (schvaľovanie ZU, návrh delegovaných činovníkov) má na starosti príslušná športová komisia, ktorá aj dohliada na podujatie

2.2 Voľné podujatie ostatné

Patria sem podujatia, ktoré sa majú konať podľa predpisov, ktoré nie sú totožné s predpismi disciplíny SAMŠ. Sekretariát SAMŠ určí športovú komisiu disciplíny, ktorá bude na prípravu a priebeh podujatia dohliadať.

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.

3. Doping

Antidopingový program je realizovaný v súlade so znením aktuálneho Svetového antidopingového kódexu, prílohami A a L MŠP FIA.

- a) SAMŠ sa zaviazala dodržiavať všetky záväzky, ktoré vyplývajú z medzinárodných dokumentov.
- b) Na základe smerníc MOV a FIA môže Antidopingová agentúra SR vykonávať na podujatiach SAMŠ dopingové kontroly.
- c) Zoznam zakázaných farmakologických skupín látok je uvedený na www.antidoping.sk
- d) Organizátor je povinný vytvoriť podmienky pre uskutočnenie antidopingovej kontroly podľa požiadaviek kontrolórov.

4. Mimoriadna udalosť a jej vyšetrowanie

Mimoriadna udalosť je taká udalosť, ktorá sa stala na podujatí, ktorému SAMŠ vydal Povolenie na organizovanie a ktorá okamžite alebo následne vplýva na poškodenie zdravia alebo majetku.

Závažná mimoriadna udalosť je taká udalosť, ktorá sa stala na podujatí, ktorému SAMŠ vydal Povolenie na organizovanie a pri ktorej došlo k usmrtieniu alebo ťažkému ublíženiu na zdraví jednej alebo viacerých osôb.

4.1 Vyšetrowanie závažnej mimoriadnej udalosti

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

- a) bezodkladne (mail a sms) informovať sekretariát SAMŠ, prezidenta SAMŠ a predsedu Bezpečnostnej komisie SAMŠ, zároveň im ihneď poslať mailom Predbežnú správu o nehode (predtlač je na webstránke SAMŠ),
- b) okamžite o tejto závažnej mimoriadnej udalosti informovať hlavného športového komisára, hlavného technického komisára, bezpečnostného delegáta SAMŠ,
- c) okamžite po tejto udalosti vytvoriť komisiu zloženú z hlavného technického komisára, bezpečnostného delegáta SAMŠ, hlavného bezpečnostného komisára, hlavného lekára, ktorá vykoná detailné šetrenie,
- d) najmä:
 - zabezpečiť dokumentáciu časového priebehu udalosti,
 - zaprotokoluje svedeckými výpoveďami priebeh udalostí z hľadiska príčin a miery zavinenia,
 - zabezpečiť obrazový, prípadne zvukový materiál (fotodokumentácia, videozáznam a pod.),
 - zabezpečiť a zdokumentuje bezpečnostné prvky posádky a vozidla (vykoná HTK),
 - zhotoví situačný plán udalosti .
- e) spolupracovať s vyšetrovacími orgánmi Polície a ostatnými bezpečnostnými a záchranými zložkami,
- f) okamžite po vyšetrení závažnej mimoriadnej udalosti zasiela na SAMŠ Správu o nehode a Správu o nehode – lekárska správa (podľa predtlačie vydané FIA, ktorá je na webstránke SAMŠ), ktorá musí obsahovať predpísané informácie a musí byť doplnená podľa možnosti o nasledovné náležitosti:
 - Videozáznam vozidla a okolia bezprostredne po nehode
 - Správu hlavného technického komisára
 - Správu hlavného lekára
 - Správu traťových komisárov, vedúceho trate (RS)
 - Výpovede očitých svedkov udalosti
- g) Hlavný lekár SAMŠ a predseda bezpečnostnej komisie SAMŠ zabezpečia zápis tejto udalosti do databázy mimoriadnych udalostí FIA.

4.2 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.

4.3

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 športovej komisie SAMŠ.

5. Tresty (Sankčný poriadok)

5.1 Zásady

Práva a povinnosti súťažiacich, jazdcov, členov tímu súťažiaceho, činovníkov a organizátorov športových podujatí v pôsobnosti SAMŠ sú stanovené v Predpisoch. Porušenie Predpisov bude posudzované a postihované príslušnými orgánmi.

Pokiaľ nie je uvedené inak, priestupky alebo porušenia Predpisov sú trestateľné, či už boli spáchané úmyselne alebo z neobľivosťi.

Pokusy o spáchanie priestupku alebo porušenie Predpisov sú tiež trestateľné.

Akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, ktorá sa zúčastnila alebo zúčastňuje na priestupku alebo porušení Predpisov, či už ako podnecovateľ alebo spolupáchateľ je tiež trestateľná.

5.2 Premlčacia doba

- a) Základná premlčacia lehota v disciplinárnom stíhaní priestupkov a porušení Pravidiel je 5 rokov
- b) Táto lehota začína plynúť:
 - Odo dňa, keď sa osoba dopustila priestupku alebo porušenia pravidiel;
 - Odo dňa posledného konania v prípade po sebe nasledujúcich alebo opakovaných priestupkov alebo porušení;
 - Odo dňa zastavenia, ak je priestupok alebo porušenie trvalé.
- c) Vždy, keď bol priestupok alebo porušenie Predpisov utajené pred športovými komisármi alebo pred disciplinárnym orgánom SAMŠ, premlčacia lehota začína dňom, keď sa športoví komisári alebo disciplinárny orgán SAMŠ o priestupku alebo porušení dozvedeli

5.3 Závažný disciplinárny priestupok

V rámci SAMŠ sú za závažné disciplinárne previnenia považované najmä:

- a) previnenia voči pravidlám Svetového antidopingového programu a súvisiacich pravidiel FIA a SAMŠ,
- b) manipulácia priebehu a výsledkov súťaží,
- c) porušenie opatrení proti negatívnym javom v športe,
- d) porušenie pravidiel boja proti alkoholu.

5.4 Porušenie predpisov

5.4.1 Dodržiavanie predpisov

Všetci držiteľia licencie SAMŠ sa zaväzujú dodržiavať platné Predpisy. SAMŠ si vyhradzuje právo odmietnuť vydanie licencie SAMŠ, najmä ak sa žiadateľ dopustil priestupku alebo porušenia Predpisov, najmä Sankčného poriadku SAMŠ.

5.4.2 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 povesť alebo nespôsobiť materiálnu ujmu SAMŠ, jeho orgánom, členom alebo vedeniu a všeobecnejšie záujmy automobilového, kartingového a minikárového športu a hodnoty obhajované SAMŠ.

5.4.3 Autorita rozhodnutí

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

5.4.4 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 týchto Pravidiel.

5.4.5 Zásada čestnosti

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

5.4.6 Povinnosť spolupracovať

Držiteľia licencie SAMŠ sa zaväzujú plne spolupracovať pri akomkoľvek disciplinárnom vyšetrovaní vykonávanom SAMŠ.

5.4.7 Iné porušenie Predpisov

Okrem porušenia Predpisov bude tiež posudzované nasledovné konanie:

- a) Úplatkárstvo alebo pokus o úplatkárstvo v súvislosti so športovým podujatím.
- b) Akékoľvek konanie smerujúce k účasti vozidla nezodpovedajúceho predpisom na športovom podujatí.
- c) Akékoľvek konanie, ktoré môže spôsobiť získanie neoprávnenej športovej výhody, manipuláciu a/alebo ovplyvňovanie priebehu alebo výsledkov súťaže.
- d) Akékoľvek konanie odporujúce Predpisom, ktoré poškodilo niektorého z účastníkov športového podujatia, SAMŠ ako celku, funkcionárov SAMŠ alebo záujmy automobilového športu, kartingu a minikár vo všeobecnosti.
- e) Akékoľvek nebezpečné konanie alebo neprijatie primeraných opatrení, ktoré vedú k nebezpečnej situácii,
- f) nedodržanie pokynov príslušných činníkov týkajúcich sa riadneho a bezpečného priebehu podujatia.
- g) Akékoľvek porušenie zásad spravodlivosti v súťaži, nešportové správanie sa alebo pokus o ovplyvnenie výsledku súťaže v rozpore so športovou etikou.
- h) Akékoľvek verejné podnecovanie k násilliu alebo nenávisti.
- i) Úmyselné poškodenie vecí niektorého z účastníkov športového podujatia, činníka SAMŠ alebo tretej osoby a majetku SAMŠ.
- j) Zneužitie právomocí činníka SAMŠ.
- k) Nedostatky pri výkone funkcie činníka a pri správaní sa súťažiacieho, jazdca, člena tímu na podujatí (napr. činnosť pod vplyvom alkoholu, nešportové správanie, zanedbanie povinností apod.).

5.5 Stupnica trestov

Stupnica trestov je uvedená v MŠP.

5.6 Orgány a osoby oprávnené ukladať tresty

Ukladať tresty môžu :

- a) Riaditeľ podujatia,
- b) športoví komisári (Rada športových komisárov),
- c) disciplinárny výbor SAMŠ (ďalej DV SAMŠ),
- d) národný odvolací súd

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

5.6.1 Riaditeľ podujatia:

- a) Neumožniť jazdcovi štart na podujatí na základe nedostatkov zistených na administratívnom preberaní, resp. porušení zvláštnych ustanovení, ktoré tento trest ukladajú,
- b) Uložiť jazdcovi alebo súťažiacemu trest vo výške stanovenej predpismi, ak mu to športové predpisy umožňujú a/alebo ukladajú. V prípade právoplatne uložených pokút, tieto musia byť zaplatené najneskôr do 48 hod. po ich udelení, zvyčajne do ukončenia podujatia. Zavinené oneskorené zaplataenie takejto pokuty má za následok automatickú suspenziu licencií súťažiaceho a jazdca (posádky) najmenej do doby zaplataenia.

5.6.2 Športoví komisári (Rada športových komisárov)

Športoví komisári (Rada športových komisárov) môže uložiť jazdcovi, súťažiacemu, rozhodcovi a činovníkovi a inému držiteľovi licencie tresty podľa MŠP s výnimkou trestu suspenzie a vylúčenia s týmito obmedzeniami:

- a) Uložiť pokutu do výšky 1000,- EUR. Právoplatne uložené pokuty musia byť zaplatené najneskôr do 48 hod. po ich udelení, zvyčajne do ukončenia podujatia. Zavinené oneskorené zaplataenie takejto pokuty má za následok automatickú suspenziu licencií súťažiaceho a jazdca (posádky) najmenej do doby zaplataenia.
- b) Pred diskvalifikáciou jazdca/súťažiaceho z podujatia je povinnosťou športových komisárov vypočuť zainteresované strany prípadne aj svedkov a o diskvalifikácii vydať písomné rozhodnutie, pokiaľ iný športový predpis nestanovuje iný postup.
- c) Uložiť niektorý z trestov formou písomného rozhodnutia na základe prerokovania podaného protestu.
- d) Podať 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.

5.6.3 Disciplinárny výbor:

- a) Uložiť ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest podľa MŠP.
- b) Pokuty musia byť zaplatené do 48 hod. po právoplatnom rozhodnutí o ich udelení. Zavinené oneskorené zaplataenie pokuty má za následok automatickú suspenziu licencií súťažiaceho a jazdca (posádky) ako aj iného držiteľa licencie SAMŠ najmenej do doby zaplataenia. Vybrané pokuty sú príjmom SAMŠ.
- c) Uložiť jazdcovi, súťažiacemu, činovníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest až do zákazu činnosti (suspenzia) (s medzinárodnou, národnou platnosťou), buď nepodmienečne, alebo podmienečne. 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, činovníkovi, organizátorovi alebo ktorémukoľvek držiteľovi licencie SAMŠ trest vylúčenia – 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.

5.6.4 Národný odvolací súd SAMŠ (NOS)

NOS môže rušiť, znižovať alebo zvyšovať tresty v odvolacom konaní v zmysle MŠP.

6. Protesty a odvolania na športových podujatiach

Podávanie protestov a odvolaní na športovom podujatí sa riadi predpismi a týmito doplnkami.

6.1 Depozit

Predpísaný depozit za podanie protestu na podujatí v rámci klasifikácie pohárov SAMŠ a nižších klasifikácií je 165,- EUR a na podujatí v rámci klasifikácie MSR a vyšších je 500,- EUR v hotovosti. Ak bude protest uznaný za opodstatnený, depozit bude vrátený. Ak bude zamietnutý, depozit prepadá v prospech SAMŠ, organizátor podujatia je povinný poukázať ho na účet SAMŠ.

6.2

Podanie a riešenie protestu sa riadi príslušnými článkami MŠP.

6.3 Podávanie technických protestov

Technický protest môže byť podaný len na konkrétnu podskupinu.

a) 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)

b) skupina prevody:

- prevodovka
- rozvodovka
- hriadele

c) skupina systémy:

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

d) skupina vozidlo:

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

e) 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.

6.4 Dodatočný depozit za riešenie technických protestov

- a) 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, úhrada za prípadnú konzultáciu odborníkov a mechanikov, poplatky za práce v značkovom servise a pod.) zložený dodatočný depozit.

- b) Výška dodatočného depozitu môže dosiahnuť až 10 000,- EUR a rozhodnú o ňom športoví komisári na návrh hlavného technického komisára.
- c) V prípade ak náklady spojené s riešením technického protestu prevýšia zložený dodatočný depozit, súťažiaci, ktorý protest podal, musí rozdiel uhradiť do 24 hodín od doručenia rozhodnutia. Dodatočný depozit 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.
- d) Orientačná výška dodatočného depozitu na úhradu nákladov spojených s nutnou demontážou :

	Demontovaná skupina	Orientačná výška dodatočného depozitu
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 hodnoty
	Prevodovka	1700,- EUR
	Zavesenie	500,- EUR

- e) Za demontáž menšieho rozsahu (demontáž časti palivového systému, veka vahadiel, sacieho a výfukového potrubia bez demontáže hlavy valcov a bez demontáže motora) sa výška dodatočného depozitu stanoví podľa odhadovaných nákladov spojených s uvedením predmetu protestu do pôvodného stavu.
- f) Pri kontrole paliva je záloha za nádobu 35,- EUR a dodatočný depozit 150,- EUR k depozitu za podanie protestu.
- g) Ak nie je možné rozhodnúť na mieste o technickom proteste, bude predmet protestu zaistený a zaplombovaný plombami min. dvoch technických komisárov 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.
- h) Delegovaní športoví komisári majú právo z vlastnej iniciatívy konať v rámci svojej funkcie aj v prípade, ak im nebol predložený protest. Všetky technické kontroly nariadené oprávnenými činovníkmi sú vykonávané na náklady kontrolovaného.

7. Spôsob národného odvolania

Procedúra národného odvolania sa riadi MŠP FIA: Depozit za odvolanie voči rozhodnutiu športových komisárov v rámci klasifikácie Pohárov SAMŠ a nižších súťaží k Národnému odvolaciemu súdu SAMŠ je 670,- EUR. Depozit za odvolanie voči rozhodnutiu športových komisárov v rámci klasifikácie MSR a vyšších súťaží k Národnému odvolaciemu súdu SAMŠ je 1340,- EUR.

8. Spôsob medzinárodného odvolania.

Spôsob podania a lehoty odvolania k Medzinárodnému odvolaciemu súdu sú dané Právnym a disciplinárnym poriadkom FIA.

9. Disciplinárny poriadok SAMŠ

Aktuálne znenie Disciplinárneho poriadku SAMŠ je zverejnené na webstránke SAMŠ.

10. Národný odvolací súd SAMŠ (NOS SAMŠ)

Národný odvolací súd SAMŠ koná v súlade s Predpismi, so Stanovami SAMŠ, s Rokovacím a organizačným poriadkom SAMŠ a s Pravidlami konania pred NOS SAMŠ.

11. Predpisy, školenia

Predpisy sú rozdelené do nasledovných skupín (ďalej oblasti predpisov):

Názov oblasti/ zodpovedný	Obsah v rámci FIA	Obsah v rámci SAMŠ	Garant predpisov
Základná Komisia rozhodcov	MŠP FIA (FIA International Sporting Code), Všeobecné predpisy ... (General prescriptions ...)	Ročenka SAMŠ - všeobecná časť	Ing. Boris Kočergin
Technicko - bezpečnostné predpisy Bezpečnostná komisia	Príloha H - Odporúčania na dohľad nad traťou a pohotovostné služby Príloha L - Licencie jazdcov, vybavenie jazdcov, správanie sa jazdcov na okruhoch	Ročenka SAMŠ - príslušné časti o bezpečnosti, schvaľovaní traťí atď.	Ing. Ľubomír Šimko
Technicko - bezpečnostné predpisy Bezpečnostná komisia	Príloha A – MŠP Antidoping Príloha L - predpisy pre lekárske vyšetrenia jazdcov	Ročenka SAMŠ - príslušné časti o bezpečnosti,	MUDr. Martin Smrek
Technické predpisy pre historické vozidlá Technický výbor	Príloha K - Športové a technické predpisy pre historické vozidlá	Ročenka SAMŠ - časť historické vozidlá	Ing. Igor Horáček
Technické predpisy Technický výbor	Príloha J - Delenie, definovanie a špecifikácia vozidiel	Ročenka SAMŠ - technické predpisy	Ing. Igor Horáček
Rally Rally komisia	Športové predpisy pre FIA regionálne majstrovstvá v rally	Ročenka SAMŠ - časť rally, NŠP rally	Ing. Rastislav Bánoci
Slalom, drift a šprint Komisia DAS	Predpisy slalom pre CEZ	Ročenka SAMŠ - časť slalom, drift, NŠP slalom, drift	Peter Danielis
PAO Komisia PAO	Predpisy PAO, Príloha O - Kritériá pre schvaľovanie pretekárskych okruhov	Ročenka SAMŠ - časť PAO, NŠP PAO	Ing. Teodor Štróbl
PAV Komisia PAV	Predpisy PAV	Ročenka SAMŠ - časť PAV, NŠP PAV	Ing. Pavol Kušnier
Autokros/ rallykros Komisia AK a RK	Predpisy ME pre AX, RX	Ročenka SAMŠ - časť AX, RX NŠP AX, RX	Ing. Jozef Vačko
Karting Komisia kartingu	Ročenka FIA/CIK	Ročenka SAMŠ - časť karting, NŠP karting	Ing. Jozef Žiaček
Minikáry Komisia minikár		Ročenka SAMŠ - časť minikáry, NŠP minikáry	Rastislav Petřík

11.1 Garant oblasti predpisov

Vykonáva tieto činnosti:

- Zabezpečuje (koordinuje) preklad medzinárodných predpisov do slovenčiny.
- 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 webstránkach SAMŠ.

11.2 Lektori

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

11.3 Harmonogram tvorby predpisov a školení

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

12. Logá

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

12.1 FIA



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

12.2 FIA Championship

Tieto logá môže použiť iba organizátor podujatia pričom sa riadi príslušným manuálom majstrovstva FIA.

12.3 FIA CEZ Majstrovstvá

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



12.4 Slovenská asociácia motoristického športu



Logo SAMŠ musí organizátor uvádzať bezodplatne na všetkých vydávaných oficiálnych listinách a dokumentoch vzťahujúcich sa k športovému podujatiu (zvlášť ustanovenia, výsledkové listiny, oficiálny program, plagáty apod.), na webstránke organizátora a pri slávnostnom vyhlasovaní výsledkov. Umiestnené musí byť na čestnom mieste 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 viditeľne umiestnené aj na každom súťažnom vozidle, ak je licencia súťažiacего alebo jazdca vydaná SAMŠ alebo ak je vozidlu vydaný PŠV SAMŠ.

13. Povinnosti organizátora pri organizovaní podujatí

Organizátor je povinný dodržať ustanovenia Predpisov s týmto doplnením a spresnením.

13.1 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 v súčinnosti s technickým výborom a výborom pre historický motoršport 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. Generálny sekretár SAMŠ skontroluje úplnosť ZU (schválenie príslušnou športovou komisiou SAMŠ), doplní do ZU registračné číslo a Zvláštne ustanovenia zverejní na webstránke SAMŠ. Vyznačenie registračného čísla na zvláštnych ustanoveniach neznamená povolenie podujatia. Povolenie na organizovanie vydáva sekretariát SAMŠ vo forme samostatného dokladu po splnení všetkých podmienok na konanie podujatia.
- b) Delegovaným športovým komisárom, bezpečnostnému delegátovi, pozorovateľovi, hlavnému technickému komisárovi a hlavnému časomeračovi sú organizátori povinní zaslať pozvánku na podujatie a zvláštne ustanovenia najneskôr 4 týždne pred konaním podujatia.

13.2 Bezpečnostná dokumentácia

Bezpečnostný a záchranný plán vypracováva organizátor v súlade so znením Prílohy H MŠP FIA, schvaľuje ho riaditeľ podujatia. Musí byť predložený na sekretariát SAMŠ ku vydaniu Povolenia na organizovanie.

14. 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.

14.1 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.

14.2 Podmienky pre technické preberanie

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

14.3 Časový rozpis technického preberania

Časový rozpis technického preberania musí organizátor zostaviť tak, aby čas preberania jedného vozidla nebol kratší ako 5 minút, pre automobily s turbom min 10 min. Pri preberaní na viacerých stanovištiach je potrebné počítať minimálne s dvomi TK na jedno stanovište. Organizátor je povinný vydat' záväzný časový rozpis pristavenia jednotlivých súťažných vozidiel na technické preberanie (pre slalom, drift a šprint sa dôrazne odporúča).

14.4 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 zdvíhacom (neplatí pre slalom, drift, šprint), osvetlením pracoviska a stoličkami.

14.5 Vybavenie a umiestnenie stanovišť časomeračov pri rally

Stanovišťa časomeračov musia byť vybavené stolom, min. 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 stanovišťa umiestniť skriňové vozidlá, kde bude umiestnený stôl a technika časomeračov. V prípade, že sa súťaž koná za zníženej viditeľnosti, musia byť stanovišťa vybavené primeraným osvetlením. Stanovišťa

musia byť volené tak, aby bolo možné bezpečne odstaviť vozidlo časomeračov s materiálom a vybavením. Stanovište RS-CIEĽ 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 prebiehania vozidiel meškajúcimi do ČK. V prípade, že je do súťaže zaradená „okruhová“ 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 stanovišťa musia byť ohradené zábranami tak, aby usmernili pohyb divákov mimo trate a priestoru časomeračov.

14.6 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 ciele uzavretý zastrešený priestor pre umiestnenie časomeračov a techniky.

15. Podujatie konané podľa odlišných predpisov

Ak sa podujatie (alebo jeho časť) koná podľa predpisov odlišných od predpisov FIA alebo SAMŠ (majstrovstvá, národné, značkové, pohárové iných krajín a pod.), je organizátor povinný dať k dispozícii delegovaným činníkom najneskôr 3 dni pred začatím podujatia príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa rozdelenia tried, skupín a ich národné predpisy.

16. Reklama

- a) Reklama na súťažných vozidlách sa riadi čl. 10.6 FIA MŠP a predpismi disciplín.
- b) Ďalšia reklama na súťažných vozidlách môže byť organizátorom ponúknutá iba ako voľiteľná. Jej odmietnutie nemôže znamenať v žiadnom prípade vyšší vklad ako dvojnásobok. Voľiteľnú reklamu týkajúcu sa značky automobilu, pneumatík, pohonných hmôt alebo mazív môže súťažiaci odmietnuť bez toho, aby musel zaplatiť zvýšený vklad.
- c) 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.
- d) Na zadnom skle súťažného vozidla môže byť umiestnená transparentná nálepka so štartovným číslom iba toho automobilového podujatia, na ktorom sa jazdec zúčastňuje.
- e) Súťažiaci môžu na svoje súťažné vozidlo umiestniť ľubovoľnú reklamu, nápis, vyobrazenie resp. inú prezentáciu pod podmienkou, že vyhovuje právnomu poriadku krajiny organizátora a FIA predpisom, nie je hanlivá, nie je náboženskej alebo politickej povahy a nepoškodzuje záujmy FIA a SAMŠ. Porušenie týchto ustanovení spôsobí nepripustenie príslušného automobilu na podujatie, resp. diskvalifikáciu z podujatia.
- f) Je zakázané v priestoroch konania podujatia a príľahlých priestoroch (najmä v servisných parkoviskách, v depe, na trati a pod.) umiestniť akúkoľvek reklamu, nápis, vyobrazenie a pod., ktoré sú hanlivej, náboženskej alebo politickej povahy, alebo ktoré nie sú v súlade s právnym poriadkom krajiny organizátora, alebo poškodzujú záujmy FIA a SAMŠ.
- g) Rovnako je zakázané počas konania športového podujatia v priestoroch konania podujatia a príľahlých priestorov uskutočňovať akúkoľvek akciu, ktorá má politický charakter.

17. Pravidlá boja proti alkoholu

Pravidlá boja proti alkoholu sa riadia Prílohou C MŠP FIA a vzťahujú sa na všetky medzinárodné súťaže registrované v medzinárodnom športovom kalendári FIA. Prípady, na ktoré sa nevzťahuje Príloha C MŠP FIA, sa riadia týmito národnými pravidlami.

17.1

Prítomnosť alkoholu v organizme jazdcov a činníkov počas súťaže je zakázaná.

17.2

Dodržiavanie týchto pravidiel sa zisťuje testovaním, čím sa rozumie proces, ktorý sa vykonáva pomocou alkoholtestera na získanie kvantitatívnych výsledkov merania koncentrácie alkoholu. Alkoholtester je kalibrované zariadenie, ktoré je schopné poskytnúť kvantitatívne určenie koncentrácie alkoholu prostredníctvom vzorky dychu.

17.3

Jazdci a činovníci, ktorí sa zúčastňujú na súťaži SAMŠ, sa musia riadiť týmito pravidlami a sú povinní sa podriaďovať testovaniu na alkohol.

17.4

SAMŠ a/alebo RŠK môžu na mieste nariadiť vykonanie testov počas súťaže. Výber (náhodný a/alebo cielený) a počet testovaných je na uvážení SAMŠ a/alebo športových komisárov.

17.5

Testovanie sa môže vykonať v čase začínajúcom 3 hodiny pred športovou činnosťou a končiacim 30 minút po ukončení športovej činnosti. Pričom za športovú činnosť sa u jazdca považuje časový interval, počas ktorého môže v priebehu súťaže riadiť svoj automobil a u činovníka sa za športovú činnosť považuje časový interval, počas ktorého na súťaži má vykonávať svoju funkciu. Ak sa jazdec, ktorý sa podrobuje testovaniu, zúčastňuje odovzdávania cien na stupni víťazov, dychová skúška sa vykoná pred týmto odovzdávaním cien, s výnimkou okolností, keď športovní komisári uznajú toto testovanie za neuskutočniteľné.

17.6

Test vykonáva skúšobný komisár, ktorým je poučená osoba. Je poverený vykonaním testu. Môže ním byť najmä hlavný lekár súťaže, alebo akákoľvek iná poverená osoba. Skúšobný komisár sa musí identifikovať jazdcovi/jazdcom, činovníkovi/činovníkom vybraným na vykonanie testov, pričom predloží k nahliadnutiu príslušné poverenie.

17.7

Keď je jazdec/činovník (ďalej kontrolovaný) informovaný o tom, že bol vybraný na testovanie, musí okamžite prejsť na určené miesto pre skriningový test. Kontrolovaný nesmie jesť, piť ani žuvať čokoľvek (napríklad žuvačku) do ukončenia testovacieho procesu.

17.8

Akékoľvek odmietnutie kontrolovaného podrobiť sa testovaniu sa považuje za porušenie týchto pravidiel a skúšobný komisár o tom okamžite informuje športových komisárov.

17.9

Najprv sa vykoná skriningový test, pri ktorom si kontrolovaný vyberie zabalený náustok medzi náustkami, ktoré ponúka skúšobný komisár a kontrolovaný alebo skúšobný komisár ho vloží do alkoholtestera.

17.10

Skúšobný komisár potom poučí kontrolovaného, aby fúkal kontinuálne a primeraným tlakom do náustku, až kým sa nedosiahne dostatočné množstvo vydýchnutého vzduchu. Akékoľvek úmyselné nedodržanie pokynov skúšobného komisára sa považuje za porušenie týchto predpisov a skúšobný komisár okamžite postúpi vec športovým komisárom.

17.11

Skúšobný komisár musí kontrolovanému ukázať výsledok testu.

17.12

Ak skriningový test preukáže negatívny výsledok (t.j. hodnotu rovnú 0,0 mg/l po odpočítaní tolerančnej hodnoty 0,02 mg/l), skúšobný komisár informuje kontrolovaného o ukončení testu.

17.13

Ak je skriningový test pozitívny (hodnota vyššia ako 0,0 mg/l po odpočítaní tolerančnej hodnoty 0,02 mg/l), skúšobný komisár vytlačí výsledok a zaznamená ho do testovacieho formulára a informuje kontrolovaného o tom, že sa vykoná potvrdzovací test. Kontrolovaný musí podpísať testovací formulár a môže písomne vyjadriť svoje pripomienky v súvislosti s testovaním. Odmietnutie kontrolovaného podpísať testovací formulár bude zaznamenané na testovacom formulári skúšobným komisárom, ale neovplyvní platnosť testu.

17.14

Potvrzovací test sa musí vykonať najskôr 15 minút po skríningovom teste. Počas tohto čakacieho obdobia kontrolovaný nesmie jesť, piť ani žuvať čokoľvek (napríklad žuvačku) a musí byť pod dohľadom skúšobného komisára alebo jeho asistenta (t.j. osoby, ktorá je poučená a určená na sprevádzanie a pozorovanie kontrolovaného medzi skríningovým a potvrdzovacím testom.

17.15

Potvrzovací test sa uskutoční na kontrolnom pracovisku iným alkoholtesterom, než bol použitý pri skríningovom teste.

17.16

Kontrolovaný si vyberie zabalený náustok medzi náustkami, ktoré ponúka skúšobný komisár a kontrolovaný alebo skúšobný komisár ho vloží do alkoholtestera.

17.17

Skúšobný komisár potom poučí kontrolovaného, aby fúkal kontinuálne a primeraným tlakom do náustku, až kým sa nedosiahne dostatočné množstvo vydychnutého vzduchu. Akékoľvek úmyselné nedodržanie pokynov skúšobného komisára sa považuje za porušenie týchto pravidiel a skúšobný komisár okamžite postúpi vec športovým komisárom.

17.18

Skúšobný komisár musí kontrolovanému ukázať výsledok testu, vytlačiť ho a zaznamenať ho v testovacom formulári.

17.19

Kontrolovaný musí podpísať testovací formulár a môže písomne vyjadriť svoje pripomienky v súvislosti s testovaním. Odmietnutie kontrolovaného podpísať testovací formulár bude uvedené na testovacom formulári skúšobným komisárom, ale neznamená neplatnosť testovania.

17.20

Ak potvrdzovací test ukazuje negatívny výsledok, skúšobný komisár informuje kontrolovaného o tom, že test sa skončil.

17.21

Ak potvrdzovací test ukáže pozitívny výsledok, skúšobný komisár okamžite postúpi záležitosť športovým komisárom a zašle testovací formulár na samssk@nextra.sk.

17.22

Porušenie týchto pravidiel jazdcom (potvrzovací test s pozitívnym výsledkom, odmietnutie dychovej skúšky pri testovaní, úmyselné nedodržanie pokynov skúšobného komisára alebo jeho asistenta) vedie k automatickej a okamžitej diskvalifikácii jazdca športovými komisármi podľa MŠP FIA. Porušenie týchto pravidiel činovníkom vedie k automatickému a okamžitému zbaveniu funkcie činovníka na danom podujatí.

17.23

Rozhodnutie o diskvalifikácii podľa čl. 17.22 týchto pravidiel sa bez ohľadu na odvolanie stane okamžite platným podľa článku MŠP FIA a je možné proti nemu podať odvolanie v súlade s MŠP FIA.

17.24

Ak je pri porušení zistený pozitívny výsledok s hodnotou nad 0,10 mg/l, alebo sa kontrolovaný odmietne podrobiť testovaniu, alebo úmyselne nedodrží pokyny skúšobného komisára alebo jeho asistenta, sú športoví komisári povinní podať návrh na disciplinárne konanie v zmysle Disciplinárneho poriadku SAMŠ.

17.25

Jazdci so zdravotnými poruchami zahŕňajúcimi produkciu endogénneho etanolu musia postupovať podľa čl. 3.4 Prílohy C MŠP FIA.

18. Manipulácia priebehu a výsledkov súťaží a negatívne javy v športe

18.1 Definície

Manipulácia priebehu a výsledkov súťaží: dohoda, konanie alebo úmyselné opomenutie smerujúce k nekorektnej zmene výsledku alebo priebehu súťaže s cieľom narušiť úplne alebo čiastočne jej nepredvídateľnosť a tým získať neprímeranú výhodu pre seba alebo pre iných.

Stávkovanie: podávanie stávok v nádeji na výhru peňažnej sumy predpovedaním výsledku nepredvídateľnej budúcej udalosti týkajúcej sa súťaže.

Dotknuté osoby: všetky fyzické alebo právnické osoby patriace do niektorej z týchto skupín:

- všetky osoby, ktoré sú držiteľmi licencie SAMŠ,
- všetky osoby, ktorým organizátor, súťažiaci, jazdec alebo činovník umožní vstup do vyhradených priestorov,
- personál (zamestnanci, dobrovoľníci a pod.) organizátora súťaže zapísanej v medzinárodnom športovom kalendári alebo v národnom kalendári,
- všetci určení činovníci konkrétnej súťaže (delegovaní, určení ZU súťaže alebo iným spôsobom).

Dôverné informácie: akékoľvek informácie týkajúce sa súťaže, ktoré mohla získať osoba len z dôvodu svojho postavenia v súvislosti s motoristickým športom alebo súťažou a tieto informácie ešte neboli zverejnené alebo nie sú verejne známe, nie sú ľahko prístupné pre zainteresovanú verejnosť a neboli zverejnené v súlade s pravidlami upravujúcimi príslušnú súťaž.

18.2 Zákaz stávkovania

Žiadna dotknutá osoba nesmie byť zapojená buď priamo alebo sprostredkovane do športových stávok súvisiacich so súťažou, ak je do príslušnej súťaže zapojená najmä účasťou na súťaži alebo spojením s ňou.

18.3 Zákaz korupcie

Žiadna dotknutá osoba nesmie:

- a) ponúknuť alebo sa pokúsiť ponúknuť peniaze alebo výhodu akéhokoľvek druhu za účelom manipulácie súťaže;
- b) prijať peniaze alebo akúkoľvek výhodu za účelom manipulácie súťaže.

18.4 Prezradenie dôverných informácií

Žiadna dotknutá osoba nesmie:

- a) Ponúknuť alebo sa pokúsiť ponúknuť peniaze alebo výhodu akéhokoľvek druhu na získanie akýchkoľvek dôverných informácií o súťaži s cieľom ich použiť alebo dovoliť ich použiť na uzavretie stávok súvisiacich so súťažou,
- b) použiť akékoľvek dôverné informácie s cieľom získať výhodu pre seba alebo pre iných vo veci stávok,
- c) prezradiť alebo poskytnúť tretej osobe dôverné informácie o súťaži, získané pri plnení svojej funkcie alebo povinnosti, s cieľom ich použiť alebo dovoliť ich použiť na uzavretie stávok súvisiacich so súťažou.

18.5 Prevencia a zákaz konfliktu záujmov

- a) Dotknuté osoby a organizátori nemôžu priamo alebo nepriamo byť kontrolovaní prevádzkovateľom športových stávok pre konkrétnu súťaž. Tiež dotknuté osoby a organizátori nemôžu priamo alebo nepriamo kontrolovať prevádzkovateľa športových stávok pre konkrétnu súťaž. Na účely tohto článku pojem kontrola znamená možnosť vykonávať významný alebo rozhodujúci vplyv na riadenie, správu alebo na akýkoľvek iný rozhodovací orgán príslušného subjektu, ktorý môže mať vplyv na organizáciu a priebeh konkrétnej súťaže.
- b) Všetky zmluvy o partnerstve alebo sponzorstve medzi prevádzkovateľom športových stávok a dotknutými osobami alebo organizátormi súťaže musia vylúčiť akékoľvek zasahovanie prevádzkovateľa športových stávok do organizácie a priebehu príslušnej súťaže. Dotknutá osoba alebo organizátor súťaže zašle na SAMŠ pred podpísaním každej návrh zmluvy o partnerstve alebo sponzorstve s prevádzkovateľom športových stávok, aby SAMŠ mohla určiť, či existuje konflikt záujmov podľa článku 18.5 písm. a) alebo či existuje

riziko ovplyvňovať zo strany prevádzkovateľa športových stávok organizáciu a priebeh jednotlivých súťaží. Ak je to potrebné, SAMŠ požiada dotknutú osobu alebo organizátora o zmenu a doplnenie návrhu zmluvy.

- c) Zakazuje sa, aby sa akákoľvek dotknutá osoba alebo organizátor zúčastnil na stanovení kurzov športových stávok pre konkrétnu súťaž alebo poskytoval služby športových predpovedí, ak je dotknutá osoba alebo organizátor viazaný zmluvou s prevádzkovateľom športových stávok, alebo sa tieto služby poskytujú v rámci programov sponzorovaných takýmto prevádzkovateľom.

18.6 Oznamovacia povinnosť

- a) Dotknutá osoba je povinná bezodkladne oznámiť SAMŠ akúkoľvek podozrivú činnosť, incident alebo akékoľvek podnecovanie alebo prístup, ktorý by sa mohol považovať za porušenie pravidiel podľa tohto článku. SAMŠ bude v prípade potreby informovať národné orgány príslušné v boji proti manipulácii súťaží.
- b) Táto oznamovacia povinnosť nevylučuje právnu povinnosť postúpiť túto vec orgánu verejnej moci, ktorý je v tejto veci príslušný.
- c) Akékoľvek porušenie oznamovacej povinnosti môže byť disciplinárne stíhané.

18.7 Ochrana oznamovateľa

Každá dotknutá osoba alebo organizátor, ktorý priamo alebo nepriamo sankcionuje oznamovateľa, ktorý postupoval v súlade s ohlasovacou povinnosťou podľa článku 18.7 porušuje svoje povinnosti pri plnení opatrení proti manipulácii priebehu a výsledkov súťaží a proti negatívnym javom v športe a môže byť disciplinárne stíhaný.

18.8 Sankcie

Každé porušenie alebo pokus o porušenie povinností uvedených v tomto článku podlieha vhodným a primeraným sankciám súlade s Disciplinárnym poriadkom SAMŠ.

19. Doručovanie

Písomnosti sa doručujú (ak nie je v inom predpise uvedené inak) na adresu elektronickej pošty, ktorú adresát poskytol organizátorovi podujatia (napr. v prihláške) resp. SAMŠ (napr. v žiadosti o vydanie licencie). Ak je predpísané doručenie zároveň doporučenou poštou, táto sa zasiela adresátovi na jeho poslednú známu adresu. 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.

III. Licencie

1. Typy licencií

V roku 2024 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)
- Licencia športového klubu

Tlačivá žiadosti sú k dispozícii na webstránke SAMŠ, Licencia bude vydaná po uhradení predpísaného poplatku, ktorý schvaľuje VV SAMŠ.

1.1

Za expresný príplatok 10,- EUR k pôvodnej cene licencie je možné licenciu vystaviť do 1 dňa po predložení potrebných dokladov.

1.2

V prípade, že Predpisy stanovujú obmedzenia pre licencie, bude toto obmedzenie uvedené na licencií.

1.3

Vydávanie medzinárodných licencií jazdcov sa riadi MŠP FIA a Prílohou L MŠP FIA.

1.4

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

1.5

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

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, platné pre krajinu, kde sa podujatie koná. Neplatí pre podujatia na uzatvorených tratiach.

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.

2.1 Registrácia na jedno podujatie („Denná licencia jazdca“)

Na športovom podujatí (ak je to pre príslušné podujatie v tejto Ročenke SAMŠ dovolené) sa môže zúčastniť osoba na základe registrácie na jedno podujatie (na „Dennú licenciu“). Táto registrácia („Denná licencia“) je platná iba na tom podujatí, kde sa jazdec u organizátora registroval.

Podmienkou pre registráciu jazdca na jedno podujatie je:

- a) vek minimálne 18 rokov,
- b) žiadateľ musí byť držiteľom vodičského oprávnenia skupiny B

- c) musí absolvovať inštruktáž na podujatí, ktoré vykoná riaditeľ podujatia alebo ním poverená osoba, alebo lektori menovaní prezidentom SAMŠ.

Zoznam registrovaných jazdcov na jedno podujatie vedie organizátor príslušného podujatia na predpísanom tlačive, ktoré je zverejnené na web stránke SAMŠ. Organizátor je povinný tento zoznam spolu so záznamom o inštruktáži zaslať do dvoch dní od ukončenia podujatia na sekretariát SAMŠ.

Registrácia na jedno podujatie („Denná licencia“) nemá kvalifikačnú nadväznosť na získanie národnej alebo medzinárodnej licencie jazdca a takto registrovaný jazdec (člen posádky) nemôže byť hodnotený v celoročnej klasifikácii vypísanej SAMŠ alebo FIA (toto neplatí pre súťaže pravidelnosti historických automobilov).

2.2 Celoročné licencie jazdcov

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 zverejnené na webstránke SAMŠ. 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 (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.

2.2.1 Druhy vydávaných celoročných licencií jazdca

SAMŠ vydáva tieto celoročné licencie jazdcov:

2.2.1.1 Pre automobilové disciplíny

- a) Medzinárodná licencia jazdca s povolením štartu v zahraničí
- b) Národná licencia jazdca bez obmedzenia (pre všetky disciplíny) alebo s modifikáciami „nie pre okruhy“ alebo „len pre AX/RX“ (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).
- c) Národná licencia jazdca iba pre slalom (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).
- d) Národná licencia jazdca iba pre drift (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).
- e) Národná licencia jazdca iba pre šprint (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).
- f) Národná licencia jazdca iba pre súťaže pravidelnosti historických automobilov (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).
- g) Národná licencia jazdca s obmedzením pre Pohárové súťaže SAMŠ (napr. SKP, SRP) – Pohárová licencia (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).
- h) Národná licencia jazdca s obmedzením pre regionálne súťaže SAMŠ (napr. RRP) – Regionálna licencia (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).

2.2.1.2 Pre preteky digitálnych automobilov

Národná licencia jazdca iba pre PDA (preteky digitálnych automobilov) (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).

2.2.1.3 Pre karting

- a) Medzinárodná licencia jazdca kartingu s povolením štartu v zahraničí.
- b) Medzinárodná licencia jazdca kartingu (pre jazdcov 12 – 15 rokov veku) s povolením štartu v zahraničí.
- c) Národná licencia jazdca kartingu nad 12 rokov veku (povolenie štartu v zahraničí nie je možné).
- d) Národná licencia jazdca kartingu do 12 rokov veku.
- e) Národná licencia jazdca kartingu s obmedzením – Pohárová (pre SKaP, halový karting) (povolenie štartu v zahraničí nie je možné)

2.2.2 Všeobecné ustanovenia platné pre celoročné licencie jazdcov

Národné športové authority Českej republiky 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 sú 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 bez potreby ďalšej registrácie.

2.2.3 Zdravotný preukaz

V zmysle MŠP FIA bude každému vlastníkovi licencie (okrem licencie PDA) 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.

2.2.4 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 disciplíny. Nominačné zoznamy disciplín sa zverejňujú prostredníctvom web stránky SAMŠ.

Dodatočné podmienky disciplín sa vzťahujú na držiteľov všetkých druhov licencií jazdca .

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.

2.2.5 Celoročné národné licencie jazdcov

2.3 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 s vozidlom do 1600 cm ³ a zároveň spolujazdec musí byť držiteľom medzinárodnej licencie, vodičského oprávnenia min. 10 rokov a na tento účel ho orgán PZ na základe žiadosti zákonného zástupcu zapíše do evidencie vodičov.
Stalom	14 rokov s vozidlom do 1600 cm ³
Drift	15 rokov
Rallykros	16 rokov
Autokros	15 rokov
AX Junior Buggy, H4, D6 junior	10 rokov
minikáry, karting, Race Buggy (AX RB)	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.

2.4 Osobitné požiadavky pre vydanie národnej licencie jazdca pre disciplínu PAO

Žiadatelia, ktorí žiadajú o vystavenie národnej licencie platnej pre PAO prvýkrát, 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.

2.5 Medzinárodné licencie jazdcov

Všeobecné zásady vydania medzinárodnej licencie jazdca

- Vydávanie medzinárodných licencií jazdcov sa riadi MŠP a Prílohou L.
- Žiadosť o vystavenie medzinárodnej licencie jazdca sa podáva na sekretariát SAMŠ.

Licencia bude žiadateľovi vydaná po splnení podmienok, ktoré sú predpísané v MŠP a Prílohe L MŠP.

Splnenie podmienok pre získanie medzinárodných licencií jazdcov budú sledovať a evidovať športové komisie SAMŠ.

2.6 Podmienky pre získanie licencie jazdca stupňa ITD-R, ITC-R

Žiadatelia o vydanie tejto licencie jazdca musia absolvovať skúšobnú dobu, v priebehu ktorej musia, s najvyšším stupňom národnej licencie, byť klasifikovaní na minimálne piatich podujatiach MSR (na minimálne 10 pohárových podujatiach), o prípadných výnimkách rozhodne príslušná športová komisia disciplíny.

Podmienky pre získanie licencie jazdca ostatných stupňov sú uvedené v Prílohe L MŠP. Ak Príloha L MŠP FIA predpisuje ďalšie podmienky pre vydanie medzinárodnej licencie jazdca (napr. eLearning), bude takáto licencia jazdca vydaná až po splnení týchto podmienok

3. Licencie súťažiacich

SAMŠ vydáva nasledovné licencie súťažiaceho

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

3.1 Všeobecné ustanovenia o licenciách súťažiaceho

Žiadateľ o licenciu súťažiaceho ako aj splnomocnený zástupca súťažiaceho musí byť starší ako 18 rokov. Žiadosti sa podávajú na tlačivách „Žiadosť o vystavenie licencie súťažiaceho“ ktoré je k dispozícii na webstránke SAMŠ.

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

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

Sekretariát SAMŠ vedie zoznam vydaných licencií súťažiacich, tento v rozsahu číslo licencie, názov licencie, držiteľ licencie, IČO (dátum narodenia), sídlo a obmedzenie, tento zoznam 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, jazdec, posádka postúpený na disciplinárne konanie na základe návrhu príslušnej športovej komisie disciplíny.

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

- a) K žiadosti prikladajú výpis z obchodného registra (PO) alebo živnostenského registra (FO) originál alebo úradne overenú kópiu, nie starší ako tri mesiace.
- b) Prikladajú písomné splnomocnenie v zmysle Občianskeho zákonníka o zastupovaní od štatutárneho orgánu právnickej osoby (od držiteľa živnostenského oprávnenia) pre osobu, ktorá bude ako splnomocnený zástupca súťažiaceho oprávnená konať v mene právnickej osoby (živnostníka) a bude uvedená na licencií súťažiaceho, zároveň bude splnomocnená na konanie vo veci žiadosti o licenciu súťažiaceho (pokiaľ nekoná priamo štatutárny orgán). Podpis štatutárneho orgánu (živnostníka) na splnomocnení musí byť úradne overený.

- c) Žiadateľ môže v žiadosti uviesť aj iný názov licencie súťažiacoho ako obchodné meno právnickej osoby – žiadateľa. V tomto prípade na licencii súťažiacoho bude uvedený názov súťažiacoho ako aj obchodný názov žiadateľa o licenciu súťažiacoho.
- d) Zahraničná právnická osoba predkladá doklady úradne preložené (mimo žiadateľa z Českej republiky).
- e) Licencia sa vydáva na názov súťažiacoho (ak to žiadateľ požaduje), na obchodné meno žiadateľa, sídlo (miesto podnikania) a IČO.

3.3 Licencia súťažiacoho bez obmedzenia pre združenie občanov

- a) K žiadosti prikladá originál alebo úradne overená kópia výpisu z registra občianskych združení vedeného Ministerstvom vnútra SR nie staršia ako 3 mesiace.
- b) Ak nekoná za združenie priamo štatutárny orgán, je nutné priložiť písomné splnomocnenie pre osobu, ktorá bude uvedená na licencii súťažiacoho ako splnomocnený zástupca súťažiacoho a bude oprávnený konať v mene združenia a bude konať aj vo veci žiadosti o licenciu súťažiacoho. Podpis štatutárneho orgánu na splnomocnení musí byť úradne overený.
- c) Žiadateľ môže v žiadosti uviesť aj iný názov licencie súťažiacoho ako názov združenia občanov – žiadateľa. V tomto prípade na licencii súťažiacoho bude uvedený názov súťažiacoho ako aj názov združenia, ktorý žiada o licenciu súťažiacoho.
- d) Zahraničný žiadateľ – združenie občanov je povinný doložiť notársky overený doklad (nie starší ako tri mesiace) o právnej subjektivite, právnej forme, sídla a štatutárnom orgáne, všetko úradne preložené (mimo žiadateľa z Českej republiky).
- e) Licencia sa vydáva na názov súťažiacoho (ak to žiadateľ požaduje), na názov združenia, sídlo a IČO.

3.4 Licencia súťažiacoho s obmedzením pre fyzickú osobu – občana

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

4. Osobitné ustanovenia o licenciách súťažiacoho pre disciplíny slalom, drift, šprint, SRP, SKP, SAP, SOP, SKaP, PAV HP, RHP, Rental kart, RŠ a PDA

Na podujatiach automobilový slalom, drift, šprint, MSR v digitálnom motoršporte, SRP, SKP, SAP, SOP, SKaP, RAP, RRP, PAV HP, STRHP, Rental kart a rally škola môže byť licencia súťažiacoho nahradená licenciou jazdca ak je starší ako 18 rokov. V tom prípade, funkciu súťažiacoho preberá jazdec. U jazdca mladšieho ako 18 rokov nie je možné licenciu súťažiacoho nahradiť licenciou jazdca (neplatí pre licencie jazdca PDA).

Ak sa podujatia zúčastňuje na základe registrácie jazdec (na „dennú licenciu“), ktorý nie je držiteľom celoročnej licencie jazdca, potom tento jazdec na tomto podujatí preberá práva a povinnosti súťažiacoho.

5. Licencie organizátorov

5.1 Všeobecné ustanovenia o licenciách organizátorov

- a) Licenciu organizátora získava právnická osoba zápisom do kalendára SAMŠ a vydaním poverenia na organizáciu podujatia. Žiadateľ o zápis do kalendára SAMŠ je považovaný za

žiadateľa o licenciu organizátora a je povinný predložiť doklady o žiadateľovi podľa ďalej uvedených ustanovení.

- b) Poplatok za vydanie povolenia na organizovanie podujatia je zároveň poplatkom za vydanie licencie organizátora.
- c) predseda organizačného výboru musí byť starší ako 18 rokov.

O organizovanie športového podujatia SAMŠ môže požiadať športová organizácia (§ 8 a nasl. Zákona NR SR č. 440/2015 Z.z. o športe).

5.2 Osobitné ustanovenia pre licencie organizátorov

5.2.1 Obchodné spoločnosti

- a) Príkladajú k žiadosti výpis z obchodného registra, resp. iný rovnocenný doklad (originál alebo úradne overenú kópiu), nie starší ako tri mesiace.
- b) Ak nekoná za právnickú osobu priamo štatutárny zástupca, k žiadosti príkladajú 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.

5.2.2 Združenie občanov

- a) Príkladá k žiadosti originál alebo úradne overenú kópiu výpisu z registra občianskych združení vedeného Ministerstvom vnútra SR nie staršie ako 3 mesiace.
- b) 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.

6. Licencie rozhodcov

SAMŠ môže vydať licencie športových komisárov (ŠK), technických komisárov (TK), časomeračov (ČM) a časomeračských skupín (ČMS) v závislosti od splnenia podmienok. Rozhodcovia sú zaradení do kvalifikačných tried (KT).

6.1 Všeobecné ustanovenia o licenciách rozhodcov

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

Všetci držiteľia 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 neuspje v testoch, môže požiadať o individuálne doškolenie s náhradným preskúšaním.

Novému žiadateľovi o vydanie licencie rozhodcu môže byť licencia vydaná iba po absolvovaní riadneho každoročného školenia rozhodcov SAMŠ a úspešnom vykonaní záverečného testu.

Rozhodcovi, ktorý žiada o obnovenie (predĺženie) licencie rozhodcu na aktuálny rok, bude licencia vydaná iba po absolvovaní riadneho alebo náhradného školenia a úspešnom absolvovaní záverečného testu.

6.2 Podmienky získania licencie rozhodcu

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

- a) Podá žiadosť o licenciu rozhodcu pre príslušnú odbornosť v predpísanom termíne,
- b) absolvuje školenie pre zvolenú odbornosť,
- c) potvrdí skúškou potrebné znalosti pre výkon funkcie rozhodcu v danej odbornosti.

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

6.3.1 Športový komisár:

- Minimálne na 3 športových podujatiach SAMŠ vykonával funkciu riaditeľa, tajomníka alebo činovníka pre styk so súťažiacimi alebo jazdca,
- alebo min. 2 roky bol držiteľom licencie ČM alebo TK,

- má odporúčanie od príslušných športových komisií disciplín.

6.3.2 Technický komisár:

Ukončená stredná alebo vysoká škola technického smeru.

6.3.3 Zníženie kvalifikačnej triedy rozhodcu

Zníženie kvalifikačnej triedy o jeden stupeň (u držiteľa 3. KT vyradenie z evidencie) vykoná Komisia rozhodcov SAMŠ ak sa rozhodca dva roky za sebou nezúčastní na predpísanom školení ani neabsolvuje náhradné doškolenie.

Zníženie kvalifikačnej triedy na požadovaný stupeň vykoná Komisia rozhodcov SAMŠ aj na základe požiadavky príslušného rozhodcu uvedenej v žiadosti o vydanie licencie. Opätovné získanie pôvodnej kvalifikačnej triedy sa riadi pravidlami pre zvyšovanie kvalifikačných tried.

6.3.4 Zvýšenie kvalifikačnej triedy rozhodcu

Vyššiu KT môže získať rozhodca po splnení podmienok:

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

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

6.3.5 Podmienky pre získanie 2. kvalifikačnej triedy:

- a) V odbornosti športový komisár buď absolvovať minimálne 5 automobilových podujatí ako ŠK s licenciou 3. KT, čo dokladuje potvrdením od hlavného ŠK, alebo pre príslušnú disciplínu absolvovať 5 podujatí vo funkcii riaditeľa alebo tajomníka s licenciou a úspešne vykonať teoretickú skúšku v žiadanej disciplíne,
- b) V odbornosti časomerač absolvovať minimálne 5 automobilových podujatí ako ČM s licenciou 3. KT, čo dokladuje potvrdením od hlavného ČM a úspešne vykonať teoretickú skúšku.
- c) V odbornosti technický komisár absolvovať minimálne 10 rôznych automobilových podujatí ako TK s licenciou 3. KT, čo dokladuje potvrdením od hlavného TK a úspešne vykonať teoretickú skúšku.

6.3.6 Podmienky pre získanie 1. kvalifikačnej triedy:

- a) V odbornosti športový komisár buď absolvovať minimálne 5 rôznych podujatí ako ŠK 2. KT, z toho minimálne 3 podujatia v zvolenej disciplíne, čo dokladuje potvrdením od hlavného ŠK, alebo absolvovať 10 podujatí vo funkcii riaditeľa (alebo tajomníka s licenciou tajomníka na podujatiach Majstrovstiev FIA alebo FIA CEZ) v žiadanej disciplíne a mať odporúčanie od príslušnej športovej komisie disciplíny (disciplín). Úspešne vykonať teoretickú a praktickú skúšku podľa zvolenej disciplíny/disciplín.
- b) V odbornosti časomerač absolvovať minimálne 10 podujatí ako ČM 2.KT, čo dokladuje potvrdením od hlavného ČM a úspešne vykonať teoretickú a praktickú skúšku.
- c) V odbornosti technický komisár absolvovať minimálne 15 rôznych podujatí ako TK 2. KT, čo dokladuje potvrdením od hlavného TK a úspešne vykonať teoretickú a praktickú skúšku.
- d) Ovládať základy anglického jazyka.

7. Podmienky na získanie licencie časomeračskej skupiny pre disciplínu

- a) Predloženie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ,
- b) splnenie požiadaviek na technické a programové vybavenie,
- c) kladné stanoviska lektora (lektorov) o posúdení činnosti žiadateľa na podujatiach.

Žiadosti o licencie časomeračských skupín budú posúdené Komisiou rozhodcov SAMŠ. Po splnení podmienok jej bude vydaná licencia. Licencia sa vydáva na jeden kalendárny rok s individuálnym špecifikovaním oblasti platnosti.

7.1 Obsah žiadosti o vydanie licencie časomeračskej skupiny:

- a) 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,
- b) údaje o časomernom zariadení (značka a typ zariadenia, rok výroby, údaj o platnom ateste zo SMÚ a základné technické parametre),
- c) údaje o technickom vybavení,
- d) údaje o programovom vybavení (pôvod),
- e) popis systému merania (spôsob príjmu a vyhodnocovanie času, spôsob prenosu do počítača, triedenie údajov),
- f) ďalšie údaje (absolvované podujatia a pod.),
- g) predloženie ukážky výstupov a výsledkov.

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

- a) 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.
- b) Záložné časomerné zariadenie rovnakého alebo podobného typu ako je hlavné.
- c) Snímacie zariadenia (fotobunka, snímače, vysieláče a pod.).
- d) Možnosť vydania výsledkov so všetkými potrebnými údajmi do päť minút po skončení jednotlivých tréningov alebo pretekov.
- e) Zabezpečiť výstup priebežných výsledkov v reálnom čase na sieť monitorov (resp. vlastných monitorov).

7.3 Posúdenie činnosti časomeračskej skupiny pred vydaním licencie

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

7.4 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 Komisiou rozhodcov SAMŠ.

7.5 Zverejnenie zoznamu časomeračských skupín a kontrola ich činnosti

Zoznam držiteľov licencií časomeračských skupín vrátane rozsahu oprávnení sa zverejňuje na webstránke SAMŠ. Komisia rozhodcov 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 Komisie rozhodcov SAMŠ požadovanú dokumentáciu a informácie.

8. Licencie činníkov pre dozorné a výkonné funkcie

SAMŠ vydáva tieto licencie činníkov pre dozorné a výkonné funkcie pre osoby staršie ako 18 rokov:

- a) Licencia riaditeľa podujatia.
- b) Licencia „Race director“.
- c) Licencia tajomníka.
- d) Licencia hlavného bezpečnostného komisára pre disciplíny rally, PAV, PAO, AX, RX.
- e) Licencia traťového komisára na okruhovými podujatiami.
- f) Licencia vedúceho trate (okrem rally) a licencie vedúcich RS a ich zástupcov pre rally.
- g) Licencia hlavného lekára.
- h) Licencia záchranára.

8.1 Licencia riaditeľa podujatia a licencia „Race director“:

Podmienkou získania licencie je:

- a) Podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ,
- b) absolvovanie školenia a záverečných skúšok (pohovoru),
- c) súhlas príslušnej športovej komisie disciplíny.

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.

8.2 Licencia tajomníka

Podmienkou získania licencie je:

- a) podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ,
- b) 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.

8.3 Licencie vedúcich RS a ich zástupcov pre rally, traťových komisárov pre okruhy

Podmienkou získania licencie je:

- a) Podanie žiadosti organizátora v mene žiadateľov na sekretariát SAMŠ,
- b) 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.

8.4 Licencia hlavného lekára podujatia

Podmienkou získania licencie je:

- a) Podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ,
- b) Splnenie požiadaviek definovaných v Prílohe H MŠP FIA.

8.5 Licencia záchranára

Podmienkou získania licencie je:

- a) Podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ,
- b) absolvovanie školenia a záverečných skúšok (pohovoru), ktoré zabezpečuje Bezpečnostná komisia 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.

8.6 Licencia hlavného bezpečnostného komisára

Podmienkou získania licencie je:

- a) Podanie predpísanej žiadosti na sekretariát SAMŠ,
- b) absolvovanie školenia a záverečných skúšok (pohovoru), ktoré zabezpečuje bezpečnostná komisia SAMŠ a vykonáva menovaný lektor.
- c) 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.

9. Licencia trate a schvaľovanie tratí a skúšok

SAMŠ vydáva národné licencie pre trvalé a dočasné okruhy.

9.1 Platnosť národnej licencie okruhu a podmienky vydania

- a) Národná licencia trvalého okruhu má platnosť tri roky od dátumu vystavenia. Ak dôjde k zmenám oproti schvaľovaciemu protokolu okruhu, licencia stráca platnosť.

- b) Národná licencia dočasného okruhu platí iba na jedno podujatie.
- c) Neoddeliteľnou súčasťou národnej licencie okruhu je protokol o schválení s popisom trate, príslušenstva, bezpečnostných prvkov, rámcový bezpečnostný a záchranný plán.
- d) Licencia sa vydáva po overení splnenia predpísaných požiadaviek podľa schvaľovacieho protokolu trate a zaplatenia poplatku.
- e) Posúdenie žiadosti o licenciu okruhu vykonáva komisia v zložení: predseda BK SAMŠ, predseda príslušnej športovej komisie disciplíny, zástupca organizátora. Cestovné náklady znáša organizátor.

9.2 Schvaľovanie ostatných tratí a rýchlostných skúšok (RS)

- a) Pre ostatné trate a skúšky sa licencia nevydáva. Trate podliehajú schváleniu komisiou zloženou z riaditeľa podujatia (povereného zástupcu), z vedúceho trate a z delegovaného zástupcu BK SAMŠ. Komisia vydáva Protokol o schválení trate resp. Protokol o schválení skúšok.
- b) Schvaľovacie konanie sa musí uskutočniť najneskôr 4 týždne pred konaním podujatia. Pri schvaľovaní trate (skúšok) je riaditeľ podujatia povinný predložiť stanovisko príslušných orgánov ku konaniu podujatia, itinerár (plán) skúšok a bezpečnostný plán.
- c) V protokole o schvaľovaní budú uvedené bezpečnostné opatrenia a podmienky pre organizátora, ktoré je povinný splniť najneskôr do začiatku podujatia.
- d) Cestovné náklady znáša organizátor okrem schvaľovania RS rally a trate PAV, kde cestovné náhrady delegovanému zástupcovi BK SAMŠ uhrádza priamo sekretariát SAMŠ.

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 stanovišť 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 stanovišť 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 činovníkov

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

- a) Športoví komisári (ŠK)
- b) Športový riaditeľ Race director (iba u okruhových podujatí)
- c) Riaditelia (a ich zástupcovia) športových podujatí
- d) Tajomníci športových podujatí
- e) Bezpečnostný delegát
- f) Časomerači vrátane počítačov výsledkov (ČM)
- g) Technickí komisári (TK)
- h) Vedúci rýchlostných skúšok (zástupcovia)
- i) Činovníci pre bezpečnosť
- j) Hlavný lekár podujatia
- k) Záchranár na motoristickom športovom podujatí
- l) Rozhodcovia faktu
- m) Štartéri
- n) Traťoví komisári a vlajkoví signalizátori
- o) Činovník pre styk s jazdcami (súťažiacimi)
- p) 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 v Predpisoch s nižšie uvedenými spresneniami a doplneniami. Rozhodcovia a činovníci nesmú mať priame alebo nepriame finančné alebo osobné záujmy, ktoré by mohli zhoršiť ich schopnosť vykonávať svoje povinnosti čestne, nezávisle a starostlivo.

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. 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 Komisie rozhodcov 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 ŠK 2.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, Bezpečnostného a záchranného plánu.
- 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) Musí byť v úzkom kontakte so športovými komisármi, aby bol zabezpečený riadny priebeh podujatia.
- g) Ak nie je ustanovený tajomník podujatia, preberá jeho povinnosti.
- h) Riadi, organizuje a zodpovedá za správny a bezpečný priebeh športového podujatia.
- i) Zodpovedá za spracovanie výsledkov podujatia a za odoslanie oficiálnych výsledkov v elektronickej podobe na e-mailovú adresu SAMŠ do 24 hodín po skončení podujatia.
- j) 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 CEZ a vyššom držiteľom licencie tajomníka alebo riaditeľa alebo ŠK 2.KT, podlieha priamo riaditeľovi podujatia a vykonáva činnosti podľa jeho pokynov. Zodpovedá za splnenie povinností, ktoré sú mu uložené. Najmä:

- a) Najneskôr 4 týždne pred konaním podujatia zasiela delegovaným športovým komisárom, bezpečnostnému delegátovi, pozorovateľovi, hlavnému technickému komisárovi a hlavnému časomeračovi pozvánku na podujatie a zvláštne ustanovenia. Komunikuje s HČM a HTK o doplnení a prípadných náhradách delegovaných ČM a TK. V prípade, ak sa podujatie neuskutoční oznamuje túto skutočnosť okamžite všetkým činovníkom, ktorí potvrdili účasť.
- b) Vedie predpísanú dokumentáciu podujatia.
- c) Vykonáva 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.
- d) Po súťaži vypracuje správu (vzor správy je zverejnený na web stránke SAMŠ) a zašle ju v lehote 7 dní predsedovi BK SAMŠ, športovej komisii a na sekretariát SAMŠ.

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 NŠP 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) Spresňuje s organizátorom počet TK na podujatí, spôsob ich dopravy a následne navrhne doplnenie TK, ktoré predloží na dodelegovanie predsedovi KR SAMŠ,
- e) Je zodpovedný za vykonanie technických meraní a kontrol podľa požiadaviek riaditeľa, športových komisárov, všetky zistenia predkladá písomne riaditeľovi podujatia.
- f) Zaujíma odborné stanovisko k technickým protestom a svoje stanovisko predkladá písomne rade športových komisárov.
- g) Je zodpovedný za prešetrenie a spracovanie potrebnej dokumentácie pri vzniku závažných mimoriadnych udalostí. Originál tejto dokumentácie odovzdáva riaditeľovi podujatia.

- h) Originály dokumentácie všetkých kontrol odovzdáva riaditeľovi (tajomníkovi) podujatia.
- i) Môže odísť zo športového podujatia iba so súhlasom riaditeľa podujatia a hlavného ŠK.
- j) 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, Komisie rozhodcov 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 a HTK svoju účasť/neúčasť na podujatí.
- c) Zodpovedá za prácu urobenú na pokyn hlavného TK.
- d) Podľa pokynov HTK vykonáva technické merania, značenia a kontroly.
- e) Informácie a výsledky svojej činnosti odovzdáva iba hlavnému TK písomnou formou.
- f) Začiatok práce TK je najneskôr pol hodiny pred začiatkom technického preberania, pokiaľ HTK nestanoví inak.
- g) TK môžu odísť zo športového podujatia iba so súhlasom hlavného TK.

2.5.3 Časomerači

Musia byť držiteľmi licencie časomerača a sú na podujatie delegovaní.

2.5.4 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 stanovišťa.
- 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 pásov 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 predsedovi Komisie rozhodcov 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.

2.5.5 Časomerač

- a) V stanovenom termíne sa hlási u hlavného časomerača.
- b) Je povinný po obdržaní pozvánky a ZU podujatia potvrdiť organizátorovi a hl. časomeračovi svoju účasť/neúčasť na podujatí.
- c) Pred začiatkom merania nastaví a 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.

2.5.6 Vedúci trate, vedúci rýchlostnej skúšky a jeho zástupca

Vedúci RS a jeho zástupca pre rally musia byť držiteľmi licencie. Podliehajú riaditeľovi podujatia.

2.5.7 Činovníci pre bezpečnosť

Činovníkmi pre bezpečnosť sú hlavný bezpečnostný komisár a na rally aj bezpečnostný komisár rýchlostnej skúšky. Hlavný bezpečnostný komisár musí byť držiteľom príslušnej licencie. Bezpečnostný komisár RS musí byť pre výkon funkcie vyškolený.

2.5.8 Hlavný lekár na podujatí

Musí byť buď držiteľom licencie hlavného lekára alebo musí spĺňať podmienky stanovené v Prílohe H MŠP FIA a musí byť s ňou oboznámený.

2.5.9 Záchranár na podujatí

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

2.5.10 Rozhodca faktu a rozhodca driftu

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.

2.5.11 Štartér (pri okruhových podujatiach)

Ak je na okruhovom podujatí funkcia ustanovená, musí byť štartér vyškolený. Podlieha „race directorovi“ a riaditeľovi podujatia.

2.5.12 Traťoví komisári a vlajkoví signalizátori

Pri okruhových podujatiach (PAO, autokros, rallykros, karting) 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.

2.5.13 Činovník pre styk so súťažiacimi

Musí byť držiteľom licencie buď športového komisára alebo riaditeľa alebo jazdca 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.

2.5.14 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 vybaví 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. Delegovanie rozhodcov

3.1 Počty delegovaných rozhodcov

Minimálne počty rozhodcov na automobilové podujatia sú nasledovné:

PAV	Športoví Komisári	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
FIA majstrovstvá (ME, Cup) spolu s MSR (SKP)	2 FIA + 1 SAMŠ	5	4 pozri pozn. (5)	Pozri pozn. (1)
PAV	Športoví Komisári	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
FIA CEZ spolu s MSR (SKP)	2 + 1 zahr.	5	4 pozri pozn. (5)	Pozri pozn. (1)
MSR spolu s SKP	3	4	4 pozri pozn. (5)	Pozri pozn. (1)

SKP, PAV HP	3	3	4 pozri pozn. (5)	
Autokros, rallykros	Športoví komisári	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
FIA majstrovstvá (ME) spolu s MSR (SAP)	2 FIA + 1 SAMŠ	5	6	Pozri pozn. (1)
FIA CEZ spolu s MSR (SAP)	2 + 1 zahr.	4	6	Pozri pozn. (1)
MSR spolu s SAP	3	3	4	Pozri pozn. (1)
SAP+RAP	3	3	4	
Karting	Športoví komisári	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
MSR	3	4	2 + 1 AMB	Pozri pozn. (1)
SKaP	3	5	2 + AMB	
PAO	Športoví Komisári	Technickí komisári na preteky	Časomerači	Poznámka
FIA majstrovstvá	2 FIA, 1 SAMŠ	1 FIA + 8 SAMŠ Pozri pozn. (4)	2 + obsluha časomiere	Pozri pozn. (1)
FIA CEZ spolu s MSR	2 + 1 zahr.	7	2 + obsluha časomiere	Pozri pozn. (1)
Rally, CCR	Športoví Komisári	Technickí komisári na súťaž	Časomerači	Poznámka
FIA majstrovstvo spolu s MSR (SRP)	2 FIA, 1 SAMŠ	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	Pozri pozn. (1)
FIA CEZ spolu s MSR (SRP)	2 + 1 zahr.	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	Pozri pozn. (1)
MSR spolu so SRP	3	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	Pozri pozn. (1)
SRP, RRP	3	Podľa pozn. (2)	Podľa pozn. (3)	
Slalom, drift, šprint	Športoví Komisári	Technickí komisári na preteky (súťaž)	Časomerači	Poznámka
Slalom FIA CEZ spolu s MSR	1	2	Podľa trate	
Slalom MSR	1	1	Podľa trate	
Drift	1	1	0	
Šprint	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, SRP a RRP 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. Pre ostatné kontroly je potrebné počítať: 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 a SRP musí umožniť nasledovné obsadenie stanovišť: 7 ČM pre RS vrátane ČK pred RS, 3 časomerači pre samostatné UP, 3 pre samostatný servis, ak nasledujú UP a servis za sebou 5 ČM spolu a 1 až 2 počítači výsledkov. Pre RS okruhového typu hlavný časomerač stanoví počet ČM podľa charakteru a systému merania tejto RS. Hlavný časomerač pri plánovaní počtu delegovaných časomeračov musí zohľadniť špecifická časového harmonogramu danej rally a v prípade, že je to možné, naplánovať ich činnosti tak, aby v priebehu dňa obsadili aj 2 alebo viac stanovišť.

Poznámka (4)

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

Poznámka (5)

Základný počet 4 ČM je v prípade, ak ČM vykonávajú meranie štart – cieľ s vydaním výsledkov. Ak je požadované meranie medzičasov sa počty ČM navyšujú podľa dohody HČM a organizátora.

4. Postup pri delegovaní rozhodcov

4.1 Schvaľovanie a distribúcia rozdeľovníka rozhodcov

Na základe kalendára podujatí schváleného Výkonným výborom SAMŠ vypracuje Komisia rozhodcov SAMŠ po školení rozhodcov návrh na delegovanie športových komisárov, technických komisárov a časomeračov na podujatia. Tento návrh podlieha konečnému schváleniu VV SAMŠ. Schválený rozdeľovník rozhodcov je zverejnený na webstránke SAMŠ a je pre všetkých zainteresovaných záväzný.

4.1.1 Spracovanie rozdeľovníka

Pri tvorbe rozdeľovníkov musia byť dodržané nasledovné zásady:

- a) Na každom podujatí PAV, PAO, K, AK, RX, CCR a rally (mimo SRP, SKP, SAP, SOP, SKaP, RAP, RRP, halový karting, slalom, šprint, drift a MSR v digitálnom motoršporte) musí byť hlavný ŠK, TK a ČM držiteľom I. KT,
- b) ak sú na podujatie určené 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 hlavného ŠK,
- c) v základnom rozdeľovníku na rally sú delegovaní 20 ČM, na RRP hlavný 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, ich spôsob dopravy a následne vykonať doplnenie ČM, ktoré konzultuje s predsedom Komisie rozhodcov SAMŠ. Po spresnení počtu posla pozvánky a ZU delegovaným ČM. Hlavný ČM na rally z delegovaných ČM určí počítačov výsledkov,

- d) v základnom rozdeľovníku na rally sú delegovaní piati (v SRP traja, v RRP hlavný) TK. TK uvedený v rozdeľovníku na podujatie ako prvý vykonáva funkciu hlavného technického komisára a je povinný s organizátorom spresniť počet TK, spôsob ich dopravy a následne vykonať doplnenie TK, ktoré konzultuje s predsedom Komisie rozhodcov SAMŠ. Po spresnení počtu posielajú pozvánky a ZU delegovaným TK.

4.1.2 Zmeny rozdeľovníka rozhodcov

Delegovaný rozhodca je povinný svoju neúčast' písomne ohlásiť bezodkladne organizátorovi a predsedovi Komisie rozhodcov SAMŠ. Delegovaný TK a ČM tiež bezodkladne informuje o neúčasti aj hlavného TK resp. hlavného ČM podujatia. Zmeny rieši predseda Komisie rozhodcov SAMŠ v spolupráci s HČM a HTK a o prípadných zmenách informuje organizátora. Pri zmenách musí byť dodržaná podmienka, že HŠK, HČM a HTK môže byť nahradený iba rozhodcom s rovnakou alebo vyššou KT.

Rozhodca bez súhlasu Komisie rozhodcov SAMŠ nesmie vykonávať funkciu rozhodcu na športovom podujatí, na ktoré nebol delegovaný a to ani v prípade ak ho organizátor pozve. V prípade, že sa rozhodca zúčastní podujatia ako hosť, divák, alebo bude na podujatí vykonávať inú funkciu, nesmie licenciu rozhodcu viditeľne nosiť.

4.2 Vysielanie rozhodcov do zahraničia

Komisia rozhodcov SAMŠ vedie zoznam športových a technických komisárov, 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.

4.3 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. Títo činovníci sú povinní podať správu o podujatí ako HŠK/HTK. 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.

4.4 Postup pri použití služieb časomeračských skupín

Organizátor môže na 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 Komisiu rozhodcov minimálne 1 mesiac pred konaním podujatia. V tomto prípade sa ruší delegovanie ČM na podujatie.
- 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 predložení súhlasu materskej ASN s uvedením čísel a kategórií licencií pre danú disciplínu. O použití služieb takejto časomeračskej skupiny je organizátor minimálne 3 týždne vopred písomne informovať predsedu Komisie rozhodcov SAMŠ. Delegovanie ČM na podujatie sa v tomto prípade ruší.

4.5 Náhrady rozhodcom a činovníkom

Organizátori motoristických podujatí uhrádzajú delegovaným rozhodcom a činovníkom nasledovné náležitosti:

- a) Náhrada preukázaných cestovných výdavkov podľa zákona o cestovných náhradách maximálne do výšky stanovenej Internou smernicou SAMŠ o limitoch cestovných náhrad činovníkov na podujatiach ,
- b) náhrada preukázaných výdavkov za ubytovanie podľa zákona o cestovných náhradách, ak im nebolo poskytnuté bezplatné ubytovanie maximálne do výšky stanovenej internou smernicou,
- c) stravné podľa zákona o cestovných náhradách maximálne do výšky stanovenej internou smernicou SAMŠ o limitoch cestovných náhrad činovníkov na podujatiach,
- d) iné náhrady súvisiace s pracovnou cestou (na údržbu vlastného a špeciálneho ošatenia, zverejnej techniky, špeciálnych zariadení, pomôcok a potrieb, amortizáciu vlastných elektronických zariadení, úhradu zvýšených 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). ČM a TK na rally, ak je rozprava mimo deň konania, majú nárok na 20% hodnoty príspevku na úhradu nevyhnutných výdavkov na miesto vykonávania dobrovoľníckej činnosti.
- e) 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.
- f) Delegovanému pozorovateľovi, bezpečnostnému delegátovi a delegovanému členovi BK SAMŠ pri schvaľovaní trate uhrádza jeho cestovné náklady na podujatie priamo SAMŠ max. do výšky stanovenej internou smernicou.
- g) Pri delegovaní TK a ČM sa prihliada na to, aby bolo motorové vozidlo maximálne využité prepravou viacerých 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.

Príspevok na úhradu nevyhnutných výdavkov na miesto vykonávania dobrovoľníckej činnosti - iné náhrady súvisiace s pracovnou cestou	Suma
Hlavný ŠK, TK, ČM	60,00 EUR/deň
Ďalší ŠK, TK, ČM podľa KT: Držiteľ 1. KT Držiteľ 2. KT Držiteľ 3. KT	40,00 EUR/deň 35,00 EUR/deň 30,00 EUR/deň
Bezpečnostný delegát SAMŠ Pozorovateľ SAMŠ Delegovaný člen BK SAMŠ pri schvaľovaní trate/RS	35,00 EUR/deň

4.6 Refundácia nákladov na výkon funkcie ŠK a TK na podujatiach

Refundácia nákladov na výkon funkcie ŠK a TK na podujatiach

Organizátorom budú refundované cestovné náhrady súvisiace s činnosťou ŠK a TK na podujatiach nasledovne:

- Pri súťažiach automobilov refunduje tieto cestovné náhrady SAMŠ;
- Pri súťažiach kartingu refunduje tieto cestovné náhrady Asociácia kartingu pri SAMŠ.

Refundácia je možná po splnení všetkých nižšie uvedených podmienok:

- a) O refundáciu organizátor požiada sekretariát SAMŠ predpísanou formou a predloží požadované doklady.
- b) Podujatie je zapísané v kalendári FIA a/alebo je zapísané v kalendári SAMŠ ako podujatie zaradené do MSR, Slovenského pohára SAMŠ alebo Slovenskej trofeje.
- c) Náklady sú refundované iba za ŠK a TK s licenciou SAMŠ, ktorí boli na podujatie delegovaní v rozdeľovníku SAMŠ, resp. dodelegovaní KR SAMŠ.

- d) Organizátorom (spoluorganizátorom) je slovenský organizátor s licenciou organizátora SAMŠ, ktorý je zapísaný v registri športových organizácií v Informačnom systéme športu.
- e) Organizátor preukázateľne uhradil náklady týmto rozhodcom, resp. ubytovacím zariadeniam, ak ubytovanie poskytol rozhodcom bezplatne.
- f) Refundujú sa iba náklady podľa bodu 4.5 ods. a) až e) do výšky stanovenej internou smernicou SAMŠ o limitoch cestovných náhrad činovníkov na podujatiach po predložení kópii kompletných účtovných dokladov a dobrovoľníckych zmlúv.
- g) Organizátor musí mať voči SAMŠ vyrovnané svoje záväzky vzťahujúce sa na toto podujatie.
- h) Na sekretariát SAMŠ musí byť predložená správa riaditeľa o podujatí a zaslaná oficiálna záverečná klasifikácia.

V. Športové predpisy pre MSR a seriály SAMŠ

1. Všeobecné podmienky

SAMŠ na rok 2024 vypisuje:

- Majstrovstvá Slovenskej republiky (MSR). Vypísané klasifikácie sú uvedené v športových predpisoch disciplín.
- Pohárové seriály SAMŠ. Vypísané klasifikácie sú uvedené v športových predpisoch disciplín.
- Slovenskú trofej. Vypísané klasifikácie sú uvedené v športových predpisoch disciplín.

2. Hodnotenie

2.1 Hodnotenie v seriáloch MSR, pohároch SAMŠ a trofeji SAMŠ

Všetkým jazdcom/ posádkam klasifikovaným na jednotlivých pretekoch (súťažných dňoch v rally) seriálu budú pridelené body za umiestnenie v rámci vypísanej klasifikácie.

Do záverečného ročného hodnotenia vypísanej klasifikácie MSR, pohárového seriálu SAMŠ, Slovenskej trofeje a Regionálnej pohárovej súťaže sa každému jazdci/ posádke započítajú všetky diskvalifikácie a najlepšie dosiahnuté výsledky zo stanoveného počtu započítaných podujatí.

2.1.1 Hodnotenie žien

Výbor ženy v motoršporte v spolupráci s jednotlivými športovými komisiami na záver sezóny navrhne vyhlásenie najúspešnejšej ženy v disciplínach SAMŠ, v ktorých nie je vypísaná samostatná klasifikácia žien.

2.2

V národných juniorských kategóriách môže byť jazdec/posádka klasifikovaný od dňa, keď jazdec dosiahol požadovaný vstupný vek juniorskej kategórie až do konca kalendárneho roka, v ktorom dovŕšil výstupný vek v juniorskej kategórii.

2.2.1 Majstrovstvo Slovenskej republiky

Titul Majster Slovenskej republiky v každej vypísanej klasifikácii bude vyhlásený a získa ho jazdec/ posádka, ktorí získali najvyšší počet bodov zo započítavaných pretekov (v rally súťažných dní), ak sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- V seriáli MSR sa počas športovej sezóny uskutočnilo minimálne 6 pretekov (súťažných dní v rally) v príslušnej klasifikácii, (pre MSR PAO vytrvalosti 5 pretekov).
- Jazdec/ posádka umiestnený na 1. mieste vypísanej klasifikácie v ročnom hodnotení seriálu odštartoval do minimálne 50 % pretekov (súťažných dní v rally) seriálu MSR v príslušnej klasifikácii, zaokrúhlené na celé číslo nahor.
- V záverečnom ročnom hodnotení seriálu vypísanej klasifikácie boli počas športovej sezóny uvedení vo výsledkových listinách príslušnej klasifikácie minimálne 4 jazdci/posádky, ktorí sa zúčastnili na minimálne jednej tretine uskutočnených pretekov (súťažných dní v rally) zaokrúhlené nadol, ale minimálne na dvoch. Toto pravidlo neplatí pre klasifikácie JUNIOR a ženy.
- Ak v niektorej vypísanej klasifikácii nie je splnená niektorá z podmienok uvedených pod písm. a) až c) titul Majster SR v nej nebude udelený.

2.2.2 Pohárové súťaže

Titul Víťaz pohára v každej vypísanej klasifikácii bude vyhlásený a získa ho jazdec/ posádka, ktorý/á získal/a najvyšší počet bodov zo započítavaných pretekov (v rally súťažných dní), ak sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- V príslušnom seriáli sa počas športovej sezóny uskutočnilo minimálne 5 pretekov (súťažných dní v rally) v príslušnej klasifikácii.
- Jazdec/posádka umiestnený na 1. mieste vypísanej klasifikácie v ročnom hodnotení seriálu odštartoval do minimálne 50 % pretekov (súťažných dní v rally) seriálu v príslušnej klasifikácii, zaokrúhlené na celé číslo nahor.
- V záverečnom ročnom hodnotení seriálu vypísanej klasifikácie boli počas športovej sezóny uvedení vo výsledkových listinách príslušnej klasifikácie minimálne 4 jazdci/posádky, ktorí

sa zároveň zúčastnili na minimálne dvoch uskutočnených pretekoch (súťažných dňí v rally)
.Toto pravidlo neplatí pre klasifikácie juniorov.

2.2.2.1

Ak v niektorej vypísanej klasifikácii nie je splnená niektorá z podmienok uvedených pod písm.
a) až c) titul Víťaz pohára v nej nebude udelený.

2.2.3 Slovenská trofej

Titul Slovenskej trofeje v každej vypísanej klasifikácii bude vyhlásený a získa ho jazdec
(posádka) , ktorí získali najvyšší počet bodov zo započítavaných pretekov (v rally súťažných
dní), ak sú splnené všetky nasledovné podmienky:

- a) V príslušnom seriáli sa počas športovej sezóny uskutočnili minimálne 3 preteky (súťažné
dni v rally) v príslušnej klasifikácii .
- b) Jazdec/posádka umiestnený na 1.mieste vypísanej klasifikácie v ročnom hodnotení seriálu
odštartoval do minimálne 50 % pretekov (súťažných dňí u rally) seriálu v príslušnej
klasifikácii, zaokrúhlené na celé číslo nahor.
- c) V záverečnom ročnom hodnotení seriálu vypísanej klasifikácie boli počas športovej sezóny
uvedení vo výsledkových listinách príslušnej klasifikácie minimálne 4 jazdci/ posádky, ktorí
sa zároveň zúčastnili na minimálne dvoch uskutočnených pretekoch (súťažných dňí v
rally). Toto pravidlo neplatí pre klasifikácie juniorov.

2.2.3.1

Ak v niektorej vypísanej klasifikácii nie je splnená niektorá z podmienok uvedených pod písm.
a) až c) titul Víťaz ST v nej nebude udelený.

2.2.3.2 Rovnosť bodov

Pri rovnosti bodov dvoch (alebo viacerých) jazdcov alebo posádok, budú postupne použité (až
do odstránenia rovnosti) nasledujúce kritériá:

- a) Úspešnejší jazdec alebo posádka je tá, ktorá získala body z nižšieho počtu započítavaných
podujatí,
- b) úspešnejší jazdec alebo posádka je tá, ktorá získala vyšší počet lepších umiestnení zo
započítavaných podujatí,
- c) 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 jazd 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.

2.2.4 Hodnotenie regionálnych pohárových súťaží

Regionálne pohárové súťaže sú hodnotené podľa pravidiel príslušnej súťaže. Záverečné
vyhlásenie výsledkov seriálu sa uskutočňuje na samostatnom vyhlásení v pôsobnosti
príslušnej športovej komisie SAMŠ .

3. Medzinárodné Majstrovstvá Slovenskej republiky (MMSR), Majstrovstvá Slovenskej republiky v rally (MSR)

3.1 Účasť

3.1.1 Účasť v MMSR

Medzinárodné majstrovstvá Slovenskej republiky v rally sú vypísané pre súťažiacich, jazdcov a spolujazdcov s platnou licenciou vydanou SAMŠ (medzinárodnou (stupňa ITC-R alebo ITD-R) alebo národnou), alebo s medzinárodnou licenciou vydanou ASN štátu patriaceho do EU alebo FIA CEZ.

Jazdci/ spolujazdci musia mať vek minimálne 18 rokov a musia byť držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B.

3.1.2 Účasť v MSR

Majstrovstvá Slovenskej republiky v rally sú vypísané pre súťažiacich, jazdcov a spolujazdcov s platnou licenciou vydanou SAMŠ (medzinárodnou (stupňa ITC-R alebo ITD-R) alebo národnou).

Jazdci/ spolujazdci musia mať vek minimálne 18 rokov a musia byť držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B.

3.2

V oboch seriáloch je možný aj štart jazdca vo veku od 17 rokov, ak vyhovuje podmienkam uvedeným v kapitole III., bode 2.3 – Vekové hranice pre vydanie národnej licencie jazdca, je držiteľom licencie SAMŠ a vodičského preukazu vydaného na Slovensku.

3.3

Jazdci/ spolujazdci s licenciou SAMŠ musia byť uvedení v nominačnom zozname jazdcov rally 2024 a môžu odštartovať iba za splnenia podmienok uvedených v nominačnom zozname.

3.4

Jednotlivých súťažích zaradených do MSR v rally sa môžu zúčastniť aj súťažiaci, jazdci a spolujazdci, ktorí sú držiteľmi licencie vydané ASN štátu EU. Výsledky týchto jazdcov a súťažiacich na podujatí sa nebudú započítavať do hodnotenia MSR a ich účasť na podujatí nebude zohľadnená pre plnenie požiadaviek na klasifikáciu v seriáli MSR.

3.5 Spôsobilé vozidlá

3.5.1 Vozidlá v úpravách podľa Prílohy J FIA MŠP s platnou homologáciou

- a) skupina N upravené podľa článku 254 Prílohy J 2019
- b) skupina A upravené podľa článku 255 Prílohy J 2019
- c) skupina R3 – upravené podľa článkov 260 a 260D Prílohy J 2019
- d) skupina R1 a R2 – upravené podľa článkov 260 Prílohy J 2018
- e) skupina R4 – upravené podľa článku 254 Prílohy J 2019
- f) skupina R5 – upravené podľa článku 261 Prílohy J 2019
- g) Super 2000 Rally - s 1,6 l motorom s atmosferickým plnením – upravené podľa článku 254A Prílohy J 2013
- h) Super 2000-Rally – s 1,6 l turbomotorom a restriktorom upravené podľa článku 254A Prílohy J 2013 okrem: - maximálny vnútorný priemer restriktora je 28 mm; vonkajší priemer restriktora v jeho najužšom bode musí byť menej ako 34 mm. Musí byť zachovaná vzdialenosť 5 mm na každú stranu od najužšieho bodu.
- i) skupina RGT - upravené podľa článku 256 Prílohy J 2024 alebo Prílohy J 2019
- j) skupina Rally2 – upravené podľa článku 261 Prílohy J 2024
- k) skupina Rally2 Kit (VR4K) – upravené podľa článku 260E Prílohy J 2024
- l) skupina Rally3 – upravené podľa článku 260 Prílohy J 2024
- m) skupina Rally4 – upravené podľa článkov 260 Prílohy J 2024
- n) skupina Rally5 – upravené podľa článkov 260 Prílohy J 2024
- o) skupina Rally5-Kit – upravené podľa článkov 260B Prílohy J 2024

3.5.2 Vozidlá v úpravách podľa Prílohy J FIA MŠP so skončenou homologáciou:

- a) skupina N/SK a A/SK
- b) WRC/SK
- c) NGT/SK
- d) vozidlá Kit Car s atmosférickým plnením s objemom do 1600 cm³ upravené podľa článku 255 Prílohy J 2019

3.5.3 Vozidlá upravené podľa národných technických predpisov

- a) skupina P
- b) skupina F
- c) skupina SRC

3.6 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

Spôsobilé vozidlá, budú rozdelené do tried podľa skupín a objemu nasledovne:

Trieda	Skupina
2	S2000-R s 1,6 turbo motorom s 28 mm restriktorom S2000-R s 2,0 atmosférickým motorom skupina R4 skupina R5 skupina Rally2 skupina Rally2 Kit (VR4K)
3	skupina N+N/SK od 2000 cm ³ skupina Rally3 skupina P nad 2000 cm ³ s pohonom všetkých kolies skupina F do 1600 cm ³ s turbom s pohonom všetkých kolies
4	RGT, NGT všetky vozidlá 2WD s objemom nad 1600 cm ³ – do 4500 cm ³ so zadným pohonom skupín A, N, F, P
5	R2C R3C R3T R3D skupina Rally4C S1600
6	R2B skupina Rally4B skupina Rally5 skupina Rally5-Kit
7	skupina N a N/SK a P s objemom 1600 cm ³ - 2000cm ³ skupina A a A/SK a skupina F s objemom 1400 cm ³ - 1600cm ³ Kit car s objemom 1400 cm ³ - 1600cm ³
8	skupina N ,N/SK a P s objemom do 1600 cm ³ skupina A, A/SK a F s objemom do 1400 cm ³ Kit car s objemom do 1400 cm ³ R1B R1A
11	vozidlá WRC/SK WRC SRC skupina F s objemom nad 2000cm ³ A+A/SK s objemom nad 2000 cm ³
15	skupiny A a A/SK a skupina F s objemom 1600 cm ³ - 2000 cm ³ vozidlá 2WD s prepľňovaným motorom Diesel s nominálnym objemom do 2000 cm ³ v úprave pre skupiny A+A/SK a N+N/SK, F a P.

Ak vozidlo podľa rozdelenia patrí do viacerých vyššie uvedených tried, bude zaradené iba do triedy s najnižším číslom.

3.7 Vypísané klasifikácie v MMSR

- a) Absolútna klasifikácia
- b) Klasifikácia tried
- c) Absolútna klasifikácia vozidiel 2WD

3.8 Vypísané klasifikácie v MSR

- a) Absolútna klasifikácia – 4WD
- b) Absolútna klasifikácia – 2WD
- c) Klasifikácia tried
- d) Absolútna klasifikácia Junior (jazdec vo veku do 25 rokov na vozidle 2WD)

3.9 Hodnotenia v MMSR a v MSR

3.9.1 Hodnotenie posádok na podujatiach

Pri hodnotení získa posádka za každý súťažný deň body za umiestnenie:

3.9.1.1

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.

3.9.1.2

V klasifikácii jednotlivých tried, kategórie 2WD a Junior na prvom až desiatom mieste body podľa stupnice: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 a 1 bod.

Body podľa čl.3.9.1.1 a 3.9.1.2 sa ešte vynásobia koeficientom daného súťažného dňa, viď čl. 3.10.2.

3.9.1.3

Prvé tri posádky na Power stage dostanú do MSR body podľa stupnice 3, 2, 1 v rámci všetkých klasifikácií v MSR.

3.9.1.4

Pri dvojetapových podujatiach získa každá posádka v rámci MSR aj MMSR, ktorá dôjde do cieľa prvého aj druhého súťažného dňa 3 body do absolútneho poradia aj do klasifikácie jednotlivých tried, kategórie 2WD a Junior.

3.9.1.5

Body za súťažný deň budú pridelené, ak aspoň jedna posádka absolvuje minimálne 50% plánovaných km RS v súťažnom režime, vzhľadom na časový harmonogram platný v čase začiatku obhliadky trate.

3.9.2 Hodnotenie seriálov MMSR/MSR

Majstrami SR vo vypísaných klasifikáciách sa stanú posádky, ktoré získajú zo započítaných súťažných dní najvyšší počet bodov podľa kritérií uvedených v bode 2 (úvodnej kapitoly MSR).

3.9.2.1 Počet započítaných súťažných dní:

Počet započítaných súťažných dní v MMSR:

Počet započítaných súťažných dní v MMSR:

- pri počte uskutočnených 7 a menej súťažných dní: počet uskutočnených súťažných dní - 0
- pri počte uskutočnených 8 alebo 9 súťažných dní: počet uskutočnených súťažných dní - 1
- pri počte uskutočnených 10 a viac súťažných dní: počet uskutočnených súťažných dní - 2

3.9.2.2 Počet započítaných súťažných dní v MSR:

- pri počte uskutočnených 6 a menej súťažných dní: počet uskutočnených súťažných dní - 1
- pri počte uskutočnených 7 a viac súťažných dní: počet uskutočnených súťažných dní - 2
- Pre určenie posádky je rozhodujúci jazdec. Posádka, u ktorej sa v priebehu sezóny zmenil spolujazdec, je považovaná za tú istú posádku a v konečnom hodnotení MMSR/MSR bude uvedený ten spolujazdec, s ktorým jazdec získal najviac bodov. Pri rovnosti bodov rozhoduje zloženie posádky pri ich poslednom bodovanom podujatí.

- V prípade, ak bude majster (jazdec, nie posádka) v príslušnej klasifikácii MMSR a MSR totožný bude táto posádka vyhlásená len v rámci Medzinárodných majstrovstiev Slovenska. Pre tento účel je klasifikácia MMSR absolútne totožná s klasifikáciou MSR absolútne 4WD a s klasifikáciou MSR absolútne 2WD.

3.10 Špeciálne ustanovenia

3.10.1 Program a trať súťaží

Rally zaradená do MMSR/MSR môže byť organizovaná ako dvojetapová alebo ako jednoetapová súťaž. Každá etapa musí obsahovať minimálne 2 rôzne trate (RS v protismere pre tento účel nie je rôzna trať). Pre podujatia, ktoré použijú trať RS aj v areáli okruhu (stály okruh vytvorený za účelom motoristického športu – vrcholového aj amaterského), musí trať RS mimo areál okruhu tvoriť minimálne 60% dĺžky RS.

3.10.1.1 Dĺžka trate rýchlostných skúšok:

- jednoetapová súťaž min. 50 km
- dvojetapová súťaž min. 105 km, pričom dĺžka každej etapy musí byť minimálne 45km.
- Pre rally s viac ako 75 km sú povinné 3 rôzne trate RS. Je povinná Power stage, doporučuje sa, aby to bola posledná RS súťaže, pri dvojetapových pretekoch bude len jedna Power stage, nie pre každý súťažný deň. Bližšie podmienky sú v športových predpisoch pre regionálne majstrovstvá v rally – úpravy pre MMSR/MSR.
- Dvojetapová súťaž nie je „dvojpretek“, je to jedno podujatie (s jednou prihláškou, jedným prihlasovacím vkladom, jedným technickým preberaním), iba do hodnotenia MMSR/MSR sa výsledky dvojetapovej súťaže započítavajú samostatne za každý súťažný deň. V prípade, že v priebehu súťaže dôjde k diskvalifikácii súťažného vozidla z dôvodu nesúladu s technickými predpismi, RSK rozhodne o diskvalifikácii a jej platnosti na súťažné dni.
- V predvečer 1-etapovej súťaže je možné organizovať iba prológ, ktorý sa nepokladá za samostatný súťažný deň, celá súťaž sa hodnotí ako celok.

3.10.2 .Koeficienty

Každý súťažný deň bude ohodnotený koeficientom, ktorým sa vynásobia získané body do celoročnej klasifikácie:

- | | |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| - súťažný deň do 50 km RS | ... koeficient 2, |
| - súťažný deň v rozmedzí 50,01 až 65 km RS | ... koeficient 3, |
| - súťažný deň v rozmedzí 65,01 až 80,00 km RS | ... koeficient 4 |
| - súťažný deň v rozmedzí 80,01 a viac km RS | ... koeficient 5 |

Pri výpočte km sa vychádza z časového harmonogramu podujatia zverejnenom v ZU podujatia

3.10.3 Priority

Do zoznamu národnej priority SAMŠ budú zaradení prví traja jazdci v absolútnom poradí, ak sa umiestnili do 5.miesta v abs. poradí MMSR a absolútni majstri v MSR (4WD, 2WD), ak v predošlom a aktuálnom roku spĺňajú podmienku, že majú slovenskú licenciu. Rally komisia SAMŠ môže na základe výsledkov rozhodnúť o vyššom počte zaradených. Ďalej jazdci, ktorí mali v predchádzajúcom roku na základe získaných výsledkov pridelenú prioritu FIA a 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“.

3.10.3.1 Jazdci s národnou prioritou v r. 2024

Jaroslav Melichárek, Tibor Kovacs a Martin Koči. VV SAMŠ môže na návrh Rally komisie SAMŠ v odôvodnených prípadoch tento zoznam rozšíriť (aj v priebehu sezóny), avšak túto zmenu musí zverejniť.

3.10.4 Školenia

Podujatí rally MMSR/MSR a SRP sa môžu zúčastniť iba tí držiteľia licencie jazdca SAMŠ, ktorí úspešne absolvovali niektoré z nižšie uvedených školení (čl.3.10.4.1 až čl.3.10.4.3) a sú

uvedení v nominačnom zozname jazdcov rally SAMŠ a spĺňajú tam uvedené podmienky. Rally komisia SAMŠ bude v priebehu roka 2024 organizovať základné a individuálne školenia.

3.10.4.1 Základné školenia

Je pre jazdcov, ktorí v minulosti už absolvovali rozšírené školenie, zaslali načas vyplnenú žiadosť o vydanie licencie pre rok 2024 a zaplatili pred školením príslušný poplatok za jej vydanie. Termín základného školenia bude zverejnený na web stránke SAMŠ. Úspešným absolvovaním školenia je splnenie vyššie uvedených podmienok a osobná účasť na celom školení. Noví žiadatelia o licenciu, resp. aj tí, ktorí v predošlom roku získali licenciu prvýkrát a absolvovali len individuálne školenie pred pretekom, musia absolvovať Rallyškolu (čl.3.10.4.3).

3.10.4.2 Individuálne školenia

Žiadatelia o licenciu, ktorí sa nezúčastnili na začiatku roka 2024 na základnom školení, resp. zúčastnili sa neúspešne /nesplnili bod 3.10.4.1/, môžu absolvovať individuálne školenie za poplatok podľa Ročenky SAMŠ po dohode s predsedom Rally komisie. Úspešným absolvovaním školenia je úspešné absolvovanie testu na konci školenia. V prípade, že ide o nového žiadateľa, tento pre získanie licencie musí absolvovať Rallyškolu. Štart pred absolvovaním Rallyškoly je možný len po dohode s predsedom Rally komisie podľa podmienok, ktoré stanoví individuálne Rally komisia SAMŠ.

3.10.4.3 Rallyškola (rozšírené teoretické a praktické školenie)

Je povinná pre jazdcov, ktorí v minulosti absolvovali len individuálne školenie pred pretekmi, teda neabsolvovali ani raz základné školenie na začiatku roka. Rallyškolu organizuje subjekt schválený Rally komisiou. Úspešným absolvovaním tejto Rallyškoly splní jazdec/spolujazdec podmienky pre vydanie licencie SAMŠ a zápis do nominačného zoznamu jazdcov rally.

3.10.4.4 Nominačný zoznam jazdcov

Jazdci/ spolujazdci, ktorí splnia podmienky na vydanie licencie jazdca rally a úspešne absolvujú predpísané školenia budú zapísaní do nominačného zoznamu jazdcov rally 2024. V zozname budú uvedené splnené podmienky pre štart, resp. čo jazdec pre štart ešte nespĺňa. Zároveň sú v zozname uvedené podmienky pre vydanie medzinárodných licencií rally.

3.10.5 Školenia organizátorov

Rally komisia SAMŠ organizuje školenia aj pre organizátorov rally. Týchto školení sa musia zúčastniť riaditelia, tajomníci, bezpečnostní komisári, vedúci trate, dispečeri, vedúci RS, ich zástupcovia a rádiobody, jazdci traťových vozidiel.

Rally komisia SAMŠ vydáva a vedie interné dokumenty a pravidlá, ktoré bližšie upravujú niektoré činnosti, ktoré musí organizátor akceptovať a splniť pri príprave a v priebehu súťaže. Tieto dokumenty budú každoročne prebraté na školení organizátorov.

Organizátori, ktorí sa nezúčastnili na základnom školení, môžu absolvovať individuálne školenie za poplatok podľa Ročenky SAMŠ. Každý organizátor v spolupráci s lektormi SAMŠ zabezpečí vyššieškolenie traťových komisárov.

4. Slovenský Rally Pohár (SRP)

4.1 Účasť v seriáli

SRP je vypísaný pre jazdcov a spolujazdcov, ktorí vlastnia celoročnú licenciu jazdca SAMŠ (medzinárodnú (stupňa ITC-R alebo ITD-R), národnú, alebo licenciu pre pohárové súťaže), licenciu súťažiacieho nie je povinná (viď kap. III, čl. 3.5), v opačnom prípade musí byť vydaná SAMŠ.

- majú minimálny vek 18 rokov,
- sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B,

Je možný aj štart jazdca vo veku od 17 rokov, ak vyhovuje podmienkam uvedeným v kapitole III., bode 2.3 – Vekové hranice pre vydanie národnej licencie jazdca, je držiteľom licencie SAMŠ a vodičského preukazu vydaného na Slovensku.

Jazdci/ spolujazdci s licenciou SAMŠ musia byť uvedení v nominačnom zozname jazdcov rally 2024 a môžu odštartovať iba za splnenia podmienok uvedených v nominačnom zozname.

4.2 Spôsobilé vozidlá

4.2.1

Vozidlá v úpravách podľa Prílohy J FIA MŠP: skupiny N, A (okrem WRC, S1600, S2000), skupiny R1 a R2 upravené podľa článkov 260 Prílohy J 2018., R3 upravené podľa článkov 260 Prílohy J 2019.

4.2.2

Vozidlá upravené podľa národných technických predpisov pre rok 2024: skupiny F, P, N/SK a A/SK (okrem WRC/SK), HK4 a HK5. 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 týchto tried:

- RP1 všetky skupiny s objemom do 1400 cm³
- RP2 skupina R1 a vozidlá s objemom od 1400 do 1600 cm³
- RP3 skupina R2 a vozidlá s objemom od 1600 do 2000 cm³
- RP4 skupina R3 a vozidlá s objemom od 2000 cm³

Vozidlá so vznetovým motorom budú zaraďované podľa ich nominálneho objemu.

4.4 Vypísané klasifikácie

- absolútna klasifikácia (mimo vozidiel RP4)
- klasifikácie v objemových triedach RP1, RP2, RP3, RP4.

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.
- 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

- Víťazmi SRP vo vypísaných klasifikáciách sa stanú posádky, ktoré získajú zo započítaných súťažných dní najvyšší počet bodov podľa kritérií uvedených v bode 2 (úvodnej kapitoly MSR).
- Počet započítaných súťažných dní je:
 - ak sa uskutoční 6 a menej súťažných dní = počet uskutočnených súťažných dní - 1
 - ak sa uskutoční 7 a viac súťažných dní = počet uskutočnených súťažných dní - 2

V prípade rovnosti bodov budú použité kritéria pre seriál MSR.

V prípade podujatia SRP, ktoré nebude súčasťou MSR, budú do celoročného hodnotenia SRP pridelené body za umiestnenie len posádkam, ktoré spĺňajú aspoň jednu odrážku

- jazdec má „pohárovú“ licenciou
- jazdec v danom roku odštartoval minimálne raz ako jazdec na podujatí SRP, ktoré bolo súčasťou súťaže MSR
- v danom roku jazdec neodštartoval na podujatí MSR, ak už sa uskutočnilo podujatie MSR
- jazdec neštartoval na viac ako troch súťažných dňoch v rámci MSR v predošlom roku, ak sa ešte v danom roku neuskutočnilo podujatie MSR

Body sa pridelujú z klasifikácie bez posádok, ktoré nespĺňajú vyššie uvedené odrážky.

- 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, buď ako samostatná súťaž alebo môže byť súčasťou MSR. Predpísaná celková dĺžka RS pre SRP je 20 – 40 km pre jednu etapu, pričom dĺžka RS môže tvoriť maximálne 60% dĺžky RS MSR, ak je podujatie zaradené aj v MSR. Organizátorom SRP sa odporúča zvoliť koncentrovaný program súťaže so snahou o minimalizáciu nákladov.

4.6.2 Školenia pre jazdcov SRP

Platia ustanovenia pre MSR.

4.7 Regionálny Rally Pohár (RRP)

4.7.1 Účasť v seriáli

RRP je vypísaný pre jazdcov a spolujazdcov, ktorí spĺňajú tieto podmienky:

- sú občanmi Slovenskej republiky
- majú minimálny vek 18 rokov
- sú držiteľmi vodičského preukazu pre skupinu B
- jazdec je držiteľom celoročnej licencie jazdca SAMŠ a nešiel v danom a ani predchádzajúcom roku v klasifikácii MSR alebo SRP
- alebo jazdec/spolujazdec sa podujatia zúčastní s "dennou licenciou", ktorú získajú po absolvovaní inštruktáže pred podujatím, licencia bude vydaná formou zoznamu jazdcov, ktorým bola licencia vydaná.

4.7.2 Účasť na podujatí

Okrem jazdcov podľa bodu 4.7.1 sa RRP môžu zúčastniť aj jazdci a spolujazdci, ktorí spĺňajú tieto podmienky:

- majú minimálny vek 18 rokov
- sú držiteľmi vodičského preukazu pre skupinu B
- jazdec/spolujazdec nevlastní licenciu SAMŠ a ani krajiny EU a FIA CEZ (jazdec/spolujazdec sa podujatia zúčastní s "dennou licenciou", ktorú získajú po absolvovaní inštruktáže pred podujatím, licencia bude vydaná formou zoznamu jazdcov, ktorým bola licencia vydaná) alebo jazdec/spolujazdec je držiteľom celoročnej licencie jazdca SAMŠ.

4.7.3 Spôsobilé vozidlá

Vozidlá 2WD, ktoré sú v súlade s technickými predpismi pre niektorú zo skupín A, N, H, NH, F, P, A/SK, N/SK, HK4, HK5, Rally4, Rally5. Tieto vozidlá (okrem Rally4 a Rally5) nemusia byť testované a nemusia mať platný PŠV.

Bezpečnostné požiadavky

- a) bezpečnostná klietka podľa Prílohy J MŠP FIA v minimálnom prevedení ako pre skupinu P, v prípade vozidiel s objemom nad 2000 cm³ v prevedení ako pre skupinu F NTP,
- b) sedadlo vozidla podľa štandardu FIA aj po skončení životnosti,
- c) bezpečnostné pásy podľa štandardu FIA aj po skončení životnosti nevykazujúce známky poškodenia.

4.7.4 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

X1 – do 1600 cm³

X2 – nad 1600 cm³

Vozidlá so vznetovým motorom budú zaradené do objemových tried podľa ich nominálneho objemu.

4.8 Vypísané klasifikácie

klasifikácie podľa bodu 3.4

4.9 Hodnotenia

4.9.1 Hodnotenie na podujatiach

Pri hodnotení RRP získa posádka v každej rally zaradenej do RRP body za umiestnenie: na prvom až desiatom mieste body podľa stupnice: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 a 1 bod.

4.9.2 Hodnotenie seriálu RRP

Víťzami RRP vo vypísaných klasifikáciách sa stanú posádky, ktoré získajú zo započítaných súťažných dní najvyšší počet bodov podľa kritérií uvedených v bode 2.2.2 (úvodnej kapitoly MSR).

Počet započítaných súťažných dní je:

- ak sa uskutoční 6 a menej súťažných dní = počet uskutočnených súťažných dní - 1
- ak sa uskutoční 7 alebo 8 súťažných dní = počet uskutočnených súťažných dní - 2
- ak sa uskutoční 9 a viac súťažných dní = počet uskutočnených súťažných dní - 3

V prípade rovnosti bodov budú použité kritéria pre seriály MSR.

Posádka, u ktorej sa v priebehu sezóny zmenil spolujazdec, je považovaná za tú istú posádku a v konečnom hodnotení RRP bude uvedený ten spolujazdec, s ktorým jazdec získal najviac bodov. Pri rovnosti bodov rozhoduje zloženie posádky pri ich poslednom bodovanom podujatí.

4.10 Špeciálne ustanovenia pre RRP

Predpísaná celková dĺžka RS pre RRP je 10 – 25 km. Pre podujatia, kde je vypísaná klasifikácia SRP, musí mať RRP kratšiu trať (počet km RS) ako pre SRP.

Samostatné podujatie RRP sa musí uskutočniť podľa predpisov pre FIA Regionálne majstrovstvá Rally s úpravami pre MSR, pričom všetky odlišnosti musia byť uvedené v ZU podujatia a schválené Rally komisiou SAMŠ.

5. Pohár Organizátora (PO)

Na samostatnom podujatí SRP alebo na samostatnom podujatí RRP môže byť vypísaná klasifikácia PO za týchto podmienok.

5.1 Účasť na podujatí

PO sa môžu zúčastniť len jazdci a spolujazdci, ktorí spĺňajú tieto podmienky:

- majú minimálny vek 18 rokov
- sú držiteľmi vodičského preukazu pre skupinu B
- sú držiteľmi celoročnej licencie jazdca SAMŠ (minimálne s obmedzením pre poháre) a spĺňajú podmienky nomináčného zoznamu jazdcov rally 2024, alebo sú držiteľmi licencie z krajiny CEZ.

5.2 Spôsobilé vozidlá

Vozidlá, ktoré sú v súlade s technickými predpismi pre niektorú zo skupín A, N, H, NH, F, P, SRC, WRC/SK, A/SK, N/SK, HK4, HK5, R1, R2, R3, R4, R5, Rally5, Rally4, Rally3, Rally2, RGT, NGT. Tieto vozidlá musia byť testované a musia mať platný PŠV.

Pre vozidlá aj pre posádku platia bezpečnostné predpisy pre MSR.

Jazdci s licenciou s obmedzením pre SRP sa môžu podujatia zúčastniť len s vozidlom spôsobilým pre SRP

5.3 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

Rozdelenie vozidiel do tried bude uvedené v ZU podujatia, Rally komisia SAMŠ odporúča delenie do týchto tried, pričom pri počte vozidiel menej ako 4 by sa dotknutá trieda spojila s vyššou triedou.

PO1 – vozidlá s objemom do 1400 cm³ včítane

PO2 – vozidlá s objemom od 1400 cm³ – do 1600 cm³

PO3 – vozidlá s objemom od 1600 cm³ – do 2000 cm³

PO4 – vozidlá s objemom od 2000 cm³

Vozidlá s dieselovým motorom budú zaradené do objemových tried podľa ich nominálneho objemu.

5.4 Špeciálne ustanovenia pre PO

Celková dĺžka RS na podujatí SRP je podľa predpisov pre SRP, na podujatí RRP podľa predpisov pre RRP. PO nesmie mať dlhšiu trať ako najvyššia klasifikácia na podujatí.

6. Rally pravidelnosti (RP)- moderné vozidlá

Pre rok 2024 SAMŠ nevypisuje seriál Rally pravidelnosti. Organizátori podujatí zapísaných v kalendári SAMŠ môžu v ZU podujatia zaradiť aj klasifikáciu RP podľa predpisov RP.

Účasť na podujatí

Podujatia sa môžu zúčastniť jazdci za podmienok:

- majú minimálny vek 18 rokov,
- sú držiteľmi vodičského preukazu pre skupinu B,
- sú držiteľmi celoročnej licencie jazdca SAMŠ alebo licencie z ASN z krajín FIA CEZ alebo EU,
- alebo sa podujatia zúčastnia s "dennou licenciou", ktorú získajú po absolvovaní inštruktáže pred podujatím, licencia bude vydaná formou zoznamu jazdcov, ktorým bola licencia vydaná.

Počet členov posádky je ľubovoľný, maximálne podľa TP vozidla. Súčasťou posádok môžu byť aj osoby pod 18 rokov.

Spôsobilé vozidlá

Spôsobilé sú všetky vozidlá s platným OTP.

Rozdelenie vozidiel do tried

Rozdelenie vozidiel do tried podľa ZU podujatia.

Nie sú povinné žiadne bezpečnostné prvky vozidla a alebo posádky. Sú ale dôrazne odporúčané.

Priebeh podujatia - výsledky

Platia pravidlá ako pre Slovenskú trofej rally pravidelnosti historických automobilov.

7. MSR rally historických automobilov (MSR RHA)

Pre rok 2024 sú vypísané MSR v rally historických automobilov (MSR RHA) pre súťažiacich a jazdcov, ktorí majú platnú:

- a) Medzinárodnú licenciu jazdca požadovaného stupňa alebo národnú licenciu jazdca bez obmedzenia a licenciu súťažiaceho vydanú SAMŠ, jazdci a spolujazdci s licenciou SAMŠ musia byť zapísaní v nominačnom zozname jazdcov rally.
- b) Medzinárodnú licenciu jazdca požadovaného stupňa a licenciu súťažiaceho vydanú ASN z krajín EU alebo FIA CEZ a zároveň povolenie štartu v zahraničí.
- c) Národnú licenciu jazdca a licenciu súťažiaceho vydanú FAS ČR a povolenie štartu v zahraničí.

Súťaže MSR RHA budú súčasťou súťaží MSR v rally, alebo budú organizované ako samostatná súťaž.

7.1 Spôsobilé vozidlá

7.1.1

MSR RHA sa môžu zúčastniť vozidlá zaradené do kategórie:

7.1.1.1

HK 1 a HK 2, ktoré majú platný športový preukaz súťažného vozidla, platné HTP alebo NHTP. Môže sa zúčastniť aj vozidlo, ktoré má na TV SAMŠ podanú žiadosť, vypísané tlačivo na HTP/NHTP a súhlas TV SAMS .

7.1.1.2

HK4 a HK5, ktoré majú platný športový preukaz súťažného vozidla

7.1.2

MSR RHA sa v kategórii HK1 a HK2 môžu zúčastniť iba vozidlá, ktoré zodpovedajú predpisom:

- súčasnej Prílohe K MŠP FIA,
- prílohe J MŠP FIA v príslušnej perióde,
- platnému NTP pre skupinu NH.

7.1.3

- Vozidlá s prepľňovaným motorom musia byť vybavené restriktormi podľa aktuálnej Prílohy K MŠP FIA.
- Vozidlá s prepľňovaným motorom budú zaradené do objemových tried na základe prepočítavacieho koeficientu uvedeného v ich HTP alebo NHTP. Pre prepočet platia tieto koeficienty: perióda J 1 – 1,4; perióda J 2 - 1,7

7.1.4 Doplňujúce podmienky

Vozidlá homologované s elektronickými riadiacimi jednotkami, s elektrickými systémami riadenia motorov, alebo čidlami, ktorými bolo ich používanie dobovou Prílohou J povolené, musia používať ten istý systém, pripojený a funkčný, ako bol systém používaný v danom období, alebo požadovaný Prílohou J z daného obdobia.

7.2 Rozdelenie vozidiel

7.2.1 Kategória HK 1

Cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1931 do 31.12.1981 periódy D, E, F, G1, G2, H1, H2, I.

Rozdelenie podľa objemu HK 1: do 1150 cm³, do 1300 cm³, do 1600 cm³, do 2000 cm³, nad 2000 cm³.

7.2.2 Kategória HK 2

Cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1982 do 31.12.1990 periódy J1, J2.

Rozdelenie podľa objemu HK 2: do 1300 cm³, do 1600 cm³, do 2000 cm³, nad 2000 cm³

7.2.3 Kategória HK4

Do tejto skupiny budú zaradené cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1958 do 31.12.1990, ktoré sú v súlade s MŠP FIA Príloha K s povolenými odchýlkami uvedenými v NTP pre skupinu HK4.

Rozdelenie podľa objemu HK4: do 1300 cm³, do 1600 cm³, do 2000 cm³, nad 2000 cm³.

7.2.4 Kategória HK5

Do tejto skupiny budú zaradené vozidlá cestovné, upravené cestovné, GT a GTS homologované od 1.1.1991 do 31.12.1996.

- skupín N, A, Kit car, WRC
- skupiny B pre rally s výnimkami uvedenými v Prílohe K, čl. 7.4.

Vozidlá musia zodpovedať homologačnému listu zo svojej doby. Zaradené môžu byť existujúce ale aj novo postavené vozidlá, ktoré ale musia zodpovedať Prílohe J a homologačnému listu v danej dobe alebo národným technickým predpisom z toho obdobia.

Rozdelenie podľa objemu HK5: do 1300 cm³, do 1600 cm³, do 2000 cm³, nad 2000 cm³

7.3 Hodnotenie na podujatí

Hodnotenie bude prevedené v absolútnom poradí, v kategóriách a v objemových triedach. Do absolútneho poradia nebudú zaradené vozidlá kategórií HK4 a HK5.

7.3.1

Organizátor rally je povinný vyhlásiť jazdcov, ktorí sa umiestnili na 1. až 3. mieste v absolútnom poradí MSR HA a v jednotlivých kategóriách MSR RHA, za predpokladu, že štartovali minimálne 3 vozidlá. Pri nesplnení tejto podmienky bude vyhlásený len víťaz.

Organizátor môže podľa svojho uváženia vyhlásiť aj jednotlivé objemové triedy.

7.4 Vypísané klasifikácie v MSR RHA a hodnotenie majstrovstiev

7.4.1 Hodnotenie seriálu

MSR RHA bude vyhlásené v absolútnom poradí a v jednotlivých kategóriách. Do absolútneho poradia nebudú zaradené vozidlá kategórii HK4 a HK5.

7.4.2 Body sa budú prideľovať nasledovne:

25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

Za posledný uskutočnený súťažný deň sezóny body: 37,5; 27; 22,5; 18; 15; 12; 9; 6; 3; 1,5.

7.4.3 Dvojetapová súťaž

U 2-etapových rally budú pridelené body samostatne za každý súťažný deň. Dokončenie etapy znamená dôjsť s vozidlom do cieľa etapy a odovzdať vozidlo do UP.

7.4.4

Počet započítaných súťažných dní je rovný počtu uskutočnených súťažných dní mínus štyri. Pre určenie posádky je rozhodujúci jazdec. Posádka, u ktorej sa v priebehu sezóny zmenil spolujazdec, je považovaná za tú istú posádku a v konečnom hodnotení MSR RHA bude uvedený ten spolujazdec, s ktorým jazdec získal najviac bodov. Pri rovnosti bodov rozhoduje zloženie posádky pri ich poslednom bodovanom podujatí.

7.4.5 Bonusové body

7.4.5.1 Body do absolútneho hodnotenia

- Všetkým posádkam, ktoré odštartujú do 1. RS súťažného dňa bude do hodnotenia seriálu pripísaný 1 bod.
- Všetkým posádkam, ktoré súťažia s vozidlami s platnými HTP bude do hodnotenia seriálu pripočítané 3 body za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.
- Vozidlá periód D,E F 4 body, periód G1 a G2 3 body, periód H1,H2, 2 body, periódy I 1 bod za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.

7.4.5.2 Body hodnotenia kategórii a tried

- Všetkým posádkam, ktoré odštartujú do 1. RS súťažného dňa bude do hodnotenia seriálu pripísaný 1 bod.
- Všetkým posádkam, ktoré súťažia s vozidlami s platnými HTP bude do hodnotenia seriálu pripočítané 3 body za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.
- V kategórii HK1, vozidlá periód H1 a H2 1 bod, periód G1 a G2 2 body, vozidlá periód D, E a F 3 body za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.
- V kategórii HK2, vozidlá periód J1 1 bod za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.

7.5 Charakteristika rally MSR RHA

7.5.1 Jednoetapová rally:

Celková dĺžka RS je 50 až 105 km.

7.5.2 Dvojetapová rally:

- celková dĺžka RS 105 až 160 km
- nové štartovné poradie do 2. etapy.

7.6 Doplnujúce predpisy

7.6.1

MSR RHA sa riadi športovými predpismi pre FIA regionálne majstrovstvá v rally s úpravami pre MSR a SRP.

7.6.2

Na všetkých RHA je povolená ochrana spodku vozidla.

7.6.3

Na vozidlách pre RHA je možné použiť pneumatiky podľa platnej Prílohy K MŠP FIA. Pneumatiky typu SLICK sú zakázané.

7.6.4 Servis

Servis na vozidlách, okrem tankovania, je dovolený v servisných parkoviskách a aj na spojovacích úsekoch. Prípadné obmedzenia musia byť uvedené v ZU podujatia. Servis môže vykonávať ktorýkoľvek člen teamu a využiť aj náradie, náhradné diely dopravované mimo súťažného vozidla s výnimkou pneumatík a kolies. Je dovolené použiť len pneumatiky a kolesá, ktoré boli na/v súťažnom vozidle pri výjazde zo servisnej zóny. Tankovanie je povolené len v tankovacích zónach a na komerčných čerpacích staniaciach na spojovacích úsekoch.

8. Rally Legend

8.1 Všeobecné ustanovenia

Predvádzanie Rally Legend bude usporiadané ako súčasť iných rally, jedno alebo dvojetapových, alebo ako samostatné podujatie. Predvádzacie jazdy historických súťažných vozidiel – Rally Legend na trati RS bez merania času majú za účel predviesť a ukázať diváckej verejnosti tieto historické vozidlá. Organizátor k názvu súťaže vhodným spôsobom pridá názov Rally Legend.

Posádka sa môže vrátiť po odstúpení späť do súťaže za týchto podmienok:

- a) hneď po odstúpení posádka zavolá na tel. číslo na nahlasovanie odstúpenia,
- b) posádka po odstránení poruchy zavolá späť na rovnaké číslo a oznámi úmysel zapojiť sa späť do súťaže, uvedie aj číslo ČK, kde sa plánuje pripojiť k súťažnému poľu,
- c) opätovné zaradenie do súťaže je možné len v ČK v čase, kedy danou ČK bude prechádzať pole súťažných vozidiel, posádka si dá v ČK zaznamenať čas v čase, kde by sa zhruba pohybovala, ak by zo súťaže neodstúpila,
- d) ak posádka odstúpila na RS, po trati sa môže pohybovať len po skončení RS a jej otvorení pre verejnú premávku. Rovnaké pravidlo platí aj pre prípad, ak posádka chce použiť tento úsek na prejazd k ČK pre napojenie sa do súťaže.

8.2 Účastníci

Zúčastniť sa môže posádka – jazdec a spolujazdec, ktorí sú držiteľmi vodičského preukazu na vedenie motorového vozidla, a zároveň sú držiteľmi niektorej platnej licencie jazdca vydanéj SAMŠ, alebo ASN členských štátov EU, FIA CEZ, minimálne však s dennou licenciou.

8.3 Povolené vozidlá

Rally Legend sa môžu zúčastniť historické automobily (HA) alebo ich repliky, homologované do 31.12.1996. Vozidlo musí mať platný preukaz športového vozidla a RLTP, HTP, NHTP alebo HRCP alebo NHRCP.

Vozidlo – replika HA by malo zodpovedať vzhľadom a technickým prevedením pôvodnému historickému automobilu a pôvodnej homologácii. Pre vozidlá Rally Legend je doporučené použiť pôvodné farebné prevedenie, ktoré zodpovedá pôvodnému továrenskému alebo teamovému prevedeniu.

8.4 Rozprava

- a) Organizátor zaistí pred štartom Rally Legend rozpravu s jazdcami. Počas rozpravy budú jazdci zoznámení s pravidlami a spôsobom jazdy po trati a trati RS.
- b) Účelom Rally Legend je predvedenie HA širokej verejnosti, čas a spôsob prejazdu RS nesmie byť meraný, ani inak hodnotený. Rally Legend nemôžu byť zamieňané s pretekmi typu Drift.

8.5 Hodnotenie jednotlivých súťaží

Podľa kritérií uvedených v ZU. Predmetom hodnotenia nesmie byť spôsob jazdy a čas.

9. Slovenská trofej pravidelnosti rally historických automobilov (STRHP)

Pre rok 2024 vypisuje SAMŠ Slovenskú trofej pravidelnosti rally historických automobilov. (STRHP) Je pre súťažiacich a jazdcov z krajín EU alebo FIA CEZ, ktorí majú platnú:

- a) Medzinárodnú licenciu požadovaného stupňa a licenciu súťažiaceho;
- b) Národnú licenciu jazdca vydanú ASN z krajín EU alebo FIA CEZ a licenciu súťažiaceho;
- c) Národnú licenciu jazdca SAMŠ alebo národnú licenciu jazdca s obmedzením pre STRHP vydanú SAMŠ. V tomto prípade je možný štart jazdca vo veku od 17 rokov, ak vyhovuje podmienkam uvedeným v kapitole III., bod 2.3 – Vekové hranice pre vydanie národnej

licencie jazdca, je držiteľom celoročnej licencie jazdca SAMŠ a vodičského preukazu vydaného na Slovensku, spolujazdec nesmie byť mladší ako 18 rokov.

Licencia súťažiaceho môže byť nahradená licenciou jazdca v zmysle tejto Ročenky.

- d) Jazdci, ktorí sa zaregistrujú na podujatie a získajú „dennú licenciu“ pri splnení podmienok podľa tejto ročenky. Títo sa povinne musia zúčastniť rozpravy, ktorej miesto a čas bude uvedený v ZU súťaže. Výsledky jazdcov sa započítavajú do celkového hodnotenia seriálu.

9.1 Spôsobilé vozidlá STRHP

- Vozidlá periódy D-J (1.1.1931 – 31.12.1990) podľa Prílohy K s platným HTP alebo NHTP;
- Sériové vozidlá s evidenčným číslom, s platným technickým preukazom, platnou TK a EK, vyrobené od 1.1.1955 do 31.12.1999;
- vozdilá, ktoré majú vydané preukazy FIA HRCP alebo preukazy SAMŠ RLTP, NHRCP;
- vozdilá s atestáciou FIVA a zvláštnym evidenčným číslom „H“ vyrobené od 1.1.1955 .
- vozdilá skupiny HK4
- Cestovné, upravené cestovné vozidlá, GT a GTS homologované od 1.1.1991 do 31.12.1996, skupín N, A, B, Kit car, WRC. Vozidlá musia zodpovedať homologačnému listu zo svojej doby. Zaradené môžu byť existujúce ale aj novo postavené vozidlá, ktoré ale musia zodpovedať Prílohe J a homologačnému listu v danej dobe alebo národným technickým predpisom z toho obdobia
- Je povinné používať pneumatiky schválené pre cestnú premávku s označením E.

9.1.1

Pre všetky vozidlá zúčastňujúce sa rally pravidelnosti HA sa dôrazne odporúča bezpečnostné vybavenie podľa Prílohy K a Prílohy J (ochranný rám, hasiaci prístroj, bezpečnostné pásy a sedadlá, odpojovač el.obvodu).

9.1.2 Minimálna bezpečnostná výbava posádky STRHP

- Prilba nie je povinná. Odporúča sa prilba schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie pokiaľ nevykazuje známky poškodenia.
- Kombinéza nie je povinná, odporúča sa dlhý rukáv, dlhé nohavice.
- Spodné prádlo ľubovoľné.
- Rukavice ľubovoľné.
- Povinná je pevná športová obuv.

9.2 Rozdelenie vozidiel STRHP

Všetky spôsobilé vozidlá sú hodnotené spolu bez rozdelenia.

9.3 Administratívne a technické preberanie STRHP

Posádka na administratívnom preberaní predloží:

- vyplnenú technickú kartu
- preukaz športového alebo historického vozidla alebo technický preukaz vozidla (veľký)
- licencie jazdcov (spolujazdcov), ak sú vydané
- vodičské preukazy jazdca a spolujazdca
- doklad o povinnom zmluvnom poistení vozidla
- doklad o uzatvorení osobného úrazového poistenia – toto poistenie je dôrazne odporúčané.

V rámci technického preberania bude vykonaná kontrola dokumentácie vozidla a kontrola stavu vozidla.

9.4 Pravidlá Rally pravidelnosti

9.4.1 Definícia

Trať rally pravidelnosti pozostáva z 1 alebo viacerých skúšok pravidelnosti (v ďalšom SP) medzi ktorými sú spojovacie úseky. Skúška pravidelnosti je skúškou dodržania predpísaného času na určenej trati SP. Posádka, ktorá získa najmenší počet trestných bodov (TB) zo SP, z ČR a iných trestov sa stáva víťazom. Pre Rally pravidelnosti platia predpisy platné pre rally, pokiaľ Pravidlá rally pravidelnosti nestanovujú niečo iné.

9.4.2 Posádka

Posádka každého vozidla je zložená z dvoch osôb, ktoré sa označujú ako jazdec a spolujazdec. Obaja členovia posádky môžu riadiť vozidlo v priebehu rally za podmienky, že sú držiteľmi príslušného vodičského oprávnenia. Účasť tretej osoby vo vozidle nie je povolená.

9.4.3 Obhliadka trate

Pri rally pravidelnosti obhliadka trate nie je povolená. Posádka dostane itinerár spolu s VN s predpísanými časmi minimálne 1 hodinu pred štartom, presné miesto a čas budú uvedené v ZU podujatia.

9.4.3.1 Kalibračný úsek

Usporiadateľ je povinný vytýčiť kalibračný úsek v dĺžke 4 až 10 km a zahrnúť ho do itineráru pre STRHP. Začiatok a koniec kalibračného úseku v itinerári musí byť určený GPS súradnicami.

9.5 Skúšky pravidelnosti – SP

9.5.1

Skúška pravidelnosti je skúškou dodržania predpísaného času pre absolvovania predpísanej trate SP. Meranie času sa vykonáva s presnosťou na 1 desatinu sekundy. Absolútna hodnota rozdielu medzi predpísaným a dosiahnutým časom absolvovania SP je počet trestných bodov, ktoré obdrží posádka za príslušnú SP. Dôrazne sa doporučuje, aby v SP bolo viac tajných meraní na dodržiavanie predpísanej priemernej rýchlosti.

9.5.2

Štart je pevný s vozidlom na štartovej čiare. Každé vozidlo, ktoré nie je schopné opustiť do 20 sekúnd od štartového signálu priestor štartu, je potrestané penalizáciou 300 TB a bude usporiadateľmi odtlačené zo zóny štartu.

9.5.3

Cieľ skúšky pravidelnosti je letmý.

9.5.4

Zastavenie medzi žltým návěstím cieľa SP a panelom Stop je zakázané pod penalizáciou 100 TB a bude oznámené RŠK. Opakovanie priestupku je dôvodom k diskvalifikácii.

9.5.5

Je zakázané bezdôvodné zastavenie alebo prerušenie jazdy v skúške pravidelnosti.

9.5.5.1

Dĺžka etáp bude uvedená v ZU.

9.5.5.2

Predpísaná priemerná rýchlosť a predpísaný čas na prejazd SP budú zverejnené vo vykonávacích nariadeniach maximálne 1 hodinu pred štartom. Maximálna priemerná rýchlosť na celej SP je 50 km/h.

9.5.5.3

Posádke bude pridelená penalizácia 300 TB za každú nedokončenú alebo neabsolvovanú SP.

9.5.6 Postup pri nedokončení alebo neabsolvovaní SP

Posádka nemusí počas súťaže absolvovať celú trať pretekov. Počet odstúpení a opätovných zaradení sa do súťaže nie je limitovaný. Posádka, musí prejsť ČK štartu každej etapy a ČK cieľa súťaže vo svojom čase, aby bola na súťaži klasifikovaná.

9.5.6.1

Posádka sa môže vrátiť po odstúpení späť do súťaže za týchto podmienok:

- a) hneď po odstúpení posádka zavolá na tel. číslo na nahlasovanie odstúpenia,
- a) posádka po odstránení poruchy zavolá späť na rovnaké číslo a oznámi úmysel zapojiť sa späť do súťaže, uvedie aj číslo ČK, kde sa plánuje pripojiť k súťažnému poľu,

- b) opätovné zaradenie do súťaže je možné len v ČK v čase, kedy danou ČK bude prechádzať pole súťažných vozidiel, posádka si dá v ČK zaznamenať čas v čase, kde by sa zhruba pohybovala, ak by zo súťaže neodstúpila,
- c) v ČK opätovného zaradenie do súťaže, posádka nepodlieha trestu za skorší alebo neskorší čas prejazdu,
- d) ak posádka odstúpila na skúške pravidelnosti na uzatvorenej trati, po trati sa môže pohybovať len po skončení SP a jej otvorení pre verejnú premávku, rovnaké pravidlo platí aj pre prípad, ak posádka chce použiť tento úsek na prejazd k ČK pre napojenie sa do súťaže,
- e) pohyb po odstúpení po trati skúšky pravidelnosti v rámci verejnej premávky nie je nijako obmedzený.

9.5.6.2

Posádke bude pridelená penalizácia 300 TB za každú nedokončenú alebo neabsolvovanú SP. V prípade, ak posádka odstúpi a opätovne sa zaradi do súťaže, pričom nevynechá žiadnu SP, bude jej pridelená penalizácia 300 TB.

9.5.6.3

V prípade, že posádka zastaví na trati SP musí odstaviť svoje vozidlo mimo trať a pokračovať ďalej iba podľa pokynov traťových komisárov. Jazda v protismere SP je prísne zakázaná.

9.5.6.4

Posádka nesmie prekročiť predpísanú priemernú rýchlosť o viac ako 10%. V prípade porušenia tohto pravidla môže RŠK uplatniť trest podľa MŠP FIA.

9.5.6.5

Pokiaľ posádka opakovane alebo podstatne prekročí stanovenú priemernú rýchlosť, bude oznámená RŠK.

9.5.7 Servis

- a) servis je definovaný ako neobmedzená práca na súťažnom vozidle.
- b) pri rally pravidelnosti nie je servis obmedzený polohou ani počtom členov tímu a môže byť vykonaný aj mimo servisnej zóny, okrem miest, ktoré sú v ZU výslovne zakázané
- c) tankovanie je povolené na komerčných čerpacích staniaciach na trase spojovacích úsekov alebo v TZ
- d) pokiaľ usporiadateľ určí v ZU servisné parkovisko aj pre posádky rally pravidelnosti, platia pre tieto posádky v plnom rozsahu pravidlá pre servis (napr. plachta pod vozidlom pri práci na vozidle, vjazd iných vozidiel s označením usporiadateľa, ...)

9.5.8 Určenie výsledkov

Výsledky sa stanovujú zo súčtu penalizácií dosiahnutých na skúškach pravidelnosti, časových penalizácií udelených v spojovacích úsekoch a všetkých ostatných penalizácií vyjadrených v TB.

9.5.8.1

- a) Na spojovacích úsekoch bude rozdiel medzi skutočným a ideálnym časom prjazdu do ČK penalizovaný takto:
- b) za neskorý prjazd: 10 TB za každú minútu alebo jej zlomok
- c) za predčasný prjazd: 60 TB za každú minútu alebo jej zlomok.

9.5.8.2

Na trati skúšky pravidelnosti bude rozdiel medzi skutočným a predpísaným časom penalizovaný za každú sekundu rozdielu 1 TB, napr. predpísaný čas v SP = 10 minút:

- a) reálny čas posádky 9 min. 39 sek. = rozdiel -21 sek. = 21 TB
- b) reálny čas posádky 10 min. 31 sek. = rozdiel 31 sek. = 31 TB.

9.5.8.3 Ceny

Organizátor udelí ceny prvým trom posádkam v absolútnej klasifikácii.

9.5.9 Uzavreté parkovisko

Vozidlá zúčastňujúce sa Rally pravidelnosti nepodliehajú režimu uzavretého parkoviska po dojazde do cieľa.

9.5.10 Vzorová tabuľka predpísaných časov a priemerných rýchlostí

SP	názov	km	čas	priemer
1				
2				
3				
4				
5				

9.6 Vypísané klasifikácie v STRHP a hodnotenie seriálu

9.6.1 Hodnotenie seriálu

MSR STRHP bude vyhlásené v absolútnom poradí.

9.6.2 Body sa budú pridelovať nasledovne:

25, 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

9.6.3 Za posledný uskutočnený súťažný deň sezóny body:

37,5, 27, 22,5, 18, 15, 12, 9, 6, 3, 1,5

9.6.4

U 2-etapových rally budú pridelené body samostatne za každý súťažný deň. Dokončenie etapy znamená dôjsť s vozidlom do cieľa etapy.

9.6.5

Počet započítaných súťažných dní je rovný počtu uskutočnených súťažných dní. Pre určenie posádky je rozhodujúci jazdec. Posádka, u ktorej sa v priebehu sezóny zmenil spolujazdec, je považovaná za tú istú posádku a v konečnom hodnotení STRHP bude uvedený ten spolujazdec, s ktorým jazdec získal najviac bodov. Pri rovnosti bodov rozhoduje zloženie posádky pri ich poslednom bodovanom podujatí.

10. Medzinárodné Majstrovstvá SR PAV (MMSR PAV) a MSR PAV (MSR PAV)

10.1 Názov majstrovstva:

- Dynamax Medzinárodné Majstrovstvá Slovenskej republiky v pretekoch automobilov do vrchu (MMSR PAV).
- Dynamax Majstrovstvá Slovenskej republiky PAV (MSR PAV).

10.2 Všeobecné ustanovenia

10.2.1

MMSR PAV je vypísané pre súťažiacich a jazdcov, ktorí majú platnú:

- medzinárodnú licenciu jazdca minimálne stupňa ITD- R (Kategória I) alebo ITC-R (kategória II) alebo národnú licenciu jazdca a licenciu súťažiaceho vydanú SAMŠ,
- medzinárodnú licenciu jazdca minimálne stupňa ITD- R (Kategória I) alebo ITC-R (kategória II) a licenciu súťažiaceho vydanú ASN z krajín EU alebo FIA CEZ a zároveň povolenie štartu v zahraničí,
- národnú licenciu jazdca a licenciu súťažiaceho vydanú FAS ČR,
- sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B,
- pre jazdcov, ktorí ešte nie sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B, platia ustanovenia uvedené v kapitole III., bode 2.3 – Vekové hranice pre vydanie národnej licencie jazdca.

10.2.2

MSR PAV je vypísané pre súťažiacich a jazdcov, ktorí majú platnú:

- medzinárodnú licenciu jazdca minimálne stupňa ITD- R (Kategória I) alebo ITC-R (kategória II) vydanú SAMŠ a licenciu súťažiaceho vydanú SAMŠ,
- národnú licenciu jazdca vydanú SAMŠ a licenciu súťažiaceho vydanú SAMŠ.
- sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B,
- pre jazdcov, ktorí ešte nie sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B, platia ustanovenia uvedené v kapitole III., bode 2.3 – Vekové hranice pre vydanie národnej licencie jazdca.

10.3 Spôsobilé vozidlá

10.3.1 Kategória I pre MMSR

V zmysle technických predpisov článku 258-1 – HCC 1 Prílohy J MŠP. Všetky vozidlá Kategórie 1 musia mať preukaz športového vozidla a technický list Pf.

10.3.2 Kategória I pre MSR

- V zmysle Prílohy J MŠP: skupina S2000 (okruh a rally), R1, R2, R3, R4, R5, Rally2, Rally 2 Kit (VR4K), Rally 3, Rally 4 (VR2B), Rally 5, Rally 5- Kit, E2-SH,N, A (vrátane Kit Car, S1600), WRC, GT3, RGT, E1.
 - V zmysle NTP SAMŠ skupina P,F, E1/SK, NF 1000),N/SK, WRC/SK, A/SK, GT3/SK, SP/SK, NGT/SK, SRC, MX5, MX5ND, HCC 1/SK.
 - V zmysle technických predpisov článku 258-1 HCC 1 Prílohy J MŠP.
- Všetky vozidlá Kategórie 1 musia mať preukaz športového vozidla a technický list Pf.

10.3.3 Kategória II pre MMSR

V zmysle Prílohy J MŠP skupina D/E2-SS, CN/E2-SC. Všetky vozidlá Kategórie 2 musia mať preukaz športového vozidla, vydaný príslušnou ASN a aplikované všetky ustanovenia čl 258-2 Prílohy J .

10.3.4 Kategória II pre MSR PAV

- V zmysle Prílohy J MŠP skupina D/E2-SS, CN/E2-SC, Formula 4 -1400cm³, SBS, XC, XC jun .
- V zmysle NTP SAMŠ skupina NF 1000.

10.4 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

10.4.1 Kategória I MMSR PAV

Skupina 1	Pf 15 až 39
Skupina 2	Pf 40 až 79
Skupina 3	Pf 80 až 119
Skupina 4	Pf 120 až 159
Skupina 5	Pf 160 a viac

10.4.2 Kategória I MSR PAV

Skupina 1	Trieda 1 Pf 15 až 39
Skupina 2	Trieda 2 Pf 40 až 79
Skupina 3	
Trieda 3a	Pf 80 až 99
Trieda 3b	Pf 100 až 119
Skupina 4	
Trieda 4a	Pf 120 až 139
Trieda 4b	Pf 140 až 159
Skupina 5	
Trieda 5a	Pf 160 až 199
Trieda 5b	Pf 200 až 249
Skupina 6	
Trieda 6	Pf 250 a viac

10.4.3 Kategória II

- skupina D/E2 (D/E2-SS, CN/E2-SC, Formula 4 vrátane NF1000
- Skupina Cross car (SBS, XC, XC jr.)

Objemové triedy:

D/E2 do 2000 cm³ nad 2000 cm³

10.5 Vypísané klasifikácie MMSR a MSR PAV

10.5.1 Medzinárodné Majstrovstvá Slovenskej republiky PAV (MMSR PAV)

kategórie I,II

10.5.2 Majstrovstvá Slovenskej republiky PAV (MSR PAV)

- absolútne poradie
- v triedach podľa čl. 11.4.2. a objemových triedach podľa čl. 11.4.3.
- kategória Junior pre jazdcov do veku do 23 rokov, vrátane roka, v ktorom dosiahne vek 23 rokov
- kategória Ženy - iba absolútne poradie.

10.6 Hodnotenie v seriáli MMSR a MSR PAV

10.6.1 Hodnotenie jazdcov na podujatí

Pre hodnotenie v seriáli získava jazdec vo všetkých vypísaných klasifikáciách (aj v absolútnej) body za preteky (v prípade dvojpretekov za jednotlivé dni) nasledovne:

Umiestnenie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet bodov	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

Body získané na posledných pretekoch (v prípade dvojpretekov druhý deň) sa body násobia koeficientom 1,5.

10.6.2 Hodnotenie seriálov MMSR a MSR PAV

Majstrami SR vo vypísaných klasifikáciách sa stanú jazdci, ktorí získajú zo započítaných podujatí najvyšší počet bodov, podľa kritérií uvedených v bode 2 – hodnotenie kapitola V.

10.6.2.1 Športové predpisy pre MSR a seriály SAMŠ.

- Jazdec, ktorý chce byť v záverečnej klasifikácii MMSR PAV a je držiteľom medzinárodnej alebo národnej licencie jazdca vydananej SAMŠ, musí štartovať aspoň na jednom podujatí, ktoré je v kalendári MMSR PAV mimo územia Slovenskej republiky .
- Jazdec, ktorý chce byť v záverečnej klasifikácii MMSR PAV a je držiteľom medzinárodnej alebo národnej licencie jazdca inej ASN, musí štartovať aspoň na dvoch podujatiach, ktoré sú v kalendári MMSR PAV na území Slovenskej republiky .

10.6.2.2 Počet započítavaných podujatí pre MMSR a MSR PAV

Do konečného hodnotenia sa z celkového počtu organizovaných pretekov započítavajú najlepšie bodové výsledky zo započítaných pretekov takto:

- Ak sa uskutoční 10 a menej pretekov: potom počet započítaných pretekov sa rovná počtu uskutočnených pretekov mínus 2.
- Ak sa uskutoční 11 a viac pretekov: potom počet započítaných pretekov sa rovná počtu uskutočnených pretekov mínus 3.

10.7 Špeciálne ustanovenia

10.7.1 Školenia pre jazdcov

Podujatí MSR PAV a SKP sa môžu zúčastniť iba tí držiteľia licencie jazdca SAMŠ, ktorí absolvovali niektoré z nižšie uvedených školení. Komisia PAV SAMŠ bude v priebehu roka 2024 organizovať nasledovné školenia:

a) Základné školenie

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.

b) Individuálne školenia

Žiadatelia o licenciu, ktorí sa nezúčastnili na základnom školení, môžu absolvovať individuálne školenie za poplatok podľa Ročenky SAMŠ. Toto školenie je možné dohodnúť aj pred niektorým z pretekov – toto ustanovenie neplatí v prípade, že ide o nového žiadateľa.

10.7.2 Národné športové predpisy pre PAV 2024

Pre rok 2024 budú vydané Národné športové predpisy pre PAV, ktoré každý žiadateľ o vystavenie licencie a organizátori dostanú pri absolvovaní školenia.

10.7.3 Technické predpisy

- Všetky vozidlá Kategórie 1 pre MMSR a MSR PAV musia byť povinne vybavené konektorom, ktorý umožní pripojenie systému zaznamenávania údajov o otáčkach.
- Akékoľvek nahrievanie pneumatík je zakázané.

10.7.4 Odovzdávanie cien na pretekoch

- Na podujatí MMSR PAV organizátor vyhlási prvých troch jazdcov v kategóriách 1 a 2.
- Na podujatí MSR PAV organizátor vyhlási prvých troch jazdcov v absolútnom poradí. Tiež vyhlási prvých troch jazdcov v jednotlivých triedach, v kategórii Junior a Dámsku trofej.
- Druhé a tretie miesto sa vyhlasujú iba v prípade, ak v danej klasifikácii štartovali najmenej 4 jazdci.
- Pri slávnostnom ceremoniáli je povinné, aby jazdci boli oblečení a ustrojení v pretekárskej kombinéze, v opačnom prípade má organizátor právo cenu na pódiu neudeliť.

11. Slovenský kopcový pohár (SKP)

11.1 Všeobecné ustanovenia pre účasť

Pre rok 2024 je vypísaný SKP pre jazdcov – len na podujatiach, uskutočnených na území Slovenskej republiky:

- ktorí vlastní celoročnú národnú licenciu jazdca SAMŠ s obmedzením pre pohárové podujatia.
- Licencia súťažiaceho nie je povinná (viď kap. III, čl. 3.5), v opačnom prípade musí byť vydaná SAMŠ.
- Jazdci sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B. Pre jazdcov, ktorí ešte nie sú držiteľmi vodičského oprávnenia skupiny B, platia ustanovenia uvedené v kapitole III., bode 2.3 – Vekové hranice pre vydanie národnej licencie jazdca.

Pretekov na území SR sa môžu zúčastniť aj jazdci, ktorí sa zaregistrujú na jedno podujatie a získajú „dennú licenciu“. Títo sú hodnotení iba na podujatí a nebudú hodnotení v rámci seriálu Slovenský kopcový pohár.

11.2 Spôsobilé vozidlá

SKP je určený pre vozidlá s maximálnym prepočítaným objemom do 2000cm³, ktoré sú:

- v úpravách podľa Prílohy J FIA MŠP: skupiny N, A, skupiny R1, R2, R3, Rally5, Rally5 – Kit, Rally4, E1, GT.
- Vozidlá upravené podľa národných technických predpisov: skupiny F, P, N/SK, A/SK, E1/SK, GT/SK, SP/SK, EO, MX5.
- Pre vozidlá so vznetrovým motorom platí nominálny objem.
- Všetky súťažné vozidlá musia mať platný preukaz športového vozidla.

11.3 Rozdelenie spôsobilých vozidiel

- | | |
|------|----------------------------------|
| NP 1 | objem do 1400cm ³ |
| NP 2 | objem 1401 - 1600cm ³ |
| NP 3 | objem 1601- 2000cm ³ |

11.4 Vypísané klasifikácie

klasifikácia v objemových triedach NP1, NP2, NP3

11.5 Hodnotenie

11.5.1 Hodnotenie jazdcov na podujatí

Pre hodnotenie v SKP získa jazdec vo všetkých vypísaných klasifikáciách body za preteky (v prípade dvojpretekov za jednotlivé dni) nasledovne:

Umiestnenie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Počet bodov	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

Body získané na posledných pretekoch (v prípade dvojpretekov druhý deň) sa body násobia koeficientom 1,5.

11.5.2 Hodnotenie seriálu SKP

Víťzami SKP vo vypísaných klasifikáciách sa stanú jazdci, ktorí získajú zo započítaných podujatí najvyšší počet bodov, podľa kritérií uvedených v bode 2 – hodnotenie kapitola V. Športové predpisy pre MSR a seriály SAMŠ.

11.5.3 Počet započítavaných podujatí pre SKP

Do konečného hodnotenia SKP sa započítavajú výsledky všetkých pretekov.

11.6 Špeciálne ustanovenia pre SKP

11.6.1 Obmedzenie účasti v seriáli SKP po roku 2024

Všetci víťazi SKP v jednotlivých triedach (NP1, NP2 a NP3) za rok 2024, nebudú v nasledujúcich sezónach klasifikovaní v SKP v záverečnej klasifikácii seriálu. V nasledujúcich sezónach sa seriálu SKP môžu zúčastniť, budú hodnotení na konkrétnom podujatí, ale nebudú im pridelované body do záverečnej klasifikácie.

11.6.2 Školenie jazdcov

V plnom rozsahu platia ustanovenia čl. 10.7.1 pre MMSR a MSR PAV.

11.6.3 Odovzdávanie cien na podujatí

Pri vyhodnocovaní SKP na pódiu, organizátor vyhlási v príslušnej klasifikácii prvých troch jazdcov. Pri slávnostnom ceremoniáli je povinné, aby jazdci boli oblečení a ustrojení v pretekárskej kombinéze, v opačnom prípade ma organizátor právo cenu na pódiu neudelit'

12. Majstrovstvá SR v pretekoch historických automobilov do vrchu (MSR PAV-HA)

12.1 Všeobecné podmienky

12.1.1 Pre rok 2024 sú vypísané MSR v PAV-HA.

Preteky PAV HA budú organizované ako súčasť pretekov MSR PAV, alebo ako samostatné preteky.

12.2 Spôsobilí súťažiaci a jazdci

Seriál MSR PAV HA je vypísaný pre súťažiacich a jazdcov, ktorí majú platnú:

- medzinárodnú licenciu jazdca požadovaného stupňa alebo národnú licenciu jazdca bez obmedzenia a licenciu súťažiaceho vydanú SAMŠ,
- medzinárodnú licenciu jazdca požadovaného stupňa a licenciu súťažiaceho vydanú ASN z krajín EU alebo FIA CEZ a zároveň povolenie štartu v zahraničí
- národnú licenciu jazdca a licenciu súťažiaceho vydanú FAS ČR

12.3 Spôsobilé vozidlá

12.3.1

Vozidlá zaradené do kategórií HK1, HK2 a HK3 ktoré majú platný športový preukaz súťažného vozidla, platné HTP alebo NHTP. Môže sa zúčastniť aj vozidlo, ktoré má na TV SAMŠ podanú

ziadosť, vypísané tlačivo na HTP/NHTP a súhlas TV SAMŠ. Vozidlá zaradené do kategórie HK4 a HK5, ktoré majú platný športový preukaz súťažného vozidla.

12.3.2

- MSR PAV-HA sa môžu zúčastniť len automobily, ktoré zodpovedajú predpisom:
- Súčasnej Prílohe K MŠP FIA,
- Prílohe J MŠP FIA príslušnej periódy ,
- platným Národným technickým predpisom pre skupinu NH, HK4.

12.3.3

Vozidlá s prepľňovaným motorom musia byť vybavené restriktormi podľa aktuálnej Prílohy K MŠP FIA a budú zaradené do objemových tried na základe prepočítavacieho koeficientu uvedeného v ich HTP alebo NHTP. Pre prepočet platia tieto koeficienty:
Periód J 1- 1,4, Periód J 2 - 1,7.

12.4 Rozdelenie vozidiel

12.4.1 Kategória HK 1

Do tejto kategórie budú zaradené cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1931 až do 31.12.1981 periód D, E, F, G1, G2, H1, H2, I.

Rozdelenie podľa objemu	do 1150 cm ³
	do 1300 cm ³
	do 1600 cm ³
	do 2000 cm ³
	nad 2000 cm ³

12.4.2 Kategória HK 2

Do tejto kategórie budú zaradené cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1982 až do 31.12.1990 periód J1, J2.

Rozdelenie podľa objemu	do 1300 cm ³
	do 1600 cm ³
	do 2000 cm ³
	nad 2000 cm ³

12.4.3 Kategória HK 3

Do tejto kategórie budú zaradené jednosedadlové pretekárske vozidlá (formulové vozidlá), dvojsedadlové pretekárske vozidlá HK 3 bez rozdielu objemu, Periód C, D, E, F, GR, HR, IR, JR.

12.4.4 Kategória HK 4

Do tejto kategórie budú zaradené cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1958 do 31.12.1990, ktoré sú v súlade s MŠP FIA Príloha K s povolenými odchýlkami uvedenými v NTP pre skupinu HK4.

Rozdelenie podľa objemu:	do 1300 cm ³
	do 1600 cm ³
	do 2000 cm ³
	nad 2000 cm ³

12.4.5 Kategória HK 5

Do tejto kategórie budú zaradené cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1991 až do 31.12.1996

- skupín N, A, KIT CAR, WRC, H (len pre PAV)
- skupiny B pre PAV bez obmedzenia.

Vozidlá musia zodpovedať homologačnému listu zo svojej doby. Zaradené môžu byť jestvujúce ale aj novo postavené vozidlá, ktoré ale musia zodpovedať Prílohe J a homologačnému listu v danej dobe, alebo národným technickým predpisom z toho obdobia (napr. predpis pre skupinu H).

Rozdelenie podľa objemu: do 1300 cm³
 do 1600 cm³
 do 2000 cm³
 nad 2000 cm³

12.5 Vypísané klasifikácie a hodnotenie v seriáli

Hodnotenie seriálu MSR PAV-HA bude prevedené v:

- V absolútnom poradí (iba z kategórií HK1, HK2 a HK3);
- V kategóriách HK1, HK2, HK3, HK4 a HK5.
- Vo vypísaných objemových triedach.

12.5.1

Majstrom SR v PAV HA sa stane jazdec, ktorý získa najvyšší počet bodov zo započítaných pretekov, pričom počet započítaných pretekov sa rovná počtu uskutočnených pretekov.

12.5.2

Body sa pridelujú nasledovne: 25 18 15 12 10 8 6 4 2 1

Za posledný uskutočnený súťažný deň sezóny body: 37,5, 27, 22,5, 18, 15, 12, 9, 6, 3, 1,5

12.5.3 Bonusové body

12.5.3.1 Body do absolútneho hodnotenia

- Všetkým posádkam, ktoré odštartujú do 1. súťažnej jazdy bude do hodnotenia seriálu pripísaný 1 bod.
- Všetkým posádkam, ktoré súťažia s vozidlami s platnými HTP bude do hodnotenia seriálu pripočítané 3 body za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.
- Vozidlá periód C,D,E F 4 body, periód G1 a G2 3 body, periód H1,H2,GR,HR 2 body, periódy I 1 bod za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.

12.5.3.2 Body hodnotenia kategórií a tried

- Všetkým posádkam, ktoré odštartujú do 1. tréningovej jazdy bude do hodnotenia seriálu pripísaný 1 bod.
- Všetkým posádkam, ktoré súťažia s vozidlami s platnými HTP bude do hodnotenia seriálu pripočítané 3 body za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.
- V kategórii HK1, vozidlá periód H1 a H2 1 bod, periód G1 a G2 2 body, vozidlá periód D, E a F 3 body za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.
- V kategórii HK2, vozidlá periódy J1 1 bod za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.
- V kategórii HK3, vozidlá periódy IR 1 bod, periódy HR 2 body, vozidlá periódy GR 3 body, vozidlá periód C, D, E a F 4 body za každý súťažný deň, ktorý prejdú cieľom.

Body sa pridelujú nasledovne: 25 18 15 12 10 8 6 4 2 1

12.6 Hodnotenie na pretekoch

Organizátor pretekov je povinný vyhlásiť jazdcov, ktorí sa umiestnili na 1. až 3. mieste v absolútnom poradí PAV-HA a v jednotlivých kategóriách PAV-HA, za predpokladu, že štartovali minimálne 3 vozidlá. Pri nesplnení tejto podmienky bude vyhlásený len víťaz. Organizátor môže podľa svojho uváženia vyhlásiť aj jednotlivé objemové triedy.

12.7 Špeciálne ustanovenia pre MSR PAV-HA

12.7.1

Počas tréningu musí jazdec absolvovať najmenej jednu tréningovú jazdu. Výnimku môže povoliť na písomnú žiadosť súťažiaceho RŠK. Pre klasifikáciu v preteku je jazdec povinný

absolvovať všetky súťažné jazdy. Hodnotenie sa uskutoční na základe súčtu časov dosiahnutých v súťažných jazdách.

12.7.2 Ohrievanie pneumatík

Je zakázané akékoľvek nahrievanie kompletných kolies (pneumatika a disk).

13. Slovenská trofej PAV historických automobilov pravidelnosti (ST PAV HP)

Pre rok 2024 SAMŠ vypisuje Slovenskú trofej v pretekoch automobilov do vrchu pravidelnosti. Jednotlivé preteky budú organizované pri MSR PAV HA. Organizátorom pretekov v SR sa odporúča stanoviť prihlasovací vklad na podujatia ST PAV HP vo výške 150,00 €.

13.1

Seriál „Slovenská trofej PAV HP pravidelnosti“ je vypísaný pre súťažiacich a jazdcov, ktorí majú platnú:

- medzinárodnú licenciu jazdca požadovaného stupňa, národnú licenciu jazdca bez obmedzenia a licenciu súťažiaceho vydanú SAMŠ,
- národnú licenciu jazdca s obmedzením pre pohárové súťaže vydanú SAMŠ. V tomto prípade licencia jazdca môže nahradiť licenciu súťažiaceho;
- medzinárodnú licenciu jazdca požadovaného stupňa a licenciu súťažiaceho vydanú ASN zo štátov EU alebo FIA CEZ a povolením štartu v zahraničí,
- národnú licenciu jazdca a licenciu súťažiaceho vydanú FAS ČR,
- jazdci, ktorí sa zaregistrujú na podujatie a získajú „dennú licenciu“ pri splnení podmienok podľa tejto ročenky. Títo sa povinne musia zúčastniť rozpravy, ktorej miesto a čas bude uvedené v ZU súťaže. Výsledky jazdcov sa započítavajú do celkového hodnotenia seriálu.

13.2 Jazdec

Účasť druhej osoby vo vozidle nie je povolená.

13.3 Spôsobilé vozidlá

13.3.1

- Vozidlá periódy D-J (1.1.1931 – 31.12.1990) podľa Prílohy K s platným HTP alebo NHTP;
- Sériové vozidlá s evidenčným číslom, s platným technickým preukazom, platnou TK, EK, vyrobené od 1.1.1955 do 31.12.1999;
- Vozidlá, ktoré majú vydané preukazy FIA HRCP alebo preukazy SAMŠ RLTP, NHRCP;
- vozidlá s atestáciou FIVA a zvláštnym evidenčným číslom „H“ vyrobené od 1.1.1955;
- vozidlá skupiny HK4;
- Cestovné, upravené cestovné vozidlá, GT a GTS homologované od 1.1.1991 do 31.12.1996, skupín N, A, B, Kit car, WRC. Vozidlá musia zodpovedať homologačnému listu zo svojej doby. Zaradené môžu byť existujúce ale aj novo postavené vozidlá, ktoré ale musia zodpovedať Prílohe J a homologačnému listu v danej dobe alebo národným technickým predpisom z toho obdobia.
- Nie je dovolené použiť pneumatiky typu SLICK.

13.4 Rozdelenie vozidiel

Všetky spôsobilé vozidlá sú hodnotené spolu bez rozdelenia.

13.5 Administratívne a technické preberanie

Súťažiaci, jazdec, musí predložiť :

- vyplnenú technickú kartu,
- vyplnenú bezpečnostnú kartu,
- bezpečnostná výbava jazdca (prílba, atď. ...),
- preukaz športového vozidla, ak je k vozidlu vydaný,
- jeden z preukazov HRCP, NHRCP, HTP, NHTP alebo RLTP,
- platnú požadovanú licenciu jazdca a súťažiaceho, min. dennú licenciu,
- u zahraničných jazdcov povolenie štartu v zahraničí (okrem FAS AČR),
- doklad o zaplatení prihlasovacieho vkladu.

13.6 Hodnotenie Slovenskej trofeje PAV HP

Hodnotenie bude vykonané v absolútnej klasifikácii: víťaz Slovenskej trofeje bude vyhlásený za predpokladu, že budú splnené podmienky hodnotenia v pohárových seriáloch SAMŠ.

13.6.1

Body sa pridelujú nasledovne: 25 18 15 12 10 8 6 4 2 1

Za posledný uskutočnený súťažný deň sezóny body: 37,5; 27; 22,5; 18; 15; 12; 9; 6; 3; 1,5

Do konečného hodnotenia ST PAV HP sa z celkového počtu organizovaných pretekov započítavajú najlepšie bodové výsledky zo započítaných pretekov, pričom počet započítaných pretekov sa rovná počtu uskutočnených pretekov.

13.7 Pravidlá PAV HP

13.7.1

Jazda pravidelnosti znamená dodržanie predpísaného času na určenej trati. Meranie času je s presnosťou na 1/1000 sekundy.

13.7.2

Jazdec nesmie prekročiť predpísanú priemernú rýchlosť o viac ako 10%. V prípade porušenia tohto pravidla môže RŠK uplatniť trest podľa MŠP FIA.

13.7.3

Jazdec je povinný zúčastniť sa minimálne 1 tréningovej jazdy.

13.7.4

Štart je pevný s vozidlom na štartovnej čiare s naštartovaným motorom, jazdec dostáva pokyn na štart rozsvietením zeleného svetla a priestor štartu musí opustiť do 20 sekúnd. Ak vozidlo neopustí štart do tohto limitu, jazdec bude z jazdy vylúčený. Čas sa začína merať okamihom prechodu cez fotobunku.

13.7.5

Cieľ jazdy pravidelnosti je letmý.

13.7.6

Nie je povolené úmyselne zastaviť alebo výrazne spomaliť vozidlo medzi štartom a cieľom.

13.7.7

V súťažnom vozidle je zakázané používanie akéhokoľvek meracieho zariadenia (mechanického, či elektronického) na meranie času a vzdialenosti, okrem pôvodného zabudovaného tachometra.

13.7.8 Určenie výsledkov pretekov

Hodnotený je jazdec, ktorý absolvuje všetky súťažné jazdy. Víťazom sa stáva jazdec, ktorý dosiahne najmenšiu absolútnu hodnotu rozdielu medzi súčtom časov dosiahnutých v súťažných jazdách a predpísaným ideálnym časom stanoveným organizátorom na príslušné súťažné jazdy. Druhým v poradí je jazdec, ktorý dosiahne druhú najmenšiu hodnotu tohto rozdielu atď.

13.7.9

Organizátor pretekov je povinný vyhlásiť jazdcov, ktorí sa umiestnili na 1. až 3. mieste v absolútnej klasifikácii, za predpokladu, že štartovali minimálne 3 vozidlá. Pri nesplnení tejto podmienky bude vyhlásený len víťaz.

13.7.10

Organizátor pretekov je povinný poslať Výboru pre rozvoj historického motošportu SAMŠ výsledkovú listinu z PAV HP najneskôr do 2 dní po ukončení pretekov na adresu kois@autokois.com.

13.8 Vozidlo pre jazdu pravidelnosti

- Bezpečnostná výbava podľa Prílohy K MŠP FIA a aktuálnej Prílohy J je doporučená.

- Pneumatiky sú ľubovoľné. Nie sú povolené pneumatiky typu SLICK.

14. ESET majstrovstvá Slovenskej republiky PAO

14.1 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2024 sú vypísané ESET medzinárodné majstrovstvá Slovenskej republiky v pretekoch automobilov na okruhu (ESET MM SR) v šprinte a vo vytrvalostných pretekoch, ESET majstrovstvá Slovenskej republiky v pretekoch automobilov na okruhu (ESET MSR) v šprinte a vo vytrvalostných pretekoch.

ESET MM SR sú vypísané pre súťažiacich a jazdcov s licenciou vystavenou ASN patriacej do EU alebo FIA CEZ . Podujatie ESET MM SR môže byť organizované i mimo územia SR.

ESET MSR je vypísané pre jazdcov s licenciou SAMŠ.

14.2 Vypísané klasifikácie

Medzinárodné a národné majstrovstvá SR (ďalej len ESET MM SR a ESET M SR) budú vypísané v nasledujúcich klasifikáciách:

14.2.1 V šprinte:

- a) Divízia D4 – TC , cestovné autá sk.TCR, E1 do 2000 cm³, E1 do 3500 cm³
- b) Trieda D4 -TC do 2000 cm³
- c) Divízia D4 – GT, športové autá sk.GT3,GT2,GTC
- d) Skupina MX-5 v súlade s predpisom NŠP pre triedu MX5
- e) Skupina Clio v sulade s predpisom Renault Clio cup (Clio IV a V)
- f) Divízia D5, prototypy v súlade s predpisom FIA CEZ

14.2.2 Vo vytrvalostných pretekoch v triedach:

Absolútne poradie (divízia D4,D5)

14.3 Spôsobilé vozidlá

V ESET MM SR a ESET M SR 2024 sú oprávnené štartovať vozidlá zodpovedajúce technickým predpisom nasledujúcich kategórií, skupín a tried:

14.3.1 Divízia D4:

Vozidlá skupín TCR3, GT 3(FIA),GT 2(FIA), GTC, E1 do 3500 cm³ (autá voľnej formule zlučiteľné s vozidlami kategórie I) alebo pohárové vozidlá TWC (zlučiteľné s kategóriou I). BOP u vozidiel divízie D4 –GT bude podľa ľubovoľnej svetovej serie FIA/ASN.

14.3.2 Skupina GTC

Vozidlá značkových pohárov Ferrari Challenge, Porsche Cup, Lamborghini Supertrofeo, Ginetta Cup podľa technického predpisu pre cup s výnimkou typu bŕzd, ten je zameniteľný.

14.3.3 Divízia D4- GT

Vozidlá kategórie GT3,GT2,GTC s homologizáciou FIA a BOP ľubovoľnej svetovej série FIA/ASN.

14.3.4 Skupina E1

Vozidlá E1, budú plne v súlade s predpismi FIA, Príloha J, článok 277-2013 (vrátane predpisu pre vozy E1-2000cm³ a E1-3500cm³ platného do 31.12.2013) v súlade s predpisom FIA CEZ Majstrovstva 2024 s výnimkou technických predpisov upravených v tejto ročenke.

14.3.5 Divízia D5

V súlade s predpisom FIA CEZ 2024

CN do 3000 cm³ Radical Cars (v súlade s predpisom ERC 2013), a E2-SC do 2000 cm³, Praga R1 (do 2000 cm³), LMP3 /P3 v súlade s predpisom ACO alebo Ultimate series, KTM GTX, LMP2 podľa predpisu ACO do 1/1/2017 . Min. hmotnosť je hmotnosť vozidla bez jazdca. Pomer hmotnosť-kg /výkon-HP nesmie byť menej ako 2,00.

14.3.6 Skupina MX-5

Upresnené športovo -technické predpisy pre skupinu MX-5 sú na stránke www.sams-asn.sk.

14.3.7 Skupina Clio

Vozidlá Clio IV min.hmotnosť prázdneho vozidla 1080kg, Clio V min.hmotnosť prázdneho vozidla 1050kg.

14.4 Hodnotenie ESET MMSR

V ESET MMSR bude hodnotený každý pretekár, ktorý sa zúčastnil pretekov, ktorý bol súčasťou MMSR s výnimkou zahraničného pretekára, ktorý sa stal v minulosti majstrom ale sa nezúčastnil bez písomného ospravedlnenia záverečného vyhodnotenia MMSR.

14.4.1 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

14.4.1.1 Vyhlásovanie na pódiu pre skupiny

Vyhlásovanie na pódiu jednotlivých divízií a skupín na pretekoch sa uskutoční len keď budú minimálne 3 štartujúci v danej divízií a skupine do daných pretekov. Body udelené budú aj keď nebude divízia alebo skupina vyhlasovaná.

14.4.2 Hodnotenie v ESET MSR (ESET MSR) v šprinte

Do celkového hodnotenia sa započítavajú bodové výsledky zo všetkých pretekov ESET MMSR (každé preteky sú hodnotené samostatne) mínus 2, t.j. dva najhoršie výsledky sa škrtajú. Majster MMSR a Majster SR bude v jednotlivých klasifikáciách vyhlásený podľa všeobecných pravidiel pre MSR. Ak medzinárodným majstrom SR bude slovenský pretekár, titul majster SR nebude udelený.

14.4.3 Hodnotenie v ESET MMSR (ESET MSR) vo vytrvalostných pretekoch

Do celkového hodnotenia sa započítavajú najlepšie bodové výsledky zo všetkých organizovaných podujatí ESET MMSR. V pretekoch môžu štartovať 2 jazdci alebo aj jeden jazdec.

Medzinárodný majster SR a Majster SR bude v jednotlivých klasifikáciách vyhlásený podľa všeobecných pravidiel pre MSR. Ak medzinárodným majstrom SR bude slovenský pretekár, titul majster SR nebude udelený.

14.4.4 Absolútne poradie

Do absolútneho poradia sa započítavajú najlepšie bodové výsledky zo všetkých usporiadaných pretekov ESET MMSR, šprintu a vytrvalostných pretekov v jednotlivých divíziách. V absolútnom poradí bude kvalifikovaný iba jazdec, ktorý sa zúčastní minimálne 1 pretekov šprintu a minimálne 1 vytrvalostných pretekov. V absolútnom poradí bude vyhlásený iba 1. jazdec.

14.4.5 Priebeh pretekov

Tréning a preteky sa uskutočnia podľa ustanovení MŠP a NŠP pre rok 2024 pokiaľ nie je stanovené inak:

- minimálna dĺžka pretekov v šprinte je 50 km,
- maximálna dĺžka pretekov v šprinte je 100 km,
- vytrvalostné preteky budú trvať 1 hodinu, preteky na VC Slovenska budú 2-hodinové, samostatné hodnotenie po 1 hodine a po skončení pretekov,
- vo vytrvalostných pretekoch bude jeden povinný pitstop medzi 25 a 35 minútou pretekov, pri 2-hod. pretekoch nie je povinný pitstop počas druhej hodiny pretekov,
- minimálne trvanie pitstopu bude 120 sekúnd (čas medzi vjazdom a výjazdom cez boxovú čiaru),
- tankovanie z tankovacích veží je zakázané (s výnimkou 2-hod.pretekov na Slovakiaringu), je možné len tankovanie z 25 litrových FIA kanistrov. Pri homologovanom uzavretom systéme tankovania je povolené tankovanie pred boxom, pri otvorenom systéme bude tankovanie v tankovacej zóne. Mechanici musia mať pri tankovaní ohňovzdorné oblečenie (kukla, overal, rukavice, obuv) a 6kg hasiaci prístroj
- v 1 hodinových vytrvalostných pretekoch je zakázané meniť pneumatiky s výnimkou defektu,

- v 2 hod. pretekoch môžu byť použité maximálne 2 sady pneumatík,
- spôsob štartu v zahraničí podľa propozícií jednotlivých ASN,
- štarty pretekov v SR budú letmé,
- všetky vozidlá musia byť vybavené zodpovedajúcou svetelnou výbavou
- limit pre hlučnosť je 102dB(A) s toleranciou + 2 dB (A)- ZSE.

14.5 Špeciálne ustanovenia pre podujatia ESET MMSR PAO a ESET MSR PAO

14.5.1 Zvláštne predpisy PAO

Pri podujatiach zaradených do ME a CEZ platia v plnom rozsahu predpisy FIA, s výnimkou technických predpisov upravených v tejto ročenke.

14.5.2 Logo SAMŠ

Všetci jazdci, držiteľia licencie SAMŠ, sú povinní mať na súťažnom vozidle logo SAMŠ a povinnú reklamu partnera SAMŠ, ktorú dostanú na prvom podujatí. Jazdec, ktorý neumiestni logo a povinnú reklamu SAMŠ na súťažné vozidlo, uhradí finančnú pokutu vo výške 200,- EUR na účet SAMŠ.

14.5.3 Rozprava

Všetci organizátori vykonávajú rozpravu jazdcov ktorá je povinná. V zvláštnych ustanoveniach k podujatiu je uvedené miesto, čas a meno osoby zodpovednej za styk s jazdcami.

14.5.4 Priebeh pretekov

Všetky tréningy a jazdy budú prebiehať podľa ustanovení Medzinárodných predpisov FIA a Štandardných propozícií pre okruhy 2024, pokiaľ nebude stanovené inak.

14.6 Školenie

Komisia PAO určí jeden základný termín školenia žiadateľov o okruhovou licenciu jazdca. Tento termín bude oznámený žiadateľom, ktorí zaslali vyplnenú žiadosť o licenciu. Organizátorom školenia a praktickej skúšky bude v sezóne 2024 Športová komisia PAO SAMŠ. Žiadateľ o okruhovou 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 150,- EUR, ktorý sa uhradí SAMŠ pred začiatkom školenia.

15. Majstrovstvá Slovenskej republiky v rallykrose (MSR RX)

15.1 Všeobecné ustanovenia pre MSR RX

Pre rok 2024 sú vypísané majstrovstvá Slovenska v rallykrose (ďalej len MSR RX) pre súťažiacich a jazdcov s platnou národnou alebo medzinárodnou licenciou vydanou SAMŠ. Výsledky z jednotlivých podujatí sa do MSR všetkým oprávneným účastníkom započítajú automaticky.

Podujatia MSR RX budú organizované podľa platných predpisov FIA CEZ RALLYCROSS CHAMPIONSHIP 2024.

15.2 Vypísané klasifikácie pre MSR RX

- Supercars
- SuperTouringCars - 1600
- SuperTouringCars - 2000
- SuperTouringCars + 2000

16. Majstrovstvá Slovenskej republiky v autokrose (MSR AX)

16.1 Všeobecné ustanovenia

- Pre rok 2024 sú vypísané majstrovstvá Slovenska v autokrose (ďalej len MSR AX) pre súťažiacich a jazdcov s platnou národnou alebo medzinárodnou licenciou vystavenou SAMŠ. Podujatia MSR AX budú organizované podľa platných predpisov FIA CEZ AUTOCROSS CHAMPIONSHIP 2024.
- Výsledky z jednotlivých podujatí sa do MSR všetkým oprávneným účastníkom započítajú automaticky.

16.2 Vypísané klasifikácie pre MSR AX

- TouringAutocross (TA)
- TouringAutocross 2000 (TA2000)
- TouringAutocross 1600 (TA1600)
- TouringAutocross 1600 Junior (TA1600J)
- Buggy 1600 (B1600)
- SuperBuggy (SB)
- JuniorBuggy (JB)
- Cross Car (XC)
- Racer Buggies 125 (RB125)
- Racer Buggies 160 (RB160)
- Racer Buggies 250 (RB250)

16.2.1 Podmienky účasti

V kategórii JuniorBuggy a TouringAutocross1600 Junior môže štartovať jazdec vo veku 12-21 rokov, v kategórii RB160 vo veku 4-8 rokov, v kategórii RB125 vo veku 6-12 rokov a v kategórii RB 250 vo veku 9-14 rokov. (sezónu môže začať ak v kalendárnom roku dovŕši spodnú hranicu veku pre príslušnú kategóriu a v roku v ktorom dovŕši hornú hranicu veku pre príslušnú kategóriu môže sezónu dokončiť).

Jazdci divízie junior a RB musia povinne používať ochranu krčnej chrbtice tzv. „nákrčník“.

16.2.2 Spôsobilé vozidlá

- Vozidlá TA, TA1600, B1600, SB, JB a XC: podľa pravidiel pre aktuálnu sezónu CEZ
- Vozidlá TA2000: podľa pravidiel pre vozidlá TA s objemom do 2000cm³ a s pohonom jednej nápravy
- Vozidlá RB125, RB160, RB250: podľa českého národného predpisu.

16.2.3 Priebeh podujatia

Pre jazdcov divízií RB je dĺžka rozjazd obmedzená na 3000-4500m a dĺžka semifinále a finále na 4000-5500m.

17. Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilovom slalome

17.1 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2024 sú vypísané Majstrovstvá Slovenskej republiky v automobilovom slalome (v ďalšom MSR v AS) pre jazdcov s platnou celoročnou licenciou vydanou SAMŠ (národná licencia, národná licencia iba pre slalom, národná licencia s obmedzením pre Pohárové súťaže).

Výsledky jazdcov bez celoročnej licencie, sa nebudú započítavať do klasifikácie Majstrovstiev Slovenska v automobilovom slalome a ich účasť na podujatí nebude zohľadnená pre plnenie požiadaviek na klasifikáciu v seriáli.

Všetci jazdci, ktorí nebudú mať celoročnú licenciu jazdca SAMŠ, môžu na podujatí štartovať na základe registrácie na jedno podujatie (na „dennú licenciu“).

17.2 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, vozidlá nemusia byť testované
 - skupina NH – vozidla podľa národných technických predpisov pre národných historické vozidlá
 - skupina DR – vozidla podľa národných technických predpisov pre skupinu DR

- skupina A/SK
- skupina N/SK
- skupina EO
- c) Spôsobilé vozidlá upravené v zmysle OEV, Vozidlo musí mať platný technický preukaz (OEV) a evidenčné číslo, sú povolené aj vozidlá s tuningovými úpravami.
- d) Spôsobilé vozidlá bez OEV a bez platného PŠV pochádzajúce zo sérievo vyrábaného typu z možnosťou využitia rozsahu povolených úprav uvedených na stránke SAMŠ v časti "športové predpisy pre slalom".

17.2.1

Juniori, jazdci s celoročnou licenciou vo veku od 14 do 18 rokov sa môžu AS zúčastniť s vozidlom do objemu 1600 cm³. Spolujazdec (zákonný zástupca) je pre juniora povinný.

17.3 Rozdelenie prípustných vozidiel

17.3.1

Vozidlá sa rozdeľujú do objemových tried bez ohľadu na skupinu

- S1 do 1400 cm³
- S2 od 1401 cm³ do 1600 cm³
- S3 od 1601 cm³ do 2000 cm³
- S4 nad 2001 cm³

17.3.2

- a) vozidlá s dieselovým turbomotorom 2WD sa zaradzujú do triedy podľa nominálneho objemu
- b) vozidlám s dieselovým turbomotorom 4WD a vozidlám typu Wankel sa násobí ich objem koeficientom 1,5
- c) vozidlám s benzínovým turbomotorom, kompresorom sa násobí ich objem koeficientom 1,7
- d) elektromobily a hybridy (el. + spaľovací motor) budú klasifikované len v absolútnom poradí

17.4 Vypísané klasifikácie

- a) absolútne poradie
- b) klasifikácie vo vypísaných triedach
- c) klasifikácia Junior, jazdci vo veku od 14 do 18 rokov
- d) klasifikácia ženy

17.5 Hodnotenie podujatí a v seriáli

17.5.1 Hodnotenie na podujatí

Víťazom AS sa stáva jazdec s najnižším súčtom časov zo všetkých započítavaných jász. Pri rovnosti súčtov časov rozhoduje najrýchlejšia zo započítavaných jász.

Na každom podujatí budú pridelené body do hodnotenia MSR v AS nasledovne:

- a) 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
- b) v triedach, klasifikáciách Junior a ženy za umiestnenie na 1. až 10. mieste podľa stupnice: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1

17.5.2 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 a klasifikáciách podľa čl. 1 a 2 tejto kapitoly.

17.5.3 Počet započítavaných podujatí

Do konečného hodnotenia MSR sa z celkového počtu organizovaných podujatí započítavajú najlepšie bodové výsledky zo započítaných podujatí takto:

- a) Ak sa uskutoční 7 a menej podujatí, potom počet započítaných podujatí sa rovná počtu uskutočnených podujatí mínus jeden;

- b) Ak sa uskutoční 8 a viac podujatí, potom počet započítaných podujatí sa rovná počtu uskutočnených podujatí mínus dva.

18. Slovenská trofej v šprinte

18.1 Všeobecné ustanovenia

Pre rok 2024 je vypísaná Slovenská trofej v šprinte (v ďalšom ST - šprint) pre jazdcov s platnou celoročnou licenciou jazdca SAMŠ (národná licencia, národná licencia iba pre šprint). 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 licenciu SAMŠ. Jazdci s dennou licenciou sa nebudú započítavať do klasifikácie ST - šprint a ich účasť na podujatí nebude zohľadnená pre plnenie požiadaviek na klasifikáciu v seriáli.

18.2 Prípustné vozidlá

18.2.1 Prípustné 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

18.2.2 Prípustné 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 – vozidla podľa národných technických predpisov pre skupinu DR
- skupina SPO – vozidla podľa národných technických predpisov pre skupinu SPO
- skupina PRF – vozidla podľa národných technických predpisov pre skupinu PRF

18.2.3

Vozidlá skupiny SPO a PRF nemusia mať vystavený športový preukaz.

18.3 Rozdelenie prípustných vozidiel

a) Kategória SPORT – vozidlá skupín SPO, N, P, S

Trieda	Pohon	Typ	objem
AS0	P, Z, 4x4	Benzín Diesel	- atmosférické do 1550 cm ³ - preplňované (turbo, kompresor) do 1000 cm ³ - 1x preplňované diesel do 1500cm ³
AS1	P, Z, 4x4	Benzín Diesel	- atmosférické 1551-2550 cm ³ - preplňované (turbo, kompresor) 1001-1200 cm ³ - atmosférické Wankel - 1x preplňované diesel do 1800cm ³
AS2	P, Z, 4x4	Benzín	- atmosférické 2551-3800 cm ³ - preplňované FWD/RWD (turbo, kompresor) 1201-1650 cm ³ - preplňované Wankel
AS3	P, Z	Benzín	- preplňované FWD nad 1650 cm ³ - preplňované RWD (turbo, kompresor) do 2550 cm ³ - atmosférické RWD autá z USA 3800-6000 cm ³
AS4	P, Z, 4x4	Benzín	- atmosférické nad 3800 cm ³ - preplňované RWD nad 2550 cm ³ - preplňované 4x4 do 2500cm ³ - preplňované SUV 4x4 bez obmedzenia objemu
AS5	4x4	Benzín	- preplňované nad 2500cm ³ +2x preplňované do 1800cm ³
AS6	P, 4x4	Diesel	do 2250 cm ³

AS7	P, Z, 4x4	Diesel	nad 2250 cm ³
-----	-----------	--------	--------------------------

- b) Kategória PROFI – vozidlá skupín PRF, A, E1, GT, DR, F, H, E2, Buggy1600, SuperBuggy, motokáry

Trieda	Pohon	Typ	Objem
AP1	P	Benzín	preplňované (turbo, kompresor, nitro) bez obmedzenia objemu
AP2	4x4, Z	Benzín	preplňované (turbo, kompresor, nitro) do 2100 cm ³
AP3	4x4, Z	Benzín	preplňované (turbo, kompresor, nitro) nad 2100 cm ³
	špeciály	Benzín	Vozidlá skupín E2, Buggy1600, SuperBuggy, vozidlá so špeciálne upraveným alebo jedinečným podvozkom dlhším ako 5,6m (Top dragster), vozidlá s pneumatikami rozmerov väčších ako 30" a širších ako 375mm.
AP4	P, Z, 4x4	Benzín	atmosférické bez obmedzenia objemu
AP5	P, Z, 4x4	Diesel	bez obmedzenia objemu

Vysvetlivka: P/ FWD - predný pohon Z/RWD - zadný pohon 4x4 - pohon oboch náprav

18.3.1 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 zadeľuje podľa tabuľky, ako v prípade preplňovania turbo alebo kompresor. Ak sa v kategórii Sport 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, okrem triedy AS7, v ktorej môžu jazdiť aj turbom aj nitrom preplňované dieslové vozidlá. Ak sa oxid dusný v kategórii Profi použije už v preplňovanom vozidle, neindikuje zaradenie do vyššej kategórie.

18.3.2

Vozidlá s hybridným pohonom sa zaraďujú v kategórii Sport aj Profi do príslušnej triedy podľa objemu spaľovacieho motora a podľa typu pohonu, pričom má Technický komisár možnosť v závislosti od výkonu elektromotora - elektromotorov poháňajúcich výlučne jednu z náprav túto skutočnosť nebrať do úvahy a auto posudzovať ako vozidlo s jednou poháňanou nápravou. Zaradenie vozidiel s čisto elektrickým pohonom v kategórii Street aj Profi určí technický komisár podľa oficiálneho výkonu elektromotora, zapísaného v TP vozidla a od typu pohonu.

18.3.3

Vozidlá s dvoma spaľovacími motormi ("bimoto") a náhonom na všetky kolesá sú zaradené do triedy AP2 alebo AP3 v závislosti od súčtu objemu dvoch agregátov.

18.3.4

Lahké, otvorené roadstre (Caterham, Tiger...) - sériovo vyrobené na trubkovom ráme sa v kategórii Street aj Profi zaraďujú v závislosti od objemu motora o 1 triedu vyššie, resp. v prípade atmosférického agregátu a úpravám indikujúcim kategóriu Profi do triedy AP2.

18.3.5

V kategórii Sport autá pôvodne vyrobené ako atmosférické, ktoré boli preplňovaním (turbo, kompresor) dodatočne vybavené sa zaria ako sériovo preplňované vozidlá.

18.4 Vypísané klasifikácie

- absolútna klasifikácia
- klasifikácie vo vypísaných triedach

18.5 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 semifinálista s lepším brutto časom zo semifinálovej jazdy.

18.5.1

Jazdci s celoročnou licenciou SAMŠ do celkového hodnotenia majstrovstva ST – šprint získajú za jednotlivé podujatia body (sčítavajú sa):

- a) za umiestnenie v kvalifikácii 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 - 5 bodov
- d) za vylepšenie slovenského, šprintárskeho rekordu na 1/4-míle - navyše pripočítaných 10 bodov aj danej kategórii aj v absolútnom hodnotení
- e) za vylepšenie slovenského, šprintárskeho rekordu na 1/4-míle v triede SPORT - navyše pripočítaných 10 bodov aj danej kategórii aj v absolútnom hodnotení.

V prípade, že sa na pretekoch nebudú jazdiť finálové jazdy, čo bude uvedené v kalendári a v Zvláštnych ustanoveniach podujatia, dostávajú jazdci dvojnásobný počet bodov za kvalifikáciu. V prípade, ak nie je možné odjsť všetky finálové jazdy v príslušnej klasifikácii (napr. kvôli nepriaznivému počasiu), jazdci nezískavajú žiadne body za finálové jazdy v príslušnej klasifikácii, všetky dovtedy uskutočnené finálové jazdy v príslušnej klasifikácii sa anulujú.

18.5.2

Klasifikácia ST -šprint na podujatí bude vytvorená len jazdcami s celoročnou licenciou jazdca SAMŠ, čiže najlepšie umiestnený jazdec s celoročnou licenciou obsadí prvé miesto atď.

18.5.3

Body získava jazdec, ktorý na podujatí dosiahne najlepší čas v danom roku, v danej triede a v absolútnom hodnotení (berie sa len najlepší čas dosiahnutý na podujatí). V prípade, ak najlepší ročný čas na podujatí nikto neprekoná 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.

18.5.4

Body za národný šprintársky rekord získa jazdec, ktorý prekoná časový rekord na 402-metrovej trati platný z predošlého roku, resp. pretekov a tým stanoví nový limit na udeľovanie týchto bodov. Platný absolútny rekord z roku 2016 čini 8,252 sekúnd, platný rekord triedy SPORT z roku 2023 je 9,191 s.

18.5.5

Víťazom ST - šprint sa stane jazdec, ktorý získa z celkového počtu organizovaných podujatí najvyšší počet bodov a to v absolútnom poradí a tiež v jednotlivých triedach podľa čl. 1 a 2 tejto kapitoly .

19. Seriály v kartingu a rental kartingu

Pre tieto seriály platí ročenka kartingu 2024.

20. Majstrovstvá Slovenskej republiky minikár

20.1 Právomoc a riadenie pretekov minikár

Minikárový šport v Slovenskej republike organizuje, zabezpečuje a riadi športová komisia minikár pod Slovenskou asociáciou motoristického športu /SAMŠ/.

K zabezpečeniu týchto úloh zaisťuje:

- výchovu a prípravu rozhodcov
- zvolávanie kalendárnej porady
- inštruktáž usporiadateľov Majstrovstiev Slovenskej republiky, Slovenského pohára a voľných pretekov
- vyhlásenie víťazov SP a voľných pretekov
- zaisťuje reprezentáciu Slovenskej republiky na ME a iných medzinárodných podujatiach (M6D, FP ČR a SR , EP atď.).

Ďalej vydáva:

- pokyny pre organizovanie a riadenie minikárového športu, ich dodatky a doplnky pre príslušný rok
- národný športový kalendár

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.

20.2 Minikárové preteky v slalome

20.2.1 Rozdeľovanie, pridelovanie, schvaľovanie

- Majstrovstvá Slovenskej republiky prideluje a povoľuje športová komisia minikár SAMŠ na základe žiadostí usporiadateľov. Žiada SAMŠ o zaradenie do kalendára.
- Voľné preteky prideluje a povoľuje na základe návrhu usporiadajúcich organizácií športová komisia minikár.

20.2.2 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.

20.2.3 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. Usporiadateľ 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, pretekári s inou licenciou SAMŠ, určenie počtu bodov do hodnotenia na Slovensku bude podľa pravidiel Slovenského minikárového športu.

20.2.4 Európsky pohár

Podmienkou klasifikácie v celkovom hodnotení je jeho účasť na minimálne troch kolách EP. Celkové poradie určuje najvyšší súčet bodov z troch lepších pretekov. Pridelovanie bodov je identické ako v MSR, SP. V prípade rovnosti bodov zo započítaných pretekov bude poradie určené podľa nasledujúcich kritérií:

- a) Lepšie umiestnenie z nezapočítaného 4. preteku
- b) Lepší súčet časov zo vzájomných pretekov
- c) Umiestnenie v štvrtom kole

20.2.5 Dvojnásobné použitie minikáry

V prípade záujmu nových pretekárov, ktorí zatiaľ nevladnú vlastnú minikáru, vyskúšať si preteky v minikárah 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 usporiadateľ. Na podujatiach Majstrovstiev Slovenska je dvojnásobné použitie minikáry zakázané! Označenie takýchto minikár zabezpečia rodičia alebo mechanici a nesmie sa zhodovať so žiadnymi číslami nominačnej listiny.

20.3 Trate pretekov, schvaľovanie tratí

- a) Pri výbere trate pretekov minikár je treba prihliadať na nasledujúce parametre:
- b) Trat' musí mať asfaltový alebo betónový povrch, kvalitný bez veľkých priehlbín a nerovností.
- c) Na trati sú odporúčané najmenej dve zákruty, dĺžka min. 400 m a dojazd ľubovoľný. Minimálna šírka trate 3 m.
- d) Pevné prekážky musia byť opatrené riadnym obložením, tlmiacim náraz /guma, slama, molitan a pod.

- e) Na trati pretekov musia byť umiestnené minimálne tri slalomové úseky, ktoré pozostávajú z ľubovoľného počtu červených a zelených bójok, min. však z 3 zelených a 3 červených bójok. Pravá bójka v smere jazdy je zelená, ľavá je červená. Farby musia byť výrazné, jasné, nesplyývajúce s okolím.

20.4 Postavenie bójok v slalome musí spĺňať nasledujúce podmienky:

- a) Prejazdová šírka medzi dvoma bójkami rôznej farby musí byť minimálne 3 metre
b) Najmenšia prejazdová šírka medzi okrajom trate a bójkou je 1 meter
c) Slalomové bójky musia byť priemeru 100 až 120 mm, výška v rozmedzí 150 - 200 mm. Musia byť vyrobené z netrieštivého materiálu /nie je povolená papierová trubica/, ktorý nemôže spôsobiť zranenie jazdca. V jednom slalome musí byť použitý rovnaký materiál, rozmer a odtieň farby bójok. Pozícia bójky v slalome sa označuje farbou pomocou šablóny, ktorá nemôže byť menšia ako priemer bójky.
d) 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 vydell dĺžka trate.
e) Preteky minikár na vyhradenej trati musia byť povolené príslušnými orgánmi štátnej správy.
f) Trať každých pretekov /rozumej komunikácia na ktorej sa preteky konajú/ musí byť schválená komisiou, zloženou zo športového komisára, riaditeľa pretekov a zástupcu bezpečnostnej komisie. Schválenie musí byť vykonané najneskôr jeden mesiac pred konaním pretekov. Z hľadiska športovej a bezpečnostnej stránky trať bude športovým a bezpečnostným komisárom schválená pred konaním podujatia. O schválení trate sa spíše protokol. Protokol o schválení trate predloží usporiadateľ športovému komisárovi v deň konania pretekov.

20.5 Organizácia pretekov

Preteky minikár sa skladajú z povinných tréningových jžd a súťažných jžd na minikáre.

20.5.1 Tréning

- a) Jazdí sa na trati pretekov podľa pokynov usporiadateľa. Je povinný pre všetkých jazdcov. Usporiadateľ 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 slalomové úseky.
b) Športový komisár smie robiť úpravy trate len do skončenia poslednej (meranej) tréningovej jazdy. Potom už trať nesmie byť menená.
c) Vjazd na trať s minikárou mimo oficiálnu jazdu je zakázaný.
d) Výsledok hodnotenej tréningovej jazdy je usporiadateľ povinný zverejniť do 30 minút po ukončení tréningu.

20.5.2 Systém jžd a hodnotenie

Systém jžd môže byť hodnotený ako:

A: pretekár štartuje v dvoch jazdách, ktoré sa obe hodnotia. Pre stanovenie A: 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 Super konečného poradia je rozhodujúci výsledok najlepšej jazdy. V prípade rovnosti A: 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 B: konečného poradia je rozhodujúci výsledok dvoch lepších jžd. V prípade rovnosti je pre stanovenie poradia rozhodujúci výsledok tretej jazdy.

C: jazdec štartuje vo vopred určenom počte závodných jász, ktoré sa všetky hodnotia. Počet jász je stanovený v ZU. Pre stanovenie konečného poradia, je súčet výsledkov všetkých jász. V prípade rovnosti je pre stanovenie poradia rozhodujúci najnižší počet trestných bodov vo všetkých jazdách. V prípade rovnosti rozhoduje lepší výsledok zo všetkých jász (najrýchlejšia jazda). V prípade aj tejto rovnosti sú jazdci vyhlásení v rovnakom poradí.

Pre podujatia Majstrovstiev Slovenska je predpísaný systém jász a hodnotenia "B".

20.5.3 Preteky MS a SP jazdené v zahraničí

V prípade zahraničných pretekov (mimo územia SR) započítavaných do seriálu MS a SP, EP/ budú výsledky vyhodnocované systémom jász, ktorý bude stanovený v daných pretekoch usporiadateľom.

O zmene môže rozhodnúť len športový komisár, riaditeľ pretekov, rozhodca minikár a to len vo zvláštnych prípadoch alebo pri zvláštnych okolnostiach, napr. s ohľadom na počasie, časovú tieseň a pod. v písomnej podobe.

Všetky preteky sa hodnotia jednotným systémom:

- Čas jazdy meraný v platných časových jednotkách (minúty, sekundy, desatiny a stotiny)
- za chybný štart + 2 trestné sekundy
- za nezastavenie na značke STOP + 2 trestné sekundy
- za zvalenie bójky +2 trestné sekundy
- za nesprávne prejdenie slalomového úseku či predpísanej trate +100 trestných sekúnd
- posunutie bójky bez jej vyvrátenia bez penalizácie
- 100 trestných bodov za istenie na lane – doprovod

Neprejdením slalomového úseku, či trate sa rozumie vtedy, ak pretekár úplne vynechá bójku 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, vrátane nešportového správania. Všetky trestné sekundy, ktoré pretekár obdrží 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 preteku.

Z celkového počtu podujatí v rámci MS a SP sa zarátávajú do celkového hodnotenia v danom ročníku nasledujúce počty podujatí:

Počet podujatí	4	5	6	7	8	9	10	11-12
Započítané podujatia	3	4	5	5	6	6	7	8

Bodové ohodnotenie pre umiestnenie v jednotlivých kategóriách v podujatiach majstrovských pretekov je nasledovné:

MIESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
BODY	30	25	21	19	17	15	14	13	12	11	10	--

20.6 Štartovanie a spôsob jazdy

Pretekári štartujú jednotlivito po signále štartéra v poradí podľa štartovných čísiel od najväčšieho v danej kategórii, mimo nameraného tréningu. 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 štartuje každý pretekár povinný nastúpiť do 5 minút po vyzvaní štartéra alebo jeho pomocníka, inak je vylúčený z danej jazdy. Výnimku povoľuje rozhodca minikár až na vyzvanie štartéra. Po odštartovaní sa môže pretekár odraziť len jedenkrát, pritom nesmie prekročiť štartovaciu čiaru. Štartovacia čiar 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.

20.6.1

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.

20.6.2

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.

20.7 Opravné jazdy

O opravnej jazde rozhodne výhradne rozhodca minikár. Jazdec nemá nárok na opravnú jazdu v prípade, že pred spornou situáciou neprešiel predpísanú trať má 100 trestných sekúnd a dobehol pred ním idúceho jazdca.

20.7.1 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,- € (euro). Vklad sa vracia v prípade oprávnenosti protestu. V opačnom prípade prepadá v prospech usporiadateľa.

Športový komisár je povinný vyriešiť protest bez odkladu, najdlhšie však do ukončenia pretekov. K riešeniu protestu si môže prizvať ďalších činníkov pretekov, podľa charakteru protestu. Proti rozhodnutiu štartéra, časomerača nie je protest prípustný.

Pokiaľ jazdec alebo jeho zákonný zástupca nesúhlasí s rozhodnutím športového komisára, má možnosť sa odvolať do 48 hodín športovej komisii minikár písomne. Spolu s odvolaním musí poukázať poplatok SZM za odvolanie, ktorý činí 100,- € (euro). Potvrdenie o úhrade alebo jej kópiu priloží k odvolaniu. Nedodržanie tohto postupu znamená stratu práva na odvolanie.

Ak ide o protest alebo odvolanie ovplyvňujúce výsledky, je usporiadateľ povinný zverejniť len predbežné výsledky a zadržať 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.

20.7.2 Prihlásenie sa do pretekov

Prihlásiť sa do pretekov možno najneskôr v deň preteku 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 preteku.

20.8 Vyhodnotenie seriálov

Titul Majster Slovenskej republiky a SP v každej vypísanej kategórii získava jazdec, ktorý získala najvyšší počet bodov zo započítavaných pretekov.

20.8.1 Rovnosť bodov

Pri rovnosti bodov dvoch (alebo viacerých) jazdcov, budú postupne použité (až do odstránenia rovnosti) nasledujúce kritériá:

- a) úspešnejší jazdec je ten, ktorý získal body z nižšieho počtu započítavaných podujatí
- b) úspešnejší jazdec je ten, ktorý získal vyšší počet lepších umiestnení zo započítavaných podujatí
- c) úspešnejší jazdec je ten, ktorý získal vyšší počet lepších umiestnení z nezapočítaných podujatí
- d) úspešnejší je jazdec s nižším súčtom časov jednotlivých jazd z podujatí na ktorých sa stretli jazdci, ktorých sa to týka, vrátane škrtnutých jazd

- e) v prípade, že sa rovnosť neodstráni ani po použití kritérií a, b, c, d o poradí rozhodne VV SAMŠ.

20.8.2 Pridelovanie štartových čísel

Štartové čísla sa pretekárom pridelujú podľa poradia dosiahnutého v predchádzajúcej sezóne

20.9 Jazdci

20.9.1 Vekové kategórie

Preteky sú vypísané ako súťaž chlapcov a dievčat vo veku od 4 do 99 rokov. Jazdci sú rozdelení do kategórií:

M-1	chlapci a dievčatá 4-8 rokov
M-2	chlapci a dievčatá max. 12 rokov
M-3	chlapci a dievčatá max. 16 rokov
M-3D	dievčatá max. 18 rokov
M-4	chlapci max. 21 rokov, dievčatá max. 99 rokov
M-5	chlapci a dievčatá max. 99 rokov

- Vekom sa rozumie dovŕšený počet rokov v roku, pre ktorý je vydaná licencia jazdca.
- V prípade prihlásenia 4 a viac jazdcov vo veku nad 20 rokov sa vytvorí veková kategória M-5 od 21 rokov.
- V prípade prihlásenia dievčat vo veku od 12-18 rokov v počte 4 a viac sa vytvorí veková kategória M-3D, v ktorej budú jazdiť len dievčatá.
- Dievča vo veku 22 rokov sa môže rozhodnúť (vždy pre celú sezónu), či bude štartovať v kategórii M4 alebo M5
- Kategória nemôže byť počas sezóny menená.
- 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.

20.9.2 Licencia jazdca

Prijatie jazdca na závody je podmienené predložením platnej licencie. SAMŠ vystaví licenciu každému záujemcovi o tento šport, pokiaľ má zodpovedajúci vek a spĺňa požiadavky, kladené na športovca. Licenciu predkladá jazdec pri preberaní na každom preteku minikár. Žiadosť o vystavenie licencie podáva jazdec na 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 30€ (eur) Slovenskému zväzu minikár. 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. Uznanie licencií pretekára na základe dohody Českým svazem minikár a SAMŠ - Športovou komisiou minikár umožňuje štartovať slovenským jazdcom v Čechách a českým jazdcom na Slovensku.

20.9.3 Povinnosti jazdcov

Jazdec alebo jeho zákonný zástupca má tieto povinnosti:

- a) na predpísanom formulári požiadať o licenciu s poplatkom 30,- € (eur)
- 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.

20.9.4 Predkladanie dokladov pri pretekoch

Na každých pretekoch minikár je jazdec alebo jeho zákonný zástupca povinný predložiť licenciu jazdca, platnú pre príslušný rok.

20.10 Udržiavanie poriadku na pretekoch minikár

Pretekár môže byť potrestaný napomenutím, dvoma trestnými sekundami 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.

20.10.1.1

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 doprovodu
- ak pri akejkoľvek jazde v minikáre jazdec nedrží oboma rukami volant a nepoužíva predpísanú kompletnú výstroj
- pri jazde a vyťahovaní minikár na štart ,ak jazdec nedrží volant oboma rukami, zdvihnutím ruky zastaví neoprávnene výťah alebo nedodržiava rovnomerný bočný rozostúp medzi lanami.
- technické priestupky, zistené kedykoľvek v priebehu pretekov - uloženie kolies, rozmery minikáry, hmotnosť minikáry, hrubé porušenie zásad športového chovania pretekárom, mechanikom alebo členom doprovodu - hrubé urážky, napadnutie delegovaných rozhodcov, používanie alkoholických nápojov počas pretekov.

20.10.1.2

Návrh na potrestanie za technické priestupky predkladá športovému komisárovi technický komisár

20.11 Usporiadatelia

Usporiadateľmi sú organizácie, v ktorých pracujú minikárové strediská, oddiely a krúžky, spoločenské, záujmové prípadne iné organizácie. Všetci organizátori sú povinní riadiť sa ustanoveniami týchto pokynov.

20.11.1 Povinnosti usporiadateľov

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.

Usporiadatelia sú povinní postupovať pri organizácii pretekov minikár s plnou zodpovednosťou, aby mala akcia športový a spoločenský úspech.

20.11.2 Vyberanie štartovného

Organizátor môže vyberať štartovné. Maximálne však 10,- EUR na jedny preteky.

20.11.3 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 povolujucej zložke ku schváleniu (SAMŠ)
- e) požiadať o schválenie trate
- f) včas oznámiť zrušenie pretekov povolujucej zložke, jazdcom a delegovaným rozhodcom
- g) zaistiť označenie všetkých tlačív správnym plným názvom vyhlasovateľa a organizátora.

20.11.4 Základné opatrenia pri 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 vyhradiť priestor pre technikov, depo pre minikáry,
- c) pre technickú prehliadku vyhradený 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) Zabezpečiť Zdravotnú službu počas celého priebehu podujatia (počas tréningov a súťažných jász).
- f) Ak dôjde k úrazu, je nutné neodkladne písomne nahlásiť poisťovni, že nastala poisťná udalosť. Kópiu záznamu o úraze zaslať povolujucej zložke vyvesiť výsledkovú listinu.
- g) Výsledkovú listinu potvrdzuje rozhodca minikár a športový komisár, ktorí na nej musia vyznačiť čas vyvesenia. Listina musí visieť min.15 minút na mieste oznámenom usporiadateľom
- h) Usporiadateľ je povinný zverejniť výsledky každej jazdy do 30 minút po jej skončení.
- i) slávnostné ukončenie preteku a vyhlásenie víťazov.

20.12 Opatrenia po ukončení pretekov

Po ukončení pretekov je organizátor povinný:

- spracovať do 15 dní výsledky z pretekov, a uverejniť ich na web stránke www.minikary.sk,
- Rozmnožiť a rozoslať ich delegovaným rozhodcom a komisii minikár SAMŠ.

Výsledková listina musí obsahovať:

- a) štartovné číslo jazdca
- b) príslušnosť /klub, kraj .../
- c) meno a priezvisko jazdca
- d) dosiahnuté výsledky
- e) celkové poradie
- f) mená delegovaných rozhodcov

Organizátor, ktorý si nebude plniť svoje povinnosti, nebude na ďalší rok poverený organizáciou pretekov minikár.

20.13 Riaditeľ pretekov

20.13.1 Právomoc riaditeľa pretekov

Riaditeľ pretekov je vedúci výkonný činovník, 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.

20.13.2 Povinnosti riaditeľa pretekov

- zodpovedá za správne riadenie pretekov, za kontrolu jazdcov a za správne riadenie členov organizačného zboru,

- môže odvolať z funkcie ktoréhokoľvek organizátora a urobiť opatrenia, aby opustil priestor závodiska.
- 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 jazdcov a neprípustnosť porušovania pokynov
- hlásiť športovému komisárovi k potrestaniu každého jazdca 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.

20.14 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
- 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.

20.15 Rozhodcovia minikárových pretekov

20.15.1 Všeobecne

Na každých pretekoch minikár pracujú ako rozhodcovia - športový komisár, technický komisár, rozhodca minikár, časomerač, slalomový (bránkový rozhodca).

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.

Pri prihlásení sa riaditeľovi pretekov musí preukázať licenciou 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.

20.15.2 Športový komisár

Musí byť držiteľom licencie športového komisára minikár, ktorú mu vydá SAMŠ.

Na preteky je delegovaný Športovou komisiou minikár SAMŠ

- 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 a ohlásiť sa riaditeľovi pretekov
- 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.

- i) má právo nepripustiť konanie pretekov alebo preteky prerušiť, či predčasne ukončiť, ak sa vyskytnú okolnosti, ktoré znemožňujú konanie alebo pokračovanie pretekov
- j) pokiaľ zistí, že boli hrubo porušené bezpečnostné predpisy, je povinný preteky zastaviť
- k) môže potrestať jazdcov, ktorí sa počas pretekov nešportovo správajú, nečestne jednú alebo porušuje platné pokyny, smernice a predpisy
- l) musí na mieste vyriešiť sporné otázky, spojené s výkladom Národných poriadkov a Zvláštnych ustanovení
- m) s riaditeľom pretekov rozhodne všetky protesty, ktoré mu jazdci odovzdali.

20.15.3 Rozhodca minikár

Musí byť držiteľom licencie rozhodcu minikár, ktorú mu vydá SAMŠ. Na preteky je delegovaný Športovou komisiou minikár SAMŠ. 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.

- a) funkčne zodpovedá športovému komisárovi
- b) riadi a rozhoduje o priebehu opravných jász, navrhuje športovému komisárovi potrestanie za priestupky na trati a prideľovanie trestných bodov za jazdy
- c) riadi a kontroluje činnosť bránových rozhodcov a spolu so športovým komisárom rieši námietky proti rozhodnutiu bránových rozhodcov
- d) spolupracuje s časomeračmi pri spracúvaní výsledkov
- e) spolu s časomeračmi spracováva konečné výsledky pretekov
- f) po ukončení pretekov a vyhlásení môže odísť až po súhlase športového komisára a riaditeľa pretekov.

20.15.4 Technickí komisári

Musia byť držiteľmi licencie technického komisára minikár, ktorú im vydá SAMŠ. Hlavný technický komisár je na preteky delegovaný Športovou komisiou minikár SAMŠ, ostatných technických komisárov ako aj pomocníkov technických komisárov zabezpečuje organizátor pretekov. Vykonávajú v súvislosti s pretekami technické funkcie.

- a) preberanie minikár, posúdenie výbavy, technický dozor, skúšanie minikár, zisťovanie príčin nehôd a zostavenie protokolu o nehodách a úrazoch,
- b) na preteky sa musí dostaviť včas,
- c) musí sa prihlásiť riaditeľovi pretekov a športovému komisárovi, ktorému je podriadený,
- d) prácu skupiny technických komisárov riadi delegovaný hlavný technický komisár, ktorý rozdelí úlohy medzi jednotlivých technických komisárov a zodpovedá za celú skupinu, ktorá mu je funkčne podriadená,
- e) zodpovedá za to, že k pretekom budú pripustení len tí jazdci, ktorí sú k štartu oprávnení,
- f) pri preberaní skúmajú všetky predpísané doklady, predpísanú výstroj jazdca a predstavovanú minikáru z technického a bezpečnostného hľadiska, nevyhovujúcu minikáru neprevziať
- g) po skončení preberania odovzdajú opravený zoznam jazdcov športovému komisárovi a riaditeľovi pretekov k zaisťeniu opravených programov so zoznamom pre ostatných rozhodcov a organizátorov. Riaditeľovi pretekov odovzdajú tiež uzavreté preberacie protokoly, prípadne technické karty,
- h) pri preberaní minikár sú povinní kontrolovať funkciu a princíp riadenia, báz, stav pneumatík, kapotáž, upevnenie hákov pre vlečné lano. Ostatné náležitosti - hlavne rozmery, uloženie kolies, umiestnenie úchytu závažia, spôsob mazania atď. Kontrolujú podľa potreby pred a po pretekoch, prípadne počas ich priebehu,
- i) zodpovedajú za to, že pri preberaní a v priebehu pretekov je minikára označená predpísaným štartovným číslom, dobre čitateľným pred každým štartom,
- j) vystavujú protokol o nehodách, technických poruchách, úrazoch a bez meškania ho odovzdajú riaditeľovi pretekov,
- k) výsledky svojej práce oznamujú len športovému komisárovi a riaditeľovi pretekov.

20.15.5 Časomerači, počítači výsledkov

Časomerači ani počítači výsledkov nie sú na preteky delegovaní a zaisťuje ich usporiadateľ 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. Štarter musí vypísať záznam jazdy („jazyk“) po každej jazde ako bránkoví rozhodcovia.

20.15.6 Slalomí (bránkoví) rozhodcovia

Slalomí rozhodcovia nie sú na preteky delegovaní a zaisťuje ich usporiadateľ pretekov. Ich počet sa stanoví podľa obtiažnosti trate a počtom slalomových úsekov. Prácu bránkových rozhodcov riadi rozhodca minikár, ktorému tiež odvádzajú výsledky zo svojho úseku ihneď po ukončení každej jazdy.

Na jednom slalomovom úseku pracujú najmenej dvaja rozhodcovia z dvoch klubov podľa možnosti. Jeden z rozhodcov, ktorého určí rozhodca minikár, je zodpovedný za správne vypísanie „jazyka“, stojí na jednom mieste počas celých pretekov, odkiaľ má najlepši 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 slalomí rozhodcovia záznam jazdy („jazyk“) daného kola. V prípade nehody okamžite informujú medzi kolami rozhodcu minikár o nehode a ten rozhodne spolu so športovým komisárom definitívne. Záznam jazdy („jazyk“) obsahuje štartové číslo, počet trestných sekúnd, diskvalifikáciu alebo návrh na opakovanie jazdy.

20.16 Technické predpisy pre stavbu minikár

20.16.1 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 jazdec sám alebo za pomoci dospeljej osoby. K stavbe môže používať sériovo vyrábané diely alebo stavebnicu minikáry.

20.16.2 Rám minikáry

Rám je zhotovený z ľubovoľného materiálu dostatočnej pevnosti, s podlahou chrániacou jazdca 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. Prípojňá karabínka musí byť vyrobená z drôtu o priemere min. 10 mm.

20.16.3 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.

20.16.4 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 stredy 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 brzdu.

20.16.5 Karoséria a sedadlo

Karoséria z ľubovoľného materiálu musí byť prispôsobená tak, aby jazdec mohol z minikáry ľahko vypadnúť v prípade kolízie. Kapotovať možno preto len prednú a zadnú časť tak, aby telo jazdca zostalo odkryté pri pohľade zhora. Telo nesmie presahovať cez pôdorys minikáry do jazdnej dráhy. Ak kapotáže nemajú dostatočné zaoblené hrany, musia byť tieto obložené gumou alebo iným mäkkým materiálom.

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.

20.16.6 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. Vnútorňa šírka ráfiku max. 75 mm.

20.16.7 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 ťažítka „kvicht“/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 !

20.16.8 Rôzne

- Dovažovacie závažie musí byť dôkladne pripevnené, v mieste kde neohrozuje pretekára. V priebehu preteku môže jazdec ľubovoľne upravovať celkovú hmotnosť.
- Štartovné 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, šírka číslice 40 mm, hrúbka čiary písma 10 mm čiernou farbou. Čitateľnosť čísla nemôže byť narušená konštrukciou minikáry, na tabuľke nemôžu byť žiadne nálepky a pod.

20.16.9 Na minikáre sú zakázané nasledujúce technické prvky:

- Zavesenie náprav na jednom otočnom bode,
- centrálny rozvod mazania vrátane všetkých prevedení, ktoré zaisťujú stály prívod oleja, či iného maziva počas jazdy akýkoľvek druh pohonu.

20.16.10 Výstroj jazdca

Pri pretekoch je jazdec 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.

20.16.11 Podmienky štartu

Ak nevyhovuje jazdec s minikárou predpísaným pravidlám pre svoju kategóriu, nemôže sa príslušných pretekov zúčastniť.

20.17 Bezpečnostné predpisy

20.17.1 Základné bezpečnostné zabezpečenie pretekov

- a) Každé preteky minikár musia byť povolené príslušnou povolujuúcou 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 trati".
- c) Každé preteky musia byť zdravotnícky zabezpečené.
- 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 jazdcov 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 cieľom 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 udávajúcim 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.

20.17.2 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 prejednení cieľom až do úplného zastavenia minikáry, tak ako pri ťahaní za vlečným vozidlom na štart. V daždivom počasí si môže jazdec dať dolu okuliare alebo štít.
- c) Ak dôjde počas jazdy k havárii jazdca alebo kolízii vzniknutej dobehnutím druhého jazdca, je jazdec 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 jazdec 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 jazdcov. 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 jazdec je povinný signalizovať poruchu zdvihnutím ruky.
- g) Používanie kolobežky je na trati zakázané ! Vo výnimočných prípadoch je použitie dovolené , avšak použitie je potrebné nahlásiť riaditeľovi preteku a športovému komisárovi pred začatím pretekov, ešte pred rozpravou. Na rozprave bude vyhlásené meno človeka, ktorý môže používať kolobežku.
- h) Organizátor pretekov je povinný zabezpečiť spojenie rádiovými bodmi (vysielačkami) všetky bójkové úseky s cieľom, štartom a riaditeľom pretekov.

20.17.3 Poistenie pri pretekoch minikár

Druh a spôsob poistenia uvedie usporiadateľ vo zvláštnom ustanovení preteku. Poistením preteku je potrebné zabezpečiť krytie škôd na zdraví a majetku voči tretím osobám.

20.17.4 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.

20.18 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 pretekami minikár.

20.19 Záverečné ustanovenia

20.19.1 Dodržiavanie Národných športových poriadkov minikárového športu

Národné športové poriadky sú záväzné pre všetkých usporiadateľov 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 usporiadateľov. Ak usporiadateľ zmení znenie týchto poriadkov, bude mu odňaté právo k usporiadaniu ďalších pretekov minikár až do odvolania alebo vyriešenia priestupku. Usporiadateľ môže usporiadať preteky družstiev. V tom prípade určuje systém hodnotenia vo Zvláštnych ustanoveniach. Doporučuje sa minimálne 5-členné družstvo so zastúpením pretekárov všetkých kategórií.

20.19.2 Platnosť Národných športových poriadkov minikárového športu

Tieto pokyny sú platné od 17.11.2018 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 Národný športový poriadok SAMŠ v platnom znení.

21. Majstrovstvá Slovenskej republiky v digitálnom motoršporte (MSR DM)

21.1 Všeobecné ustanovenia

21.1.1 Spôsobilí jazdci

Pre rok 2024 sú vypísané Majstrovstvá SR v digitálnom motoršporte pre jazdcov s licenciou jazdca vydanou SAMŠ.

21.1.2 Spôsobilé technické zabezpečenie

Automobily v počítačovom softvéri Asetto Corsa Cempetizione (ACC) a Raceroom Racing Experience a PC prispôbený na online pretekanie cez internet. Minimálne vybavenie musí obsahovať herný ovládač typu „Volant“.

21.1.3 Rozdelenie vozidiel

Skupina GT3 s BOP v súlade s odporúčaniami Low Fuel Motorsport (LFM) (ACC), skupina Clio Cup (AC) bez BOP a MX-5 Cup (RRE) bez BOP.

21.2 Vypísané klasifikácie

21.2.1 V šprinte

Skupina GT3 s BOP v súlade s odporúčaniami Low Fuel Motorsport (ACC).

Skupina Clio Cup bez BOP s módom Trained Monkey Motorsport (AC).

Skupina MX-5 Cup bez BOP v pôvodnom móde Raceroom Racing Experience (RRE)

21.2.2 Hodnotenie MSR v digitálnom motoršporte

Jednorazové štartovné a zároveň poplatok za registráciu do jednej skupiny seriálu MSR v DM v šprintoch je 30€ za 1 jazdca. Zvýhodnené štartovné pre dve skupiny (podľa výberu) je 50€ za 1 jazdca a pre tri skupiny je 60€ za 1 jazdca.

Poplatok sa uhrádza na účet organizátora Digital Motorsport SK, o.z.

Registrácia do MSR DM bude na webovej stránke organizátora digitalmotorsport.sk. Prihláška na registráciu musí byť odoslaná mailom minimálne 48 hodín pred podujatím.

21.2.3 Na podujatí MSR 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

21.2.4 Hodnotenie MSR v šprinte

Do celkového hodnotenia sa započítavajú bodové výsledky zo všetkých organizovaných podujatí MSR DM. Na konci sezóny každý sa každému pretekárovi bude škrtať jeden najhorší výsledok (teda jedno podujatie). Majster SR bude v jednotlivých klasifikáciách vyhlásený podľa všeobecných pravidiel MSR.

21.2.5 Priebeh pretekov

Tréning pred pretekmi je voľný. Kvalifikácia bude prebiehať na serveroch DMSK, pričom do hlavných pretekov v šprinte bude zaradených najlepších 30 (50 v prípade ACC) jazdcov podľa výsledku kvalifikácie. Kvalifikácia trvá 20 minút a začína sa o 20:00 v deň pretekov.

Dĺžka pretekov v šprinte v skupinách Clio Cup a MX-5 Cup je 25 minút a v skupine GT3 60 minút.

Štarty pretekov v SR sú letmé (s výnimkou Clio Cup a MX-5 Cup, tam bude štart pevný).

VI. FIA CEZ Championship 2024

Predpisy CEZ a športový kalendár CEZ budú zverejnené na www.sams-asn.sk

VII. Poplatky

Poplatok za vydanie povolenia na organizovanie podujatia v pôsobnosti SAMŠ

Pre automobilové disciplíny

Medzinárodné podujatie zapísané v kalendári FIA	poplatok FIA + 3% z poplatku FIA max 500 EUR za podujatie
Podujatie zapísané v kalendári FIA CEZ	poplatok FIA+ 3% z poplatku FIA
Podujatia MSR (okrem slalom, šprint a drift)	200,- EUR
Podujatia MSR slalom, drift, šprint	30,- EUR
Samostatné podujatie pohárov SAMŠ v disciplínach SAMŠ	80,- EUR
Samostatné podujatie regionálnych pohárov SAMŠ	30,- EUR
Voľné preteky ostatné	800,- EUR
Podujatie cudzích majstrovstiev pri podujatí MSR	200,- EUR
Vypísanie značkového pohára	700,- EUR
Pre karting	
Podujatie MSR	200,- EUR
Podujatie zapísané v kalendári FIA-CIK, FIA CEZ	poplatok FIA+ 3% z poplatku FIA
Podujatie SKaP a halové	80,- EUR
Pre minikáry	
Podujatie MSR	200,- EUR
Podujatie SP	80,- EUR

Poplatky za zmenu a zrušenie podujatia pre všetky disciplíny

Zmena termínu spôsobená organizátorom

Medzinárodné podujatie zapísané v kalendári FIA, FIA – CIK, FIA CEZ poplatok FIA (FIA CIK) + 100,- EUR

Ostatné podujatie Vo výške poplatku za povolenie na organizovanie

Zrušenie podujatia

Medzinárodné podujatie zapísané v kalendári FIA, FIA – CIK, FIA CEZ poplatok FIA (FIA CIK) + 100,- EUR

Ostatné podujatie Vo výške poplatku za povolenie organizovania

Druh licencie

Základná cena

Licencia jazdca pre automobilové disciplíny

Medzinárodná licencia jazdca s povolením štartu v zahraničí pre jeden stupeň	165,- EUR
Medzinárodná licencia jazdca s povolením štartu v zahraničí s viac stupňami	205,- EUR
Národná licencia jazdca	130,- EUR
Národná licencia jazdca pre poháre SAMŠ (pohárová)	50,- EUR
Národná licencia jazdca s obmedzením pre preteky digitálnych automobilov (PDA)	25,- EUR
Národná licencia jazdca slalom	15,- EUR
Národná licencia jazdca drift	15,- EUR
Národná licencia jazdca šprint	15,- EUR
Národná licencia jazdca pre súťaže pravidelnosti	15,- EUR
Národná licencia jazdca pre regionálne súťaže	15,- EUR
„Denná“ licencia jazdca slalom, drift, šprint, Rally Legend, súťaže pravidelnosti a regionálne súťaže	10,- EUR
„Denná“ licencia jazdca SKP	20,- EUR
Národná licencia jazdca Race Buggy (do 14 rokov)	1,- EUR
Pre minikáry	
Licencia jazdca	1,- EUR

Pre karting

Národná licencia jazdca s obmedzením - pohárová (SKaP, rental karting)	10,- EUR
Národná licencia (do 12 rokov veku jazdca)	1,- EUR
Národná licencia pre jazdca nad 12 rokov	11,-EUR
Medzinárodná (pre jazdcov 12 – 15 rokov veku) s povolením štartu v zahraničí	35,- EUR
Medzinárodná s povolením štartu v zahraničí-nad 15 rokov	50,- EUR
Pre všetky disciplíny	
Súhlas ASN s vydaním licencie v zahraničí	100,- EUR

Licencia súťažiacoho**Pre automobilové disciplíny**

Licencia súťažiacoho na meno jazdca s obmedzením na 1 jazdca	30,- EUR
Licencia súťažiacoho bez obmedzenia	85,- EUR

Pre karting

Licencia súťažiacoho na meno (s obmedzením na 1 osobu)	20,- EUR
Licencia súťažiacoho bez obmedzenia	35,- EUR

Pre všetky disciplíny

Súhlas ASN s vydaním licencie v zahraničí	100,- EUR
-------------------------------------------	-----------

Licencie športových odborníkov**Licencie rozhodcov automobilové disciplíny, karting**

ŠK, TK, časomerač I.KT	40,- EUR
ŠK, TK, časomerač II. KT	25,- EUR
ŠK, TK, časomerač III. KT	12,- EUR
TK, časomerač v prvom roku vystavenia	5,- EUR
Časomeračská skupina	250,- EUR

Licencie rozhodcov pre minikáry

Športový komisár	12,- EUR
Technický komisár	12,- EUR
Rozhodca minikár	12,- EUR

Licencie činníkov pre automobilové disciplíny a karting

Licencia riaditeľa pre medzinárodné podujatia a „Race director“	40,- EUR
Licencia riaditeľa pre národné podujatia	25,- EUR
Licencia tajomníka	25,- EUR
Licencia štartéra pretekov, licencia vedúceho trate, licencia hlavného lekára, licencia hlavného bezpečnostného komisára	20,- EUR
Záchranár na mot. športovom podujatí	20,- EUR
Vedúci RS, zástupca vedúceho RS, traťový komisár	10,- EUR

Licencia člena orgánu SAMŠ

Licencia funkcionára podľa čl. 12 písm. a) RaOP SAMŠ	10,- EUR
------------------------------------------------------	----------

Ostatné licencie

Licencia okruhovej školy	500,- EUR
Licencia športového klubu (mimo súťažiacoho a organizátora)	40,- EUR

Národná licencia trate

Karting	50,- EUR
Autokros	50,- EUR

Poplatky za schvaľovanie trate a schvaľovanie RS

PAV	150,- EUR
Minikáry	10,- EUR
Slalom, drift	10,- EUR

Poplatky za školenia

Individuálne 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	50,- EUR
Opakované testovanie na centrálnom testovaní	50,- EUR
Prvé testovanie na individuálnom testovaní	60,- EUR + cestovné náhrady
Opakované testovanie na individuálnom testovaní	150,- EUR + cestovné náhrady
Nariadené testovanie na individuálnom testovaní	40,- EUR + cestovné náhrady
Prvé testovanie na skupinovom testovaní	60,- EUR + cestovné náhrady
Opakované testovanie na skupinovom testovaní	100,00 EUR + cestovné náhrady
Zmena v preukaze športového vozidla SAMŠ mimo testovania	10,- EUR
Vystavenie preukazu športového vozidla SAMŠ	10,- EUR
Vystavenie duplikátu preukazu športového vozidla v prípade straty	30,- EUR
Vystavenie identifikačného preukazu nehomologovaného vozidla	80,- EUR
vystavenie odporúčania na vydanie ZEČ	15,- EUR
vystavenie HTP (schvaľovanie HTP na FIA je spoplatnené zvlášť)	80,- EUR
opakované vystavenie HTP pred skončením platnosti (schvaľovanie HTP na FIA je spoplatnené zvlášť)	40,- EUR
Aktualizácia, prečísľovanie, variant platného HTP (schvaľovanie HTP na FIA je spoplatnené zvlášť)	40,- EUR
Vystavenie preukazu športového vozidla FIA (autokros, CCR)	65,- EUR
Vystavenie národného preukazu historického vozidla (NHTP)	80,- EUR
Vystavenie RLHP	20,- EUR
Vystavenie HRCP	20,- EUR
Schválenie výrobcu ASN certifikovaných bezpečnostných klieťok (na 3 roky)	150,- EUR + cestovné náhrady
Opakované schválenie výrobcu ASN certifikovaných bezpečnostných klieťok (na 3 roky)	80,- EUR + cestovné náhrady
Schválenie ASN certifikátu bezpečnostnej klieťky	100,- EUR + cestovné náhrady
Opakované schválenie ASN certifikátu bezpečnostnej klieťky	50,- EUR + cestovné náhrady
Prehlásenie zhody s národným technickým predpisom	30,- EUR
Meranie hmotnosti (1 hodina)	10,- EUR + cestovné náhrady
Meranie hluku vozidla (1 hod)	15,- EUR + cestovné náhrady
Povolenie prestavby vozidla (všetky disciplíny)	100,- EUR
Povolenie stavby vozidla (všetky disciplíny okrem autocross RB)	300,- EUR
Povolenie stavby vozidla pre autocross RB	100,- EUR

Ostatné poplatky

Vystavenie duplikátu licencie	50% z ceny licencie
FIA homologačný list automobilu	66,- EUR
Ročenka FIA	66,- EUR
Bulletin FIA	66,- EUR
Ročenka SAMŠ	10,- EUR

Depozity

Depozit za protest na podujatí v rámci klasifikácií pohárov SAMŠ a nižších	165,- EUR
Depozit za protest na podujatí v rámci klasifikácií MSR a vyšších	500,- EUR

Depozit za odvolanie k NOS voči rozhodnutiu športových komisárov v rámci klasifikácií pohárov SAMŠ a nižších	670,- EUR
Depozit za podanie návrhu na preskúmanie rozhodnutia podľa čl. 14 MSP FIA v rámci klasifikácií pohárov SAMS a nižších.	
Depozit za odvolanie k NOS voči rozhodnutiu športových komisárov v rámci klasifikácií MSR a vyšších.	1340,- EUR
Depozit za podanie návrhu na preskúmanie rozhodnutia podľa čl. 14 MSP FIA v rámci klasifikácií MSR a vyšších.	
Depozit za odvolanie k NOS voči rozhodnutiu DV SAMŠ	665,- EUR

VIII. Športové kalendáre

Športové kalendáre budú zverejnené na www.sams-asn.sk



2024
Národné technické predpisy

I. Všeobecne

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 podmienene a o štarte vozidla rozhoduje RŠK.

1.1 Preukaz športového vozidla (PŠV)

je majetkom SAMŠ a slúži na identifikáciu a evidenciu športových vozidiel. V zmysle podmienok schválených MDSR ho vydáva majiteľovi športového vozidla Technický výbor SAMŠ prostredníctvom povereného testovacieho technického komisára (ďalej TTK) na základe testovania športového vozidla. Právo robiť v ňom záznamy má len poverený technický komisár okrem zápisu názvu absolvovaného, podujatia, ktorý robí súťažiaci. Technický komisár na podujatí je povinný urobiť záznamy o zistených nedostatkoch.

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 FIA preukaz vozidla. Tento vyplňuje majiteľ a zodpovedá za jeho obsah.

Technický výbor SAMŠ vedie evidenciu vydaných preukazov športových 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 výťahok kompletného homologačného listu, ktorý je overený ASN. 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/alebo oprávnených činovníkov počas testovania, alebo podujatia predložiť.

1.3 Identifikačný list nehomologovaného vozidla

Služí na identifikáciu športových vozidiel, ktoré nemajú alebo nezodpovedajú homologačnému listu. Je v ňom popis vozidla. Vydáva ho majiteľovi športového vozidla Technický výbor SAMŠ prostredníctvom povereného TTK. Za jeho úplné a včasné vyplnenie zodpovedá majiteľ.

Technický výbor SAMŠ vedie evidenciu vydaných Identifikačných listov nehomologovaných vozidiel.

1.4 Technický preukaz historického vozidla (HTP)

Tento preukaz bude vystavený pre vozidlá spĺňajúce predpisy MŠP FIA Prílohy K s nadväznosťou na Prílohu J daného obdobia a aktuálnu Prílohu J

Vystavenie HTP je podmienené:

predložením vyplneného formulára ako podkladu pre spracovanie a vystavenie „Historického technického preukazu“ v anglickom jazyku podľa pokynov k vyplneniu;

Odporúčaním TV SAMŠ;

uhradením poplatku za vydanie HTP a identifikačnej známky FIA;

Schválením podkladov pre vydanie HTP na FIA.

Všetky vyššie uvedené podklady je potrebné zaslať na Technický výbor SAMŠ v súlade s pokynmi na vyplnenie HTP. Testovanie historického vozidla bude možné až po jeho schválení. Majiteľ vozidla musí predložiť pri testovaní vozidla platnú kópiu HTP.

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. Pre podujatia zapísané v kalendári podujatí SAMŠ do úrovne Majstrovstva SR bude za vozidlo s platným FIA HTP považované aj vozidlo s HTP schváleným TV SAMŠ.

1.5 Národný technický preukaz historického vozidla (NHTP)

Pre vozidlá upravené podľa Prílohy K MŠP FIA, u ktorých je uplatnený národný predpis pre

historické automobily, bude vystavený Národný technický preukaz historického automobilu – NHTP, v ktorom budú uvedené odlišnosti od Prílohy K.

1.6 „Regularity“ technický preukaz (HRCP)

Je vydaný TV SAMŠ na formulári FIA a je určený pre vozidlá zúčastňujúce sa súťaži pravidelnosti historických automobilov. Pre vozidlá zúčastňujúce sa PAV HP, Rally Legend zapísaných v kalendári SAMŠ, je možné vydať národný Regularity technický preukaz historického automobilu (NHRCP).

1.7 „Rally legend“ technický preukaz (RLTP)

Je vydaný TV SAMŠ na formulári SAMŠ a je určený pre vozidlá zúčastňujúce sa súťaže Rally Legend.

1.8 Technická karta vozidla

služi ako evidenčný doklad pri preberaní športového vozidla na športovom podujatí v pôsobnosti SAMŠ. Každý organizátor motoristického podujatia musí záväzne používať technickú kartu schválenú SAMŠ pre všetky úrovne podujatí, ktorá je súčasťou prihlášky na podujatie uverejnenej na stránke www.sams-asn.sk. Požadované údaje v technickej karte vyplňuje súťažiaci v prihláške a pred administratívnym preberaním podpisom záväzne potvrdzuje správnosť.

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 archívuje.

Každú zmenu po preberaní je povinný súťažiaci oznámiť HTK, ktorý vykoná o tom zápis do tejto karty.

1.9 Bezpečnostná karta výbavy posádky

Služi ako evidenčný doklad pri preberaní športového vozidla na športovom podujatí v pôsobnosti SAMŠ. Každý organizátor motoristického podujatia musí záväzne používať bezpečnostnú kartu schválenú SAMŠ pre všetky úrovne podujatí, ktorá je súčasťou prihlášky na podujatie uverejnenej na stránke www.sams-asn.sk. Požadované údaje v bezpečnostnej karte vyplňuje súťažiaci v prihláške a pred administratívnym preberaním správnosť údajov potvrdí podpisom jazdec/posádka. Kompletne súťažiacim vyplnenú bezpečnostnú kartu po kontrole potvrdzujú TK a po dobu trvania podujatia zostáva u hlavného TK podujatia. Po ukončení podujatia ju HTK odovzdá organizátorovi, ktorý ju archívuje.

Každú zmenu po preberaní je povinný súťažiaci oznámiť HTK, ktorý vykoná o tom zápis do tejto karty.

1.10 Povinné zmluvné poistenie vozidla

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

1.11 FIA Pf Technický list

Služi ako podklad na zaradenie vozidiel do skupín a tried pri podujatí PAV. Súťažiaci hlo získajú po zaregistrovaní sa na web stránke FIA, www.fiaperformancefactor.com. Originál FIA Pf technického listu je povinný súťažiaci predložiť pri preberaní spolu s jednou kópiou, ktorá zostáva u HTK.

2. Prestavba a stavba vozidiel pre automobilový šport

2.1 Prestavba vozidla

Prestavba je úprava sériovo vyrábaného vozidla (homologovaného na FIA alebo nehomologovaného) s číslom VIN prideleným výrobcom na športové vozidlo v zmysle Prílohy J, Prílohy K MŠP FIA a/alebo NTP SAMŠ. Za prestavbu sa považuje aj namontovanie ochranných kliek.

Prestavba vozidla je podmienená:

Podaním žiadosti o prestavbu vozidla (uvedená na stránke www.sams-asn.sk). Žiadosť podáva majiteľ automobilu na Technický výbor SAMŠ. V žiadosti žiadateľ uvádza údaje o upravovanom automobile: značka, typ, rok výroby, VIN a údaj o tom, do akej skupiny a triedy

chce vozidlo upraviť;
schválením Technickým výborom SAMŠ;
splnením požiadaviek predpisov Prílohy J a/alebo Prílohy K MŠP FIA a/alebo Národných technických predpisov SAMŠ;
uhradením poplatku na účet SAMŠ.

Garantom prestavby vozidla je jeho majiteľ. Oprávnenie k účasti takého automobilu na športových podujatiach vzniká vydaním preukazu športového vozidla na základe platného testovania pre športovú sezónu.

2.2 Stavba športového vozidla

Stavbou športového vozidla sa rozumie montáž vozidla s využitím agregátov (dielov sériovo vyrábaných) montovaných do rámu (skeletu) vyrobeného výrobcom vozidla v súlade s Prílohou J MŠP FIA, alebo Národných technických predpisov SAMŠ.

Stavba je podmienená: Podaním žiadosti výrobcu o povolenie stavby vozidla (žiadosť uvedená na stránke www.sams-asn.sk) Žiadosť sa podáva na Technický výbor SAMŠ.

Schválením Technickým výborom SAMŠ;
Uhradením poplatku na sekretariáte SAMŠ;

Dodržaním požiadaviek predpisov Prílohy J MŠP FIA a/alebo Národných technických predpisov SAMŠ.

Garantom montáže a stavby športového vozidla je výrobca. Schválenie individuálnej stavby nie je dokladom pre použitie vozidla v cestnej premávke.

Oprávnenie k účasti takého automobilu na športových podujatiach vzniká vydaním preukazu športového vozidla na základe platného testovania pre športovú sezónu.

3. Certifikácie ochranných klieťok

3.1 ASN certifikácia ochranných klieťok

ASN certifikát ochranných klieťok vydáva SAMŠ v zmysle odporúčenia Technického výboru SAMŠ. O udelenie certifikácie môže požiadať iba výrobca ochranných klieťok, ktorý spĺňa podmienky určené v homologačných predpisoch pre ochranné klieťky vydaných FIA.

Do novopostavených vozidiel podľa Prílohy J MŠP FIA je povinná ochranná klieťka s ASN certifikátom. Pre národné skupiny podľa NTP SAMŠ je odporúčané montovať ochranné klieťky s ASN certifikátom.

3.2 Autorizovaný výrobca ochranných klieťok

Autorizáciu výrobcovi ochranných klieťok (AVOK) vydáva TV SAMŠ a zoznam zverejňuje na stránke www.sams-asn.sk

Upresnenie podmienok vydania autorizácie poskytne predseda TV SAMŠ – predsedatv@gmail.com .

Od 1.1.2024 prestavby vozidiel s prepočítaným objemom motora nad 2000 cm³ budú povolené len ak ochranná klieťka bude vyrobená a zabudovaná do vozidla Autorizovaným výrobcom ochranných klieťok (AVOK).

3.3 Zoznam autorizovaných výrobcov ochranných klieťok

Patrik Moravík – SECURACE	Brvnište	0915421377	pato@securace.com
Juraj Rakušinec – JURAKO	Košice	0905662957	juraj.rakusinec@gmail.com

4. Testovanie športových vozidiel pre športovú sezónu

4.1 Všeobecné podmienky

Testovanie na základe elektronickej prihlášky vykonávajú testovací technickí komisári (TTK) menovaní VV SAMŠ na návrh TV SAMŠ.

Testovanie je kontrola športového vozidla zameraná na kontrolu doložených dokladov a zhodnosti s predpismi pre danú skupinu. Testovanie športového vozidla sa vykoná pred jeho prvým podujatím v sezóne a následne v ďalšom roku na centrálnom, prípadne individuálnom testovaní. Platnosť testovania je do 31.3. nasledujúceho roka.

Aj keď bolo vozidlo otestované bez závad, neznamená to, že vozidlo spĺňa predpisy danej skupiny a triedy v plnom rozsahu, najmä pokiaľ ide o merania, pri ktorých je nutná demontáž niektorých skupín a dielov.

Športové vozidlo, ktorého majiteľ má trvalý pobyt/sídlo na území SR, a ktoré sa má zúčastniť podujatia zapísaného v kalendári SAMŠ, musí byť otestované TTK SAMŠ, ak je testovanie pre toto vozidlo podľa predpisov SAMŠ povinné.

Športovému vozidlu evidovanému (testovanému) v inej ASN môže byť po testovacom úkone v rámci NTP vystavený „certifikát o zaradení vozidla do národnej skupiny“ v zmysle týchto predpisov SAMŠ. Spôsob prihlasovania na testovanie (certifikáciu ...) a ďalší postup pre úkony musí byť dodržaný.

Vozidlo bude overené (testované) za prítomnosti majiteľa vozidla alebo písomne splnomocnenej osoby na tento úkon.

Vozidlo musí byť na testovanie prístavené 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 inému zodpovedajúcemu dokladu a jeho úpravy sú v rozsahu príslušných článkov platnej Prílohy J alebo K MŠP FIA alebo NTP SAMŠ.

Pri prvom testovaní vozidiel, ktoré nemajú VIN, je povinný majiteľ naniesť na oceľovú časť podvozku alebo rámu vrstvu mäkkého kovu (cín, olovo, - použitie medi, mosadze 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 značka.

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, vyhlásených TV SAMŠ ktoré budú zverejnené na oficiálnej web stránke SAMŠ, www.sams-asn.sk a www.sams-asn.sk/prihlaska3.php. Majitelia vozidiel sa môžu zúčastniť testovania v ktoromkoľvek oficiálne zverejnenom termíne po vyplnení prihlášky na stránke www.sams.asn.sk. Organizuje sa spravidla pred sezónou vo vhodných priestoroch.

4.2.4 Skupinové testovanie

Testovanie vyhlasuje SAMŠ na základe žiadosti organizátora testovania (môže byť zástupca športovej komisie alebo zástupca majiteľov vozidiel). Tento zodpovedá za prípravu vyhovujúcich podmienok testovania a vyúčtovania nákladov pre TTK. Po vyhlásení zverejnením na stránke SAMŠ sa záujemcovia prihlasujú štandardným spôsobom formou elektronickej prihlášky. Až naplnením počtu prihlásených je splnená požiadavka pre kvalifikovanie akcie ako skupinového testovania. Pri nižšom počte zúčastnených ako 5 vozidiel sa bude posudzovať úkon ako individuálne testovanie. V prípade testovania pred športovým podujatím je čas jeho trvania obmedzený do začiatku dňa podujatia v zmysle ZU podujatia.

4.2.5 Individuálne testovanie

Testovanie mimo termínov centrálného a skupinového testovania sa považuje za individuálne testovanie a je podmienené vyplnením prihlášky na stránke: www.sams-asn.sk/prihlaska3.php. Majiteľ je povinný uhradiť vzniknuté náklady spojené s týmto testovaním.

4.2.6 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.

4.3 Doklady potrebné pri testovaní

4.3.1 Pri prvom testovaní

Pri prvom testovaní je potrebné predložiť k vozidlu nasledovné originály dokladov:

- povolenie stavby/prestavby vozidla, ak vozidlo podlieha povinnosti schváleniu žiadosti o stavbu/prestavbu,
- identifikačný doklad vozidla,
- doklad nadobudnutia vozidla,
- homologačný list vozidla pre vozidlo homologované, aj s neplatnou homologáciou,
- vyplnený Identifikačný list nehomologovaného vozidla,
- homologačný list alebo certifikát ochrannej klietky, ak je vozidlo ňou vybavené,
- certifikát bezpečnostnej nádrže, ak je vozidlo ňou vybavené,
- návod na inštaláciu hasiaceho systému, ak je vozidlo ním vybavené,
- technický list vozidla pre vozidlá podľa pohárových predpisov,
- FIA Pf Technický list pre vozidlá zúčastňujúcich sa podujatia PAV
- HTP alebo NHTP, HRCP alebo RLCP pre historické vozidlá,
- 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.

4.3.2 Pri opakovanom testovaní

Pri opakovanom testovaní je potrebné predložiť k vozidlu nasledovné originály dokladov: 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 klietky, 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
FIA Pf Technický list pre vozidlá zúčastňujúcich sa podujatia PAV
HTP alebo NHTP, HRCP alebo RLCP pre historické vozidlá,
potvrdenie – platný doklad/nálepka nalepená na nádobu hasiaceho prístroja/systému o vykonaní kontroly hasiacich prístrojov resp. hasiaceho systému.

4.3.3 Pri zmene údajov v PŠV

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

4.4 Personálne zabezpečenie

Testovanie konkrétneho vozidla vykonáva testovacia komisia alebo TTK, ktorých určí predseda TV SAMŠ.

4.5 Termíny testovania a prihlasovanie

Termíny centrálnych testovaní a skupinových budú zverejnené na www.sams-asn.sk. Na centrálné, skupinové a aj individuálne testovanie sa prihlasuje na stránke www.sams-asn.sk.

4.6 Vybavenie pracoviska pri individuálnom testovaní

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

4.7 Testovací komisári

František DUDÁŠ	Jakubov	0905528430; e-mail: dudas@centrum.sk
Dušan NAVRKAL	Žabokreky nad Nitrou	0907893337; e-mail: dnavrkal@centrum.sk
Ing. Ján KUČERA	Krupina	0905262716; e-mail: ingkucerajan@gmail.com
Ing. Igor HORÁČEK	Bratislava	0905766599; e-mail: igor.horacek@gmail.com
Peter DOBŠINSKÝ	Sirk	0918391896; e-mail: dobo6@azet.sk
František KOVAL'	Prešov	0949819571; e-mail: koval.sams@gmail.com

5. Rozsah technického preberania vozidiel pred podujatím

Súťažiaci je povinný pristiaviť vozidlo na športové podujatie upravené a pripravené v súlade s Prílohou J alebo Prílohou K MŠP FIA, alebo NTP SAMŠ. Súlad vozidla s predpismi potvrdzuje svojim 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 „polepov“ vozidla.
- Kontroly a plombovania požadované športovými predpismi príslušnej disciplíny.

Rozsah technického preberania bude spresnený vo Zvláštnych ustanoveniach podujatia prípadne dohovorom HTK s riaditeľom podujatia. Správnosť údajov bude potvrdená v technickej karte.

6. Zvláštne evidenčné čísla

V zmysle zákona NR SR č. 8/2009 Z.z. v súvislosti so zákonom č. 106/2018 Z.z. majiteľovi vozidla, ktoré v rámci povolených športových úprav spĺňa základné podmienky prevádzky na pozemných komunikáciách, bude na základe platného testovania pre príslušný rok za úhradu vydané Odporúčanie pre pridelenie zvláštneho evidenčného čísla pre príslušný dopravný inšpektorát. Za dodržanie podmienok daných zákonom zodpovedá majiteľ vozidla.

7. Štart vozidiel po skončení homologácie

Vozidlá skupiny A, N, R a RGT ktorým skončila platnosť homologácie a ktorým FIA podľa čl.2.7.1c až 2.7.1d MŠP FIA umožnila štart v rally počas nasledujúcich ôsmich rokov (sú uvedené v zozname FIA platnom na príslušný rok) bude umožnený štart aj v rámci hodnotenia MSR PAV, SKP a PAO v pôvodnej skupine za nasledovných podmienok:

na preberaní a pri kontrolách musí byť predložený originál homologačného listu
Minimálna hmotnosť, rozmery restriktorov turbokompresorov musia byť podľa súčasne platných predpisov.

Vozidlá musia spĺňať technické predpisy dané ich homologačným listom platnému k dátumu ukončenia platnosti homologácie. Bezpečnostné prvky vozidla musia zodpovedať aktuálne platným predpisom.

Vozidlá budú testované s vyznačenou pôvodnou skupinou.

7.1

Vozidlá ktorým skončila osemročná doba predĺženia platnosti homologácie (uvedené v

zozname FIA pre príslušný rok) podľa čl. 2.7.1c až 2.7.1d MŠP FIA , alebo im skončila platnosť homologácie a sú upravené v zmysle pôvodného homologačného listu budú testované z vyznačenou pôvodnou skupinou /SK. Na preberaní a pri kontrolách musí byť predložený originál homologačného listu. Minimálna hmotnosť, rozmery restriktorov turbokompresorov musia byť podľa predpisov platných k ukončeniu homologácie.

Vozidlá musia spĺňať technické predpisy dané ich homologačným listom platnému k dátumu ukončenia platnosti homologácie. Bezpečnostné prvky vozidla (sedadlá, pásy, hasiaci systém) musia zodpovedať aktuálne platným predpisom.

8. Bezpečnostná výbava jazdca, spolujazdca

8.1 Prilby

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 ,pokiaľ v ďalšom nie je uvedené inak.

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.

8.1.1 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.

Dekorácia alebo 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 (akrylová farba schnúca na vzduchu, polyuretánové laky a pod.) a prednostne farba odporúčaná výrobcom. Toto je mimoriadne dôležité pre prilby vyrábané odlieváním a vstrekaním, 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.

8.1.2 Hmotnosť a komunikačné systémy

Hmotnosť prilby sa môže kontrolovať kedykoľvek v priebehu podujatia a nesmie presiahnuť 1900g pre typ prilby s plným zakrytím tváre, alebo 1700g 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

8.1.3 Prilby homologované FIA

Podľa platného Technického listu FIA č. 25

8.1.4 Prilby homologované EHK



05587-41628



045587-41628

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

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

8.1.5 Výnimky z bezpečnostnej výbavy pre národné disciplíny

Používanie prilieb podľa štandardov FIA 8858-2002, FIA 8858- 2010, SNELL SA 2010, SNELL SAH 2010 a SNELL SA 2015 uvedených v Technickom liste číslo 25 je povolená na všetkých podujatiach zapísaných v kalendári SAMŠ po 31.12.2024 za predpokladu, že prilby nevykazujú známky mechanického poškodenia a/alebo nadmerného opotrebovania. Toto sa vzťahuje len na podujatia do úrovne MSR, včítane MMSR. Na všetky podujatia FIA majstrovstiev platia aktuálne predpisy FIA bez akýchkoľvek výnimiek.

8.1.5.1 Rally – SRP,

Prilba musí mať homologáciu FIA, aj neplatnú, uvedenú v Technickom liste FIA č.25 z 14.1.2019 schválenú pre FHR

8.1.5.2 CCR - Skupina TH, Rally – RRP

Prilba musí mať homologáciu FIA, aj neplatnú

8.1.5.3 CCR – Skupina SBS

Prilba musí mať homologáciu FIA alebo FIM, aj neplatnú. Odporúča sa používať ochranné prilby schválené FIA (technický zoznam FIA č. 25). Prilby musia mať celotvárový štít alebo sa musia používať s motocyklovými okuliarmi. Dôrazne sa odporúča zádržný systém hlavy (FHR).

8.1.5.4 PAV - SKP

Prilba musí mať homologáciu FIA, aj neplatnú uvedenú v Technickom liste FIA č.25 z 14.1.2019 schválenú pre FHR

8.1.5.5 Skupina DR a PRF

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

8.1.5.6 Skupina STR

Prilba je odporúčaná, pre jazdcov, ktorí už dosiahli čas pod 11s (402m) a/alebo 7s (201m) je povinná. Táto prilba musí byť schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie.

8.1.5.7 Slalom, Rally Legend

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

8.1.5.8 Rally HA (okrem HK5), PAV HA (okrem HK5)

Prilba musí mať homologáciu FIA aj neplatnú, uvedenú v Technickom liste č. 25 zo 14.1.2019. Pre vozidlá periód J1, J2 a JR prilba musí mať homologáciu FIA aj neplatnú uvedenú v Technickom liste FIA č.25 zo 14.1.2019 schválenú pre FHR.

8.1.5.9 PAV HP, STRHP

Prilba nie je povinná. Odporúča sa prilba schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie pokiaľ nevykazuje známky poškodenia

8.1.6

Pre podujatia PAV a SKP je povolená prilba s komunikačným zariadením avšak toto musí byť odpojené.

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 (dobrovoľne pre spolujazdcov), dlhú spodnú bielizeň, kuklu, ponožky a topánky homologované podľa FIA štandardu 8856-2000 alebo 8856-2018. 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 a 74 na stránke www.fia.com. Ohňovzdorné odevy podľa

tech.listu 27 bez hologramu je možné používať naďalej na podujatiach zapísaných v kalendári SAMŠ do úrovne MSR. Jazdci sa musia ubezpečiť, či odev nie je príliš tesný, pretože táto skutočnosť znižuje úroveň ochrany. Výnimky sú uvedené v bode 8.2 7.

8.2.2 Kombinéza

Je povinné používať kombinézu homologovanú podľa FIA štandardu 8565-2000 alebo 8856-2018 uvedenú v Technickom liste č.27 alebo č.74.

8.2.3 Výšivky na kombinézach

Nášivky vyšité priamo na kombinézach majú byť vyšité iba na najvrchnejšej vrstve pre lepšiu tepelnú izoláciu. Materiál použitý na podklad nášiviek a niť použitá na prišitie musia byť ohňovzdorné. Nášivky môžu byť prišité cez vrstvy za predpokladu, že vlákno nite je odolné voči ohňu a je v súlade s normou ISO 15025. Potlač alebo nálepky na oblečení jazdca musia byť spravené iba výrobcom daného produktu a nesmú znižovať výkon tepelného prenosu ako je definované vo FIA štandarde 8856-2000 alebo 8856-2018 (pozri Prílohu J FIA štandardu 8856-2000 alebo Prílohu J FIA štandardu 8856-2018 pre detailné požiadavky a pokyny na použitie). Každé oblečenie schválené FIA podľa štandardu 8856-2008 upravené potlačou alebo nálepkami musí byť doložené certifikátom od výrobcu.

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 horúčavách 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 alebo 8856-2018 musia aj dlhé rukavice, spodná bielizeň, kukla, ponožky a topánky byť označené homologačnou značkou.

Na 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 vtedy 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.

Jazdci a spolujazdci môžu medzi pokožkou a povinným prádnom schváleným FIA nosiť ďalšie ohňovzdorné prádlo, ktoré nie je schválené FIA.

Na kombinéze je povolené nosiť iba chrániče kolien a laktov, ktoré sú odolné voči ohňu a sú v súlade s normou ISO 15025

8.2.6 Biometrické zariadenia

Jazdci môžu počas pretekania nosiť zariadenie na zber biometrických údajov v súlade s MŠP FIA Príloha L.

8.2.7 Výnimky z bezpečnostnej výbavy pre národné disciplíny

8.2.7.1 Rally-SRP,Rally-RRP,HA(okrem HK5),PAV-SKP,HA(okrem HK5),CCR-TH,Rallykros-národné skupiny

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856-1986, bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľné opravované šitie odevu a pod.).Rukavice, topánky, dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musia však spĺňať minimálne ISO 6940.Je odporúčané používať kompletný ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856-2000 alebo 8856-2018.

8.2.7.2 Rally Legend

Kombinéza musí mať zvýšenú odolnosť voči plameňom (minimálne CIK). Povinné sú rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom. Povinná je športová obuv nad členky. Je odporúčané používať kompletný ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856-2000 alebo 8856-2018.

8.2.7.3 Drift

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856-1986, bez známok poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľné opravované šitie odevu a pod.). Povinná je pevná obuv. Je odporúčané používať kompletný ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856-2000 alebo 8856-2018.

8.2.7.4 Slalom, šprint

Kombinéza nie je povinná, povinný je dlhý rukáv a dlhé nohavice. Povinná je pevná obuv.

8.2.7.5 STRHP, PAV HP

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

8.3 Zádržné systémy hlavy – FHR

8.3.1 Všeobecne

Pri všetkých podujatiach Rally, PAV, PAO zapísaných v kalendári SAMŠ a FIA musia všetci jazdci a spolujazdci používať pomôcky na ochranu hlavy a chrčtice, ktoré sú homologované podľa štandardu FIA 8858-2010 uvedené v Technickom liste FIA č.29.

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

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

Hybrid® systém homologovaný podľa Štandardu FIA 8858-2010

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

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, ...

8.3.4 Výnimky z bezpečnostnej výbavy pre národné disciplíny

Pre disciplíny, Drift, Slalom, Šprint, Rally-RRP, Rally HA (okrem HK5 a vozidiel periódy J1, J2), STRHP, PAV HA (okrem HK5 a vozidiel periód J1, J2, JR), Rally Legend, PAV HP, CCR skupiny TH je FHR nepovinný, je dôrazne odporúčaný.

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 a 57. Bezpečnostné pásy, ktorým FIA zrušila homologáciu s okamžitou platnosťou nemôžu byť ďalej používané v žiadnej disciplíne.

10. Bezpečnostné sedadlá

Všetky FIA homologované sedadlá sú uvedené v Technickom liste FIA číslo 12 so životnosťou 5 rokov od dátumu výroby (do konca kalendárneho roka), alebo Technickom liste FIA číslo 40 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby (do konca kalendárneho roka) alebo v Technickom liste číslo 91 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby (do konca kalendárneho roka). Ďalšie dva roky predĺženia životnosti môže potvrdiť výrobca sedadla ďalším štítkom na sedadle. Sedadlá ktorým FIA zrušila homologáciu s okamžitou platnosťou nemôžu byť ďalej používané v žiadnej disciplíne.

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. 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. Nie sú povolené doplnujúce tlmiace zariadenia v koncovej časti výfukového potrubia. Vzťahuje sa to aj na prechodné pôsobiace prostriedky (kovové stružliny a pod.).

Stanovené limity hladiny hluku:

automobilové rally, slalom,	98 dB s toleranciou + 2 dB pri 3500 ot/min pre vozidlá so zážihovými motormi 98 dB s toleranciou + 2 dB pri 2500 ot/min pre vozidlá so vznetrovými motormi
PAV – PAO	98 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá Kategórie I 110 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá Kategórie II 108 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá skupiny „E1/SK“, 108 dB s toleranciou + 2 dB pri 6300 ot/min pre vozidlá skupiny S2000, 100 dB s toleranciou + 2 dB pri 2500 ot/min pre vznetrové motory vozidiel všetkých skupín
Autokros	100 dB s toleranciou + 2 dB pri 4500 ot/min

Uvedené limity nie sú platné pre historické vozidlá

11.2 Označenie výfukov

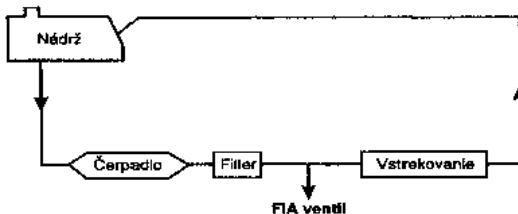
Výfuky vozidiel môžu byť pri technickom preberaní označené, alebo zaplombované. Súťažiaci je povinný pre tento účel upraviť výfuk podľa pokynov technických komisárov.

11.3 Hlukomer

Na zisťovanie funkcie výfukového systému z hľadiska referenčných hodnôt hladiny hluku sa použije zvukomer 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 „Rýchle“.

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 môžu byť vybavené zariadením pre odber paliva uvedenom v Technickom liste FIA č.5.



Jeho poloha musí zaručovať, 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.

12.1 Zisťovanie prítomnosti etanolu v palive a určovanie oktánového čísla na podujatiach SAMŠ

Na podujatiach zapísaných v národnom športovom kalendári SAMŠ musí benzín použitý v súťažných vozidlách zodpovedať FIA MŠP Príloha J, článok 252.9.

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

Odber paliva dozorujú určení technickí komisári na základe rozhodnutia HTK. Riaditeľ podujatia po dohovore s HTK určí miesto odberu s potrebným protipožiarным zabezpečením.

12.1.3 Postup pri odbere paliva

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 alebo iným vhodným spôsobom. Všetky 3 nádoby zapečatia a označia prideleným identifikačným číslom súčasne dvaja TK. Vzorku č. 2 odovzdá TK jazdcovi, ktorý podpíše jej prevzatie a zároveň potvrdí podpisom aj zapečatenie vzoriek a pridelenie IČ. 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 výsledkom rozboru paliva. Výsledky analýz oznámi SLOVNAFT VÚRUP a.s. určenému zástupcovi SAMŠ, ktorý bude následne informovať HŠK, HTK podujatia a príslušného organizátora. Ďalej sa postupuje v zmysle MŠP FIA.

13. Katalyzátor

Všetky športové vozidlá (okrem historických vozidiel, ktoré ním pôvodne neboli vybavené) 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. Palivová nádrž

Pre vozidlá skupiny N, A, N/SK a A/SK R1,R2,R3C je povolené používať sériové nádrže v súlade s MŠP FIA Príloha J z roku 2016.

15. Hasiaci systém

Pre vozidlá skupiny R1,R2,R3,S2000,T3 je povolené používať hasiace systémy podľa Technického listu č.16

II. Technické predpisy pre národné skupiny

Pre všetky prípady, ktoré nie sú uvedené v týchto národných predpisoch, platia ustanovenia MŠP FIA. Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy. Pre všetky národné skupiny okrem DR, STR, PRF, Rally-Legend je povinné na prístupnom mieste bloku motora navŕať otvor o priemere minimálne 3 mm, ktorý bude slúžiť na plombovanie bloku motora.

1. Skupina F

1.1 Všeobecne

Do tejto skupiny môžu byť zaradené vozidlá:

1. **homologované** s platnou alebo neplatnou homologáciou s výnimkou vozidiel skupiny B, ktoré sú vylúčené z rally podľa MŠP FIA Príloha K čl. 7.4.1

2. **nehomologované**, sériovo vyrábané v počte min. 2500 ks za 12 za sebou idúcich mesiacoch, schválené pre cestnú premávku, s platným alebo neplatným technickým preukazom vydaným v EU.

Všetky vozidlá musia byť v súlade MŠP FIA Príloha J čl. 251, 252, 253, 255 alebo MŠP FIA Príloha K pre vozidlá homologované pred 01.01.1991, ak nižšie uvedené predpisy neumožňujú inak.

V ďalšom texte pre homologované vozidlá platia údaje v homologačnom liste (HL), pre nehomologované v technickom preukaze, prípadne v technických údajoch výrobcu (TP). Výkon všetkých vozidiel je obmedzený minimálnym pomerom hmotnosť/výkon na 3,4kg/HP (4,6kg/kW). TV SAMŠ môže požadovať doklad o meraní výkonu motora, vystavený meracím miestom akreditovaným SAMŠ. TV SAMŠ si vyhradzuje právo kedykoľvek počas sezóny vykonať kontrolné meranie výkonu, plombovať RJ a ostatné diely motora. VV SAMŠ formou bulletinu môže na návrh TV SAMŠ kedykoľvek a za akýchkoľvek okolností udať miery nevyhnutné na presadenie tohto výkonu. Rozhodnutie o testovaní vozidla do skupiny F je výhradne na pridelenom testovacom komisárovi.

1.2 Rozmery, hmotnosti

1.2.1 Rozmery

Celková šírka vozidla nesmie byť väčšia ako 2 000 mm.

Rozchod kolies môže byť zmenený.

Rázvor musí byť v súlade s homologačným listom alebo s technickým preukazom s toleranciou +/- 1%.

1.2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy J článok 255.4.3 a 255.4.4:

Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť podľa objemu motora uvedenú v MŠP Príloha J článok 255., kapitola 4.1. a 4.2. v stĺpci pre rally. Použitie záťaží je dovolené pri splnení podmienok v MŠP FIA Príloha J Čl. 252.2.2. VV SAMŠ formou bulletinu môže na návrh TV SAMŠ určiť minimálnu hmotnosť za účelom zvýšenia pomeru hmotnosť/výkon. Toto oznámenie nadobúda okamžitú platnosť po zverejnení.

1.3 Motor

1.4 Všeobecne

Motor je ľubovoľný, s obmedzeniami uvedenými nižšie.

- Nie sú povolené motocyklové motory.
- Povolené sú aj motory s krúživými piestami (typ podľa patentu NSU Wankel). Prepočet objemu podľa MŠP Prílohy J článok 252.3.2.
- Max. počet valcov je 6 pre motory s vratnými piestami a max. dva rotory pre motory s krúživými piestami.
- Dielce motora sú ľubovoľné.

- Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly množstva náplne).

1.4.1 Objem

Objem je ľubovoľný, avšak max. zvýšenie nominálneho objemu oproti pôvodnému (uvedený v tech. preukaze) je 30% pri nepreplňovaných motoroch a 20% pri preplňovaných motoroch.

U preplňovaného motora je koeficient prepočtu objemu zážihového motora 1,7 a vznetového motora 1,5. Max. povolený a aj prepočítaný objem je 4500 cm³.

1.4.2 Preplňovanie, restriktor

Je povolené pridať alebo odstrániť kompresor. Systém preplňovania musí byť v súlade s príslušnými článkami aktuálnej Prílohy J. Priemer restriktora musí vyhovovať aktuálnej MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.1.8.3. VV SAMŠ formou bulletinu môže na návrh TV SAMŠ určiť inak priemer restriktora a/alebo tlak preplňovania za účelom obmedzenia výkonu. Toto oznámenie nadobúda okamžitú platnosť po zverejnení.

1.4.3 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.

1.4.4 Chladenie

Chladič ako aj vetrák chladiča vrátane spôsobu pohonu je ľubovoľný ako aj počet a umiestnenie.

1.5 Palivový systém

Palivový systém musí byť sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha K.

1.5.1 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí byť:

- a) sériová vrátane systému plnenia,
- b) bezpečnostná, minimálneho štandardu FIA FT3–1999, ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255-5.9., v prípade vozidiel homologovaných pred 1.1.1990 alebo schválených do premávky pred 1.1.1990 v súlade s MŠP FIA Príloha K.

1.5.2 Palivové čerpadlá

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J čl.255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha K. Počet čerpadiel je ľubovoľný.

1.5.3 Rozvod paliva

Sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J čl.255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha K.

1.6 Elektrický systém

Musí byť sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J čl.255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha K. Alternátor a štartér sú ľubovoľné.

1.6.1 Akumulátor

Menovité napätie v súlade s homologačným listom vozidla alebo v súlade s sériovým vozidlom. Ak je akumulátor premiestnený platí znenie uvedené v MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.8.3.

1.6.2 Hlavný odpojovač

Povinný podľa MŠP FIA Príloha J ,článok 253.13.

1.6.3 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. Vyklápacie reflektory môžu byť nahradené pevnými a kompletný mechanizmus vyklápania môže byť odstránený.

1.6.4 Riadiaca jednotka

Lubovoľná.

1.7 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.

1.7.1 Spojka

Lubovoľná.

1.7.2 Prevodovka

Lubovoľná, avšak nie je možné nahradiť manuálnu prevodovku automatickou, ak ju neponúka výrobca v danom type vozidla.

1.7.3 Diferenciál

Lubovoľný, avšak pôvodný počet diferenciálov musí zostať zachovaný.

1.7.4 Spojovacie hriadele

Lubovoľné.

1.8 Zavesenie

Je povolené použiť aj iné komponenty zavesenia, či už vcelku alebo jednotlivu pod podmienkou, že sú homologované pre vozidlo s rovnakým alebo vyšším prepočítaným objemom motora ako vozidlo na ktorom sú použité. Toto je nutné dokladovať originálom homologačného listu.

1.8.1 Predná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.3 alebo MŠP FIA Príloha K. Použitie dištančných podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

1.8.2 Zadná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.3 alebo MŠP FIA Príloha K. Použitie dištančných podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

1.8.3 Riadenie

Riadenie musí byť od výrobcu vozidla a musí byť zreteľne označené výrobcom.

Volant je ľubovoľný, avšak musí mať uzavretý veniec. Zariadenie proti odcudzeniu môže byť odstránené. Ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať podmienky MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.7.3.9. Je povolená dodatočná montáž posilňovača riadenia, pod podmienkou že tento bol namontovaný v sériovo vyrábanom vozidle alebo homologovaný pre ľubovoľné vozidlo. Je povolená výmena stĺpika riadenia, pod podmienkou že tento bol namontovaný v sériovo vyrábanom vozidle alebo homologovaný pre ľubovoľné vozidlo.

1.9 Kolesá

Kompletné kolesá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J čl.255.5.4. Uchytenie kolesa skrutkami môže byť ľubovoľne nahradené uchytením závrtnými skrutkami a maticami a naopak.

1.9.1 Pneumatiky

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

1.9.2 Disky kolies

Sériové, predpísané výrobcom vozidla, prípadne podľa homologačného listu vozidla alebo v súlade s MŠP FIA Príloha J čl.255.5.4.

1.9.3 Rezervné koleso

Povinné. V súlade MŠP FIA Príloha J článok 254.6.4.3

1.10 Brzdový systém

1.10.1 Všeobecne.

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový v súlade s homologačným listom vozidla, s možnosťou úprav v zmysle predpisov MŠP FIA Príloha J, článok 255.5.5. Je povolená zmena bubnových brzd na kotúčové.

1.10.2 Prevádzkové brzdy.

Sú povolené sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.5. Je povolený aj iný brzdový systém, či už vcelku alebo jednotlivé komponenty pod podmienkou, že sú homologované pre vozidlo s rovnakým alebo vyšším prepočítaným objemom motora ako vozidlo na ktorom sú použité. Toto je nutné dokladovať originálom homologačného listu.

1.10.3 Parkovacia brzda.

Je povinná. Systém ovládania a umiestnenie ovládacieho mechanizmu je ľubovoľné, avšak musí byť v dosahu jazdca sediaceho a pripútaného v sedadle.

1.11 Priestor pre posádku

1.11.1 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.

1.11.2 Ochranná klietka

Musí byť v súlade s textom článku 253–8 MŠP FIA Príloha J. Základná zostava ochrannej klietky musí byť v súlade podľa:

- základná konštrukcia – obrázok 253–1 až 253–3,
- uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7,
- bočná ochrana – obrázok 253–9 až 253–11,
- vystuženie strechy – obrázok 253–12 až 253–14,
- vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33, neplatí pre vozidlá s prepočítaným objemom do 2000 cm³.
- vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34,
- pre vozidlá s prepočítaným objemom nad 2000 cm³ platí vystuženie klietky v otvore dverí (hlavný oblúk – bočný oblúk – obrázok 253–49,
- uhlopriečka zadných podpier – obrázok 253–20,
- uchytenie do skeletu musí byť podľa kapitoly 253–8.3.2.6,
- doporučené vystuženie predného oblúka – obrázok 253–29.

V miestach, kde môže nastať kontakt prilby s ochrannou konštrukciou je povinné obloženie ochrannej konštrukcie podľa Technického listu FIA č.23 a všetky trubky klietky označené v MŠP FIA Príloha J obr. 253-68 a všetky vystuženia strechy sa musia obložiť obložením podľa normy FIA 8857-2001 typ A (pozri Tech. list č.23). Každé obloženie musí byť upevnené tak aby bolo nepohyblivé. V miestach, kde môže nastať kontakt tela posádky s ochrannou konštrukciou je povinné nehorľavé obloženie ochrannej konštrukcie.

1.11.3 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

1.11.4 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Štandard FIA 8855-2021, 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa MŠP FIA Príloha J čl. 253.16 a uchytené podľa MŠP FIA Príloha J čl.253.16.

1.11.5 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853-2016,8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Príloha J článok 253–6. Pre rally vo vozidle musia byť umiestnené dva rezné nástroje v dosahu pripútananej posádky pre prípad potreby rozrezania bezpečnostných pásov.

1.11.6 Ochranná sieť

Pre PAO je povinná a pre PAV doporučená ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy J článok 253–11.

1.11.7 Hasiaci systém, hasiace prístroje

Je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Príloha J čl.253.7.2. Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J čl. 253.7.3. Uchytenie, umiestnenie a ochrana HS a RHP musí zodpovedať MŠP FIA Príloha J čl.253.7.

1.11.8 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

Môže sa použiť strešná ventilácia s klapkou . Celková maximálna výška otvoru je 50 mm , musí umiestnená v prvej tretine strechy . Celková maximálna šírka otvoru je 300 mm . Previs vo vzťahu k hornému okraju čelného skla je max. na 50 mm.

1.12 Karoséria

Je možné použiť vystuženie podľa MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.3.1

1.12.1 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.

1.12.2 Okná

V súlade s MŠP FIA Príloha J čl.253.11 a 12. Použitie farebných alebo zrkadlových fólií je tiež povolené a to v súlade s MŠP FIA Príloha J čl.253.1, ale len ak je to povolené v ZU podujatia. Bočné a zadné okná je možné nahradiť polykarbonátom, lexanom alebo makrolonom min. hrúbky 4mm, v tomto prípade priehľadná fólia nie je povinná. Vetracie otvory v bočných oknách sú ľubovoľné. Je možné doplniť dodatočné uchytenie čelného a zadného okna.

1.12.3 Dvere, blatníky, kapota motora a veko batožinového priestoru

Musia byť v súlade s homologačným listom vozidla s možnosťou úpravy podľa MŠP FIA Príloha J čl.255.Dvere je možné upraviť podľa MŠP FIA Príloha J článok 255.5.7.3.4.Je povinné dodatočné uchytenie kapoty motora a veka batožinového priestoru v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253-5.Je možná zámena materiálu kapôt sériového vozidla za iný materiál pri zachovaní tvaru a rozmerov, avšak pôvodný systém otvárania musí zostať zachovaný. Sú povolené dodatočné otvory na kapote motora s celkovou max. plochou 300 cm².Tieto musia byť prekryté drôtenou sieťou s okami max. 10 mm a hrúbkou drôtu min. 1 mm. Je povolené rozšíriť predné a/alebo zadné oblúky blatníka o max. 10 cm. Pre vozidlá postavené podľa MŠP FIA Príloha K pre PAV a PAO je možné odstrániť predný a/alebo zadný nárazník, pokiaľ nie je súčasťou karosérie.

1.12.4 Ťažné oká

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha J článok 253-10 alebo MŠP FIA Príloha K čl.5.18.

1.12.5 Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha J alebo MŠP FIA Príloha K.

1.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

1.14 Poznámky

2. Skupina P

2.1 Všeobecne

Do tejto skupiny budú zaradené sériové vozidlá s povolenými úpravami podľa ustanovení článkov 254, 255, 260 Prílohy J FIA MŠP okrem vozidiel ktoré boli testované v priebehu posledných 3 rokov do jednej zo skupín N, A, R,N/SK, A/SK. Dovolené úpravy sú obmedzené podľa homologačných listov (základnej homologácie A alebo N) pre daný typ vozidla.

2.2 Rozmery a hmotnosti

2.2.1 Rozmery

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

2.2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy J článok 255.4.3 a 255.4.4

Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť podľa objemu motora uvedenú v MŠP Príloha J článok 255. 4.1.a 4.2. v stĺpci pre rally

2.3 Motor

Použitý motor musí byť sériového vyhotovenia výrobcom daného typu vozidla. s možnosťou využitia úprav podľa homologačných listov (základnej homologácie) pre daný typ vozidla. Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly množstva náplne).

2.3.1 Objem

Sú povolené len vozidlá s maximálnym prepočítaným objemom 2000 cm³.

2.3.2 Preplňovanie, restriktor

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.

2.3.3 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.

2.3.4 Palivový systém

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

2.4 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.

2.4.1 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá môžu byť ľubovoľné.

2.4.2 Rozvod paliva

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

2.5 Elektrický systém

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

2.5.1 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.

2.5.2 Hlavný odpojovač.

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–13.

2.5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla musí zostať sériového vyhotovenia. Pre rally je povolená montáž dodatkových reflektorov v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 254.6.8.

2.5.4 Riadiaca jednotka

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

2.6 Prevodový systém

2.6.1 Spojka

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

2.6.2 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.

2.6.3 Diferenciál

Sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

2.6.4 Spojovacie hriadele

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

2.7 Zavesenie

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

2.7.1 Predná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla. Nie je povolené použiť podložky medzi nábojom a diskom kolesa.

2.7.2 Zadná náprava

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla. Nie je povolené použiť podložky medzi nábojom a diskom kolesa.

2.7.3 Riadenie

Je povolená montáž ľubovoľného športového volantu schváleného pre cestnú premávku.

2.8 Kompletné kolesá

2.8.1 Pneumatiky

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

2.8.2 Disk

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

2.8.3 Rezervné koleso

Povinné.

2.9 Brzdový systém

2.9.1 Všeobecne

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový

2.9.2 Prevádzkové brzdy

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

2.9.3 Parkovacia brzda

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

2.10 Priestor pre posádku

2.10.1 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.

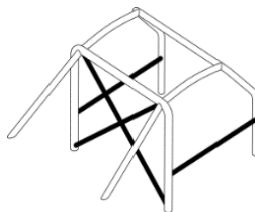
Zmeny skeletu sú povolené len také ktoré bezprostredne súvisia s montážou povinného ochranného vybavenia.

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 254 - 6.7.2.2.b. Je povolené vybrať koberčeky a proti hlučkové materiály, umiestnené na podlahe vozidla.

2.10.2 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



2.10.3 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.

2.10.4 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby. uchytené podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16.

2.10.5 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 10 rokov.

Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Príloha J článok 253–6.

Pre rally vo vozidle musia byť umiestnené dva rezné nástroje v dosahu pripútanej posádky pre prípad potreby rozrezania bezpečnostných pásov.

2.10.6 Hasiaci systém

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7. Hasiaci systém vo vozidle sa dôrazne odporúča.

2.10.7 Ochranná sieť

Pre PAO je povinná ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy J článok 253–11.

2.11 Karoséria

Karoséria musí zostať sériového vyhotovenia.

2.11.1 Materiál karosérie

Materiál karosérie musí zostať sériového vyhotovenia bez možnosti zmeny materiálu.

2.11.2 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.

2.11.3 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.

2.11.4 Ťažné oká

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

2.11.5 Aerodynamické prvky

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

2.12 Zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

2.13 Poznámky

3. Skupina E1/SK

3.1 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.

3.1.1 Spôsobilé vozidlá

Uzatvorené produkčné vozidlá a uzatvorené GT - vozidlá s platnou alebo neplatnou homologáciou. Vozidlá porovnateľné s Kategóriou I (pozri MŠP Príloha J článok 251-1.1) musia vyhovovať homologačným kritériám jedného z homologačných predpisov FIA, musia mať najmenej 4 sedadlá (okrem 2+2) a ich pôvodná konštrukcia (šasi/karoséria medzi úchytnými tmičov) musí ostať po celý čas rozpoznateľná – identifikovateľná.

Vozidlá ktoré boli homologované v skupine „B“ článok 256 Prílohy J z roku 2010 (sú povolené iba vozidlá s motorom s prepočítaným objemom do 1600 cm³). 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.

3.2 Rozmery a hmotnosti

3.2.1 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.

3.2.2 Hmotnosti

Nižšie uvedené minimálne hmotnosti musia byť dodržané počas celého trvania pretekov, teda aj po prejení cieľom. Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy J článok 255.4.3 a 255.4.4.

3.2.2.1 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.

3.2.2.2 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

3.3 Motor

3.3.1 Všeobecne.

Môže byť použitý len jeden spaľovací motor, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru. Dielce motora sú ľubovoľné. Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly množstva náplne).

3.3.2 Objem.

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

3.3.2.1 Pre vozidlá PAV

Maximálny objem nepreplňovaného zážihového motora nesmie prekročiť 6 000 cm³ a

vznetového motora 4000 cm³.

3.3.2.2 Pre vozidlá PAO

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

3.3.3 Preplňovanie, restriktor

Turbokompresor nemusí mať restriktor.

3.3.4 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.

3.4 Palivový systém

3.4.1 Palivová nádrž.

Homologované vozidlá kategórie I. môžu používať buď sériovú nádrž podľa homologácie vozidla, alebo bezpečnostnú podľa MŠP Príloha J článok 253–14. Pre vozidlá s nominálnym 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 Príloha J článok 255.5.9.

3.4.2 Palivové čerpadlá.

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

3.4.3 Rozvod paliva.

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

3.5 Elektrický systém

Elektrický systém je ľubovoľný.

3.5.1 Akumulátor

ak je akumulátor na pôvodnom mieste platí uvedené v homologačnom liste vozidla.

Ak je akumulátor premiestnený platí znenie uvedené V MŠP FIA Príloha J, článok 255–5.8.3.

3.5.2 Hlavný odpojovač.

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

3.5.3 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, brzdoových svetiel, ukazovateľov smeru a koncových svetiel, ktoré spĺňajú podmienky MŠP pre PAO.

- Pre vozidlá PAV:

Osvetlenie vozidla minimálne dvojicou funkčných červených brzdoových svetiel umiestnených v pôvodných otvoroch karosérie, dvojicou pozičných svetiel, umiestnených v zadnej časti vozidla v pôvodných otvoroch karosérie

3.5.4 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.

3.6 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.

3.6.1 Spojka

Ľubovoľná.

3.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná.

3.6.3 Diferenciály

Ľubovoľné.

3.6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

3.7 Zavesenie

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

3.7.1 Predná náprava

Ľubovoľná

3.7.2 Zadná náprava

Ľubovoľná

3.7.3 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.

3.8 Kolesá

3.8.1 Pneumatiky

Pneumatiky sú ľubovoľné.

3.8.2 Kolesá

V závislosti na celkovom alebo prepočítanom objeme motora môže byť maximálna šírka kompletného 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.

3.8.3 Rezervné kolesá.

Zakázané.

3.9 Brzdový systém

3.9.1 Všeobecne

Funkcia dvoj okruhového systému musí byť zachovaná.

3.9.2 Prevádzkové brzdy

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

3.9.3 Parkovacia brzda

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný.

3.10 Priestor pre posádku

3.10.1 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.

3.10.2 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.

3.10.3 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:

- základná konštrukcia – obrázok 253–1, alebo 253–2 alebo 253–3
- uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7
- vystuženie zadných podpier – obrázok 253–4 alebo 253–20 alebo 253–21
- bočná ochrana – obrázok 253–9 alebo 253–10 alebo 253–11
- vystuženie strechy – obrázok 253–12 (jedna diagonála) alebo 253–13 alebo 253–14
- vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33
- vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34
- 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.

3.10.4 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

3.10.5 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855-2021, 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16 a uchytené podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16. Sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá musia byť odstránené.

3.10.6 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhov s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853-2016,8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Prílohe J článok 253–6.

3.10.7 Ochranná sieť

3.10.7.1 Pre vozidlá PAV

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

3.10.7.2 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.

3.10.8 Hasiaci prístroj, hasiace systémy

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.

Len pre PAO: pre vozidlá s prepočítaným objemom motora väčším ako 2000 cm³ je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.2.

3.10.9 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

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

- v zadnej časti strechy nad zadným oknom,
- 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.

3.11 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 zdviháky sú povolené. 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.

3.11.1 Materiál

Materiál skeletu / šasi /musí zostať pôvodný.

3.11.2 Okná

Rozmery skiel nemusia byť zachované pri zmene výšky skeletu s nadväznosťou na predchádzajúce predpisy. Čelné a 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.

3.11.3 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru

Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane jedny. Vonkajší tvar dverí, kapoty motora, veka batožinového priestoru a ich materiál je ľubovoľný. Vnútorňý tvar dverí je ľubovoľný a musí byť prekrytý celistvým panelom s využitím predpisu MŠP FIA Príloha J článok 255–5.7.3.4.b. 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. Vnútorňý tvar zadných dverí je ľubovoľný a môžu byť privarené do skeletu, pričom plocha okna nemusí byť dodržaná. Odporúča v mieste dverí jazdca pripevniť na ochrannú koštrukciu panel proti vniknutiu vyrobený z polymérovej matrice vyztuženej vláknami, upevnený na ochrannú koštrukciu zavesením alebo plastovými páskami.

3.11.4 Ťažné oká

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

3.11.5 Blatníky

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

3.12 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.

3.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

4. Skupina E2

4.1 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.

4.1.1 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

4.2 Skupina E2 – SC, E2 – SH

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

4.3 Poznámky

5. Skupina DR

5.1 Všeobecne

5.1.1

Do tejto skupiny budú zaradené sériové nehomologované a/alebo homologované vozidlá. Skupina STREET: Automobily sú schválené pre jazdu na pozemných komunikáciách podľa platného zákona.

Skupina PRO a PRO2: Pripúšťa sa použitie automobilu kategórie M1,N1 so samonosnou karosériou

Vozidlá musia mať poháňanú len zadnú nápravu.

5.1.2

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

5.1.3

Vozidlá typu kabriolet sú spôsobilé, iba ak sú vo vyhotovení s pevnou strechou (hard top) a ochrannou konštrukciou podľa čl.10.2.2. tohto predpisu alebo sú vybavené ochrannou konštrukciou podľa čl.10.2.1. tohto predpisu.

5.2 Rozmery a hmotnosti

5.2.1 Rozmery

5.2.1.1

Celková šírka vozidla môže byť zmenená, maximálne o 20% voči sériovo vyrábanému vozidlu.

5.2.1.2

Rázvor môže byť zmenený, maximálne o 10% voči sériovo vyrábanému vozidlu.

5.2.1.3

Celková dĺžka vozidla môže byť zmenená, maximálne o 10% voči sériovo vyrábanému vozidlu.

5.2.2 Hmotnosti

5.2.2.1

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy J článok 255.4.3 a 255.4.4.

5.2.2.2

Minimálna hmotnosť podľa nominálneho objemu motora je nasledovná:

do 3 000 cm ³	900 kg
od 3 000 do 5 000 cm ³	1 000 kg
nad 5 000 cm ³	1 100 kg

5.3 Motor

5.3.1 Všeobecne

Ľubovoľný, palivo ľubovoľné. Všetky úpravy motora sa povoľujú. Môže byť použitý len jeden spaľovací motor, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru. Tento môže byť upravený pre lepšie osadenie motora.

5.3.2 Objem

Maximálny nominálny objem motora je 8 200 cm³.

5.3.3 Preplňovanie, restriktor

Preplňovanie je ľubovoľné, restriktor nie je povinný

5.3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Výfukový systém musí v každom prípade umožniť odvádzanie plynov mimo karosériu a priestoru pre posádku a zabrániť vniknutiu spaľín do priestoru pre posádku.

Pre kat.STREET:- Výfukové potrubie ľubovoľné,tlmič a katalyzátor ľubovoľný,vyustenie výfuku sériové alebo musí byť vo vnútri obrysu pôdorysu vozidla, nie viac ako 10cm od tohto obrysu

a za zadnou nápravou. Maximálna hladina hluku je 98+2dB na chybu merania.
Pre kat. PRO a PRO2: -výfukové potrubie ľubovoľné, tlmič a katalyzátor ľubovoľný, vyustenie výfuku musí byť vo vnútri pôdorysného obrysu vozidla. Vyustenie do boku je zakázané. Maximálna hladina hluku je 102+2dB na chybu merania.

5.4 Palivový systém

5.4.1 Palivová nádrž

Pre kat STREET: sériového vyhotovenia, bez akýchkoľvek úprav, uchytená za pôvodné úchytky na pôvodnom mieste,

Pre kat. PRO a PRO2:

- sériového vyhotovenia bez akýchkoľvek úprav, uchytená za pôvodné úchytky na pôvodnom mieste

- bezpečnostná palivová nádrž za podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha J článok 253.14, - nádrž sériovej výroby homologovaná pre cestnú premávku, vybavená i okami pre skrutkové uchytenie, bez akýchkoľvek úprav. Pre tento účel je potrebné vytvoriť úchytné body na karosérii pri čom všetky body musia viesť z nosnej časti karosérie. Na úchyt karosérie treba použiť oceľové rúrky ťahané za studena, bezšvové, minimálneho rozmeru 20mm x 2mm alebo U profil minimálneho rozmeru 20mmx20mm o minimálnej hrúbke steny 3mm. Na uchytenie musia byť využité všetky úchyty na nádrži. Samotné uchytenie vzniká spojením úchyty nádrže s úchytom na karosérii pomocou skrutkového spoja. Skrutka musí byť minimálne M10 s veľkoplošnou podložkou.

-nádrž zvarená z plechu z hliníkovej zliatiny.

Umiestnenie nesériovej bezpečnostnej palivovej nádrže musí byť v oddelenom priestore mimo posádky a na uchytenie musí byť použité 2ks kovových oceľových pások pristrojektovaných ku konštrukcii vozidla alebo 2 ks bezpečnostných popruhov pre minimálne zaťaženie 5000kg-. Pri uchytení popruhmi aj kovovými pásmi musia byť tieto v bezprostrednom kontakte na troch stranách nádrže. Uchytenie nesériovej nádrže vždy podlieha schvaľovaniu technickým komisárom.

5.4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá a ich počet je ľubovoľný.

5.4.3 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.

5.5 Elektrický systém

Pre kat. STREET: Kompletný elektrický systém musí byť sériového prevedenia.

Pre kat.PRO a PRO2: Kompletný elektrický systém môže byť nahradený.

5.5.1 Akumulátor

Plus pól musí byť zakrytý – izolovaný

Pre kat.STREET: Akumulátor a jeho umiestnenie musí zostať sériové na pôvodnom mieste vrátane upevnenia.

Pre kat. PRO a PRO2:Je ľubovoľný. Ak nie je umiestnený na pôvodnom mieste, musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255.5.8.3.

5.5.2 Hlavný odpojovač

Pre kat. PRO a PRO2 je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253.13.

5.5.3 Osvetlenie

Pre kat. STREET počet a typ sériovo montovaných plne funkčných svetiel musí byť zachovaný. Montáž prídavných a špeciálnych svetiel je povolená.

Pre kat. PRO a PRO2 je povinné osvetlenie skladajúce sa zo stretávacích (tlmených) obrysových (iba zadná časť), brzdových svetiel a musí byť funkčné počas celého závodu. Na hornej hrane čelného skla a na hornej hrane zadného okna musí byť nainštalovaný LED pásik svietiaci na červeno, ktorý je napájaný z obvodu brzdových svetiel bez možnosti prerušenia

obvodu a musí mať dĺžku minimálne 1000mm . Montáž prídavných a špeciálnych svetiel je povolená.

5.5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka je ľubovoľná

5.6 Prevody

Pre kat. STREET sériové

Pre kat. PRO a PRO2

5.6.1 Spojka

Ľubovoľná

5.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná

5.6.3 Diferenciál

Ľubovoľný

5.6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné

5.7 Zavesenia

5.7.1 Predná náprava

Pre kat. STREET sériového prevedenia vozidla z výroby.

Pre kat. PRO a PRO2 je ľubovoľná.

5.7.2 Zadná náprava

Pre kat. STREET sériového prevedenia vozidla z výroby.

Pre kat. PRO a PRO2 je ľubovoľná

5.7.3 Riadenie

Volant musí byť uzavretého typu, ak je použitý odnímateľný volant. Tento musí spĺňať MŠP Prílohy J článok 255–5.7.3.9.

Pre kat. STREET riadenie musí zostať ako u sériového vozidla z výroby. Podložky zvislého čapu a axiálneho tiahla sú povolené.

Pre kat. PRO a PRO2 je ľubovoľné.

5.8 Kolesá

5.8.1 Pneumatiky

Pneumatiky iba s homologáciou DOT alebo „E“ (nie semislick na zadnej náprave

Pre kat. STREET maximálna šírka behúňa 205 mm, meranie sa vykoná šablónou s výrezom 212 mm cez ktorú musí pneumatika prejsť v oblasti behúňa.

Pre kat. PRO2 je maximálna šírka behúňa 235 mm, meranie sa vykoná šablónou s výrezom 243 mm, cez ktorú musí pneumatika prejsť v oblasti behúňa.

5.8.2 Disky

Ľubovoľné, maximálny priemer 18", je povolené použiť podložky medzi náboj a disk kolesa. Je povinné označenie v súlade s Technickými podmienkami kategórii pre drift.

5.8.3 Rezervné koleso

Nie je povinné.

5.9 Brzdový systém

5.9.1 Prevádzkové brzdy

Funkcia dvoj okružového systému musí byť zachovaná.

Pre kat. STREET musí byť brzdový systém zachovaný sériový, brzdíče a kotúče sú ľubovoľné, je povolené ich nahradiť alebo doplniť mechanickou alebo hydraulickou ručnou brzdou.

Pre kat. PRO a PRO2 je brzdový systém ľubovoľný.

5.9.2 Parkovacia brzda

Je povolená montáž hydraulické brzdy.

5.10 Priestor pre posádku

5.10.1 Definícia

Pre kat. STEET: Od predného okna po B stĺpik musí byť interiér zachovaný, izolačnú vrstvu koberca je povolené odstrániť. Interiér od B stĺpiku dozadu môže byť odstránený.

Pre kat. PRO a PRO2: Je povolené odstrániť všetko obloženie a tlmiace materiály. Ak vozidlo nemá ochrannú klietku podľa bodu 10.2, nie je povolené odstrániť obloženie dverí. Prístrojová doska môže byť odstránená. V priestore pre posádku nesmú byť žiadne ostré hrany. Je povolená montáž prídavných prístrojov. V priestore pre posádku 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 priestore pre posádku, je nutné ho v celej dĺžke pokryť prídavným, ochranným potrubím alebo ho zakryť uzavretým tunelom. 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.

5.10.2 Ochranná klietka

5.10.2.1

Pre kat. STREET: ochranná konštrukcia nie je povinná, je však silne doporučená. V prípade jej montáže musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J šlánek 253.8. Minimálna konfigurácia pre ľavostranné riadenie je na obr. 253.3 a pre pravostranné riadenie na obr. Č. 253.4. Povinné sú výztuhy dverí min. podľa obr. 253.8

Pre kat. PRO a PRO2: Vozidlo musí byť vybavené ochrannou konštrukciou podľa MŠP FIA Príloha J článok 253. Minimálna konfigurácia ochrannej konštrukcie je podľa obr. 253.7 alebo 253.8. Povinné sú výztuhy dverí min. podľa obr. 253.9 alebo 253.11. V prípade konštrukcie podľa 253.11 musia byť vzpery spojené tromi zvislými výztuhami.

Pre vozidlá testované od 01.01.2022:

- je povinné vyztuženie strechy podľa čl. 253.á.á.3.3.1.3 Prílohy J obr.253.12, 253.13 alebo 253.14. U vozidiel bez spolujazdca môže byť v prípade podľa obr. 253.12 namontovaný iba jeden diagonálny prvok ale jeho predné pripojenie musí byť na strane vodiča.

- platí čl. 253.8.3.2.1.4 Vyztuženie predného stĺpika

- sú povinné výstupy pre ďalšiu ochranu nôh podľa obr. 253.25.

Všetky vozidlá musia byť vybavené zábranami proti vniknutiu, ktoré sa musia spojiť na dvoch miestach v spodnej časti predného ochranného rámu a protipožiarnej steny, ale nepreniknúť žiadnym panelom.

Bočné ochranné trubky v štýle NASCAR, ktoré zasahujú k vonkajšiemu pášťu dverí sú povolené. V prípade použitia konfigurácie NASCAR musia mať bočné trubky najmenej tri trubkové pofily spájajúce hornú a dolnú bočnú trubku. Konečné rozloženie bočných ochranných trubiek NASCAR je treba vopred konzultovať s testovacím technickým komisárom.

5.10.3 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

5.10.4 Sedadlá

Pre kat. STREET: Sedadlo jazdca môže byť nahradené nepoškodeným športovým sedadlom, ostatné sedadlá môžu byť odstránené. Sériové sedadlo môže byť použité len v prípade, ak má integrovanú/nevýsuvnú opierku hlavy.

Pre kat. PRO a PRO2. Je povinné použitie športových sedačiek (nepoškodené aj s po životnosti). Uchytenie musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.16.2

5.10.5 Bezpečnostné pásy

Pre kat. STREET: sériové sú povinné

Pre kat. PRO a PRO2: Bezpečnostné pásy jazdca sú povinné. Minimálne 5 bodové športové

bezpečnostné pásy sú povinné pre jazdca aj spolujazdca. Montáž bezpečnostných pásov musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.6.

5.10.6 Ochranná sieťka

Je povolené nahradiť bočné okná ochrannou sieťkou vyhovujúcou MŠP FIA Príloha J článok 253.11.

5.10.7 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

5.10.7.1

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.

5.10.7.2

Pre kat. PRO2 sa odporúča hasiaci systém v súlade s MŠP FIA platnej Prílohy J. článkom 253–7.2.

5.10.8 Vetranie a kúrenie

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

5.10.9 Výhľad dozadu

Pre kat. STREET musia byť zrkadlá zachované

Pre kat. PRO a PRO2 Výhľad dozadu musí byť zabezpečený dvomi spätnými zrkadlami, umiestnenými na každej strane vozidla, každé s činnou plochou minimálne 90 cm².

5.11 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 zdviháky sú povolené. Žiadna časť vozidla sa nesmie dotýkať vozovky ak na jednej strane vozidla na kolesách nie sú pneumatiky. Upevňovanie 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. Škrupina strechy môže byť nahradená iným materiálom. Je možné použiť karosériu, ktorá spĺňa požiadavky skupiny E2-SC, E2-SH.

5.11.1 Materiál

Materiál skeletu / šasi /musí zostať pôvodný. Je povolené odstrániť nepoužívané držiaky na skelete karosérie.

5.11.2 Okná

Pre kat. STREET: všetky okná musia zostať sériové.

Pre kat. PRO a PRO2: Predné okno musí mať schvaľovaciu značku pre cestnú premávku alebo z netrieštivého materiálu (polykarbonát) s minimálnou hrúbkou 4,5 mm so zvýšenou povrchovou tvrdosťou. Predné bočné okná originálne so schvaľovacou značkou musia z vnútornej strany opatrené bezfarebnou ochrannou fóliou proti roztriešteniu alebo môžu byť nahradené polykarbonátom s min hrúbkou 3 mm. Je dovolené vymeniť zadné a zadne bočné okná za netrieštivý polykarbonát, minimálnej hrúbky 3 mm.

5.11.3 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru

Pre kat. STREET dvere, strecha, kapota a okná musia byť zachované sériové, predný, zadný nárazník a predné blatníky môžu byť širšie oproti originálu o 5 cm na každú stranu.

Pre kat. PRO a PRO2 je interier ľubovoľný. Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane minimálne 1. Vonkajší tvar dverí, kapoty motora, veka batožinového priestoru a ich materiál je ľubovoľný ak je vozidlo vybavené ochrannou konštrukciou. Vnútorň 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 a spolujazdca musí byť buď pôvodné alebo nahradené kompozitným panelom podľa MŠP FIA Príloha J, článkom 255–5.7.3.4. obrázok a.

Závěsy a ovládacie zariadenie dverí sú ľubovoľné. Zámok a západka musia zostať pôvodné. 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.

5.11.4 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.

5.11.5 Blatníky

Materiál a tvar blatníkov je ľubovoľný. Odporúča sa, aby pri pohľade zhora, zakrývali kompletný behúň pneumatiky kolesa do horizontálnej roviny prechádzajúcej osou kolesa. Behúň pneumatiky kolesa nesmie prečnievať viac ako 5 cm.

5.12 Aerodynamické prvky

5.12.1.1

Pre kat. STREET je montáž aerodynamických prvkov povolená pokiaľ sa jedná o schválený typ pre dané vozidlo.

Pre kat. PRO a PRO2 montáž aerodynamických prvkov je povolená. Maximálna šírka nesmie presahovať obrys karosérie bez spätných zrkadiel o viac ako 10 cm na každú stranu vozidla pričom celková šírka vozidla nesmie presahovať 250 cm. Upevnenie zadných aerodynamických prvkov musí byť na pevnú štruktúru vozidla okrem homologovaných aerodynamických prvkov pre dané vozidlo alebo podľa bodu 12.2. Tvar a materiál aerodynamických častí je ľubovoľný, nesmie však tvoriť ostré hrany.

Uchytenie prítláčného krídla na zadnú kapotu je povolené v prípade, že je kapota doplnená o dodatočné zámky.

5.12.1.2

Uchytenie prítláčného krídla na zadnú kapotu sa povoľuje pod podmienkou, že bude zospodu použitá podložka kopírujúca min. tvar a dosadaci plochu samotného úchytu krídla o hrúbke minimálne 2 mm a ploche 40cm².

5.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

5.14 Poznámky

6. Skupina SPO

6.1 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.

6.2 Rozmery a hmotnosti

6.2.1 Rozmery

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

6.2.2 Hmotnosť

Minimálna hmotnosť vozidla je daná údajom uvedeným v technickom preukaze vozidla s využitím mínusovej tolerancie do 5%. Táto minimálna hmotnosť musí byť dodržaná v priebehu pretekov. Hmotnosť vozidla bude overovaná bez jazdca a jeho výstroja, len s povinnou výbavou vozidla.

6.3 Motor

6.3.1 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 alebo zvýšenia objemu valcov ktorá nie je zapísaná v technickom preukaze vozidla je možné toto vozidlo zaradiť do kategórie Sport iba ak spĺňa všetky ostatné technické predpisy kategórie. Vozidlo sa zaradiť do triedy podľa objemu a typu motora ktorý je vo vozidle aktuálne namontovaný. Poloha motora a typ pohonu (FWD, RWD, AWD) musí zostať zachované. Zachované musí ostať aj používané palivo, výrobca (koncern) agregátu a objem sa môže navýšiť na max. 1,5 násobok pôvodného.

Použitie hybridného pohonu (elektromotor+spaľovací motor) je povolené, pokiaľ je ním vozidlo vybavené sériovo. Elektrický pohon musí byť sériový, bez zmien.

Použitie čisto elektrického pohonu je dovolené, ak je ním vozidlo sériovo vybavené bez akýchkoľvek úprav.

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

V prípade ak došlo k očividnému pozmeneniu identifikačných kódov – typu motora má technický komisár právo prehodnotiť zaradenie vozidla do príslušnej kategórie.

6.3.2 Objem

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

Prípadná zmena objemu motora musí byť nahlásená technickému komisárovi pri preberaní vozidla do preteku. Vozidlo bude následne zaradené do triedy podľa čl.6.3.1.

6.3.3 Preplňovanie, restriktor

Úprava výkonu motora doplnením akéhokoľvek typu preplňovania je povolená. Vozidlo bude zaradené do objemovej triedy podľa prepočítaného objemu.

6.3.4 Preplňovanie motora „Nitro“

Preplňovanie systémom „Nitro“ je povolené, ale indikuje zaradenie vozidla do príslušnej triedy..

6.3.5 Výfukový systém, katalyzátor

Je dovolená úprava výfukového systému, pričom poloha ukončenia výfukového systému musí byť identická so sériovým prevedením (strana nerozhoduje). Pri dieselových motoroch je povinná príruha výfukovej koncovky smerovaná nahor alebo vodorovne, v inom prípade je štart vozidla povolený iba v určitom časovom intervale, čo špecifikujú Zvláštne ustanovenia vydané k pretekom.

6.3.6 Katalyzátor

nie je povinný.

6.3.7 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.

6.4 Palivový systém

6.4.1 Palivová nádrž

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

6.4.2 Palivové čerpadlá

Sú povolené ľubovoľné čerpadlá určené pre čerpanie daného druhu paliva a musia byť určené pre motorové vozidlá. Nie je obmedzený ani počet čerpadiel.

6.4.3 Rozvod paliva

Rozvod paliva (benzín) musí byť sériového vyhotovenia okrem vstrekovacích ventilov, palivovej rampy a regulátora paliva, ktorý môže byť vymenený za nastaviteľný.

Rozvod paliva (nafta) môže byť zmenený vrátane podávacieho čerpadla, vysokotlakého palivového čerpadla, vstrekovacích dýz, palivového filtra, regulátora tlaku paliva. Všetky tieto zmeny musia byť vyhotovené tak aby bola zachovaná bezpečnosť prevádzky.

6.4.4 Palivo

Je povolené používať len palivá dostupné a predávané na čerpacích staniciach, vrátane bio paliva E85 a špeciálnych, vysoko oktánových, prípadne oksyločených certifikovaných palív, komerčne predávaných a odporúčaných pre cestné vozidlá.

6.5 Elektrický systém

6.5.1 Akumulátor

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

6.5.2 Hlavný odpojovač

Nie je povinný. Jeho používanie je odporúčané.

6.5.3 Osvetlenie

Musí byť prevedenia schváleného pre cestnú premávku s možnosťou umiestnenia jedného nasávania vzduchu v prípade dvojitého svetlometov s povinnosťou zachovania funkčnosti stretávacích svetiel.

6.5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka je ľubovoľná.

6.6 Prevody

6.6.1 Spojka

Ľubovoľná.

6.6.2 Prevodovka

Sériová s možnou úpravou prevodov. Počet prevodových stupňov môže byť zmenený, systém mazania je ľubovoľný. V kategórii Sport je povolená výmena prevodovky ale nie je dovolená zámena manuálnej za automatickú a naopak, s výnimkou ak je zmena zapísaná v TP vozidla Použitie sekvenčnej prevodovky je dovolené. Druh pohonu (FWD, RWD, 4WD) musí zostať rovnaký ako v sériovom prevedení.

6.6.3 Diferenciál

Ľubovoľný. Počet diferenciálov musí zostať nezmenený od sériového prevedenia.

6.6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

6.7 Zavesenia

6.7.1 Predná náprava

Sériová s možnosťami úprav schválenými pre cestnú premávku pri zachovaní pôvodnej

konceptie

6.7.2 Zadná náprava

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

6.8 Kompletné kolesá

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

6.8.1 Pneumatiky

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

6.8.2 Disky

Disky musia byť schváleného typu pre dané vozidlo, ktoré sú zapísané v technickom preukaze s toleranciou +1^o. Použitie podložiek medzi koleso a náboj kolesa je povolené.

6.8.3 Rezervné koleso

Nie je povinné Môže byť vo vozidle pri vážení technickými komisármi.

6.9 Brzdový systém

Brzdový systém musí byť dvojokruhového prevedenia. Pri stlačení brzdového pedálu musia byť brzdené obidve nápravy (brzdny účinok na zadnú nápravu môže byť regulovaný manuálne alebo automaticky). Zámena brzdových kotúčov, trecích segmentov a brzdových strmeňov je povolená za podmienky že všetky komponenty sú určené pre automobily (použitie komponentov určených pre motocykle je zakázané). Vozidlo musí mať zachované všetky druhy bŕzd ktoré sú zapísané v technickom preukaze (prevádzkovú, parkovaciu, odľahčovaciu, ...). Na vozidlách jazdiacich na 402m časy pod 10sec je povolená montáž brzdiaceho padáku.

6.9.1 Parkovacia brzda

Druh parkovacej brzdy môže byť zmenený (napr. z mechanickej na hydraulickú).

6.10 Priestor pre posádku

6.10.1 Definícia

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

6.10.2 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.

6.10.3 Ochranná klietka

Nie je povinná.

6.10.4 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. Odporúča sa uchytenie podľa MŠP FIA Príloha J Článok 253-16.2 až 253-6

6.10.5 Bezpečnostné pásy

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

6.10.6 Ochranná sieťka

Nie je povinná.

6.10.7 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Je odporúčaný 1ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.

6.11 Karoséria

6.11.1 Materiál

Je dovolené 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 apod.).

Sériové kovové nárazníky „historických“ vozidiel môžu byť odstránené alebo nahradené plastovými. Po odstránení kovových nárazníkov nesmú na vozidle zostať žiadne ostré hrany vrátane vyčnievajúcich držiakov. Je dovolené odľahčenie jedného vonkajšieho dielu karosérie (napr. zadný nárazník) dodatočnými otvormi pričom nesmie byť odstránených viac ako 40% jeho plochy.

6.11.2 Okná

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

6.11.3 Ťažné oká

Sériové ťažné oká pre ťahanie nepojazdného vozidla musia byť dostupné a funkčné. Je dovolená montáž dodatočných ťažných ôk pri zachovaní postačujúcej pevnosti .

6.12 Aerodynamické prvky

Sú dovolené ľubovoľné aerodynamické prvky, ktoré sú certifikované pre použitie v cestnej premávke. Zákaz jazdenia s odnímateľnými doplnkami a dekoráciami - strešné nosiče, dekoratívne predmety na nárazníkoch atď.

6.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

6.14 Poznámky

7. Skupina PRF

7.1 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.

7.2 Rozmery a hmotnosti

7.2.1 Rozmery

Maximálna šírka vozidiel je 2,1m.

7.2.2 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 prejdení 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 skrutiak minimálne M10–8G)

Poloha závažia môže byť ľubovoľná ale s ohľadom na bezpečnosť posádky a prevádzky vozidla. Technický komisár môže nariadiť premiestnenie alebo úpravu závažia ak uzná že jeho umiestnenie nezodpovedá požadovaným bezpečnostným štandardom. Vozidlá ktoré nebudú pri technickej kontrole spĺňať hmotnostné limity budú pripustené na aktuálny pretek s penalizáciou 0,5 s. Najneskôr na najbližšom závode musia však tieto limity spĺňať (napr. pridaním závažia)

7.3 Motor

7.3.1 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 dovolené a neindikuje zaradenie do vyššej triedy, nepovažuje sa ako viacnásobné preplňovanie. Použitie hybridného pohonu (spaľovací motor+elektromotor) alebo čisto elektrického pohonu je povolené

7.3.2 Objem motora

Ľubovoľný.

7.3.3 Preplňovanie, restriktor

Preplňovanie je povolené, bez obmedzenia prívodu vzduchu.

7.3.4 Preplňovanie motora „Nitro“

Preplňovanie systémom „Nitro“ je povolené.

7.3.5 Výfukový systém, katalyzátor

Úprava výfukového systému je dovolená. Výfukový systém musí v každom prípade umožniť odvádzanie plynov mimo karosériu a priestoru pre posádku a zabrániť vniknutiu spaľín do priestoru pre posádku. Katalyzátor nie je povinný. Pri dieselových motoroch je povinná príruha výfukovej koncovky smerovaná nahor alebo vodorovne, v inom prípade je štart vozidla

povolený iba v určitom časovom intervale, čo špecifikujú Zvláštne ustanovenia vydané k pretekcom.

7.3.6 Chladič

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

7.4 Palivový systém

7.4.1 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí byť sériová 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 vyrobenej podľa podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha J článok 253.14.

7.4.2

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

7.4.3

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 zabraňuje 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 (odporúčaná 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.

7.4.4

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

7.4.5 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá sú ľubovoľné ako aj ich počet.

7.4.6 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. Na palivovom systéme sa musia použiť iba diely a materiály určené na tento účel. Je povolená výmena akéhokoľvek dielu palivovej sústavy za výkonnejší alebo inak vhodnejší pre dané použitie.

7.4.7 Palivo

Je povolené používať ľubovoľné palivo.

7.5 Elektrický systém

7.5.1 Akumulátor

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

7.5.2 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.

7.5.3 Osvetlenie

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

7.5.4 Riadiaca jednotka

Riadiaca jednotka je ľubovoľná. Elektroinštalácia musí byť vyrobená alebo upravená s ohľadom na bezpečnosť. Všetky elektrické okruhy (s výnimkou štartera a alternátora) by mali byť istené zodpovedajúcimi poistkami alebo ističmi. Vodiče je potrebné pred porušením izolácie (predatím alebo roztavením) chrániť vhodným spôsobom.

7.6 Prevody

7.6.1 Spojka

Ľubovoľná.

7.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná.

7.6.3 Diferenciál

Ľubovoľný.

7.6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné. Spojovací hriadeľ prevodovky a diferenciálu (tzv. kardan) musí byť opatrený dostatočne pevným ochranným krytom alebo objimkou ktorá v prípade poruchy alebo uvoľnenia hnacích kĺbov zabráni kontaktu hriadeľa s vozovkou.

7.7 Zavesenia

7.7.1 Predná náprava

Ľubovoľné.

7.7.2 Zadná náprava

Ľubovoľné.

7.8 Kolesá

7.8.1 Pneumatiky

Pneumatiky typu Slick sú povolené bez obmedzenia. Špeciálne pneumatiky pre šprint mäkkej zmesi pri dodržaní tlaku určeného výrobcom sú povolené. Použitie pneumatík homologovaných pre použitie v cestnej premávke je povolené. Použitie dojazdových pneumatík je zakázané.

7.8.2 Disky

Je povolené použitie ľubovoľných diskov určených alebo špeciálne vyrobených pre automobily. Použitie motocyklových diskov na automobiloch je povolené iba v prípade ak hmotnosť pripadajúca na nápravu nepresiahne maximálne dovolené zaťaženie použitých diskov. Motocyklové disky sa nesmú použiť na hnacej náprave. Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

7.8.3 Kompletné kolesá

Je povolené použitie ľubovoľného kolesa pri dodržaní podmienok v bode 7.8.1 a 7.8.2.

7.8.4 Rezervné koleso

Nie je povinné. Môže byť vo vozidle pri vážení technickými komisármi.

7.8.5 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 tlmičov, 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). Použit' sa môžu kolieska s ložiskami a pneumatiky z plnej gummy. Celý pomocný rám by mal byť nastaviteľný, aby bolo možné meniť výšku koliesok podľa príľnavosti asfaltu a rovinatosti trate.

7.9 Brzdový systém

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový. V prípade ak je na vozidle iba jednookruhový brzdový systém musí byť vozidlo vybavené brzdovým padákom. Vo výnimočných prípadoch ktoré posúdi technický komisár je dovolené použitie motocyklových prípadne zákazkových brzdových komponentov avšak ie na hnanej náprave Je povolené použitie brzdového padáku.

7.9.1 Parkovacia (ručná) brzda

Vozidlo nemusí mať parkovaci/ručnú brzdu. Ak takúto brzdu má, jej druh môže byť zmenený (napr. z mechanickej na hydraulickú). Brzdená môže byť ktorákoľvek náprava. Nako+o sa táto brzda používa najmä počas burn-out procedúry brzda nemusí mať aretáciu.

7.10 Priestor pre posádku

7.10.1 Definícia

Priestor posádky vo vozidle je ohraničený vnútornými plochami podlahy, strechy, dverami, priečkou oddeľujúcou 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 posádku musí byť:

-zabezpečený dostatočný priestor pre jazdca, ktorý nesmie byť obmedzený v pohyboch potrebných pre ovládanie vozidla

-kryt oddeľujúci 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

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: priemer 12mm s hrúbkou steny 1,5mm. Pozdĺžna vzdialenosť medzi rúrkami 100mm, priečna vzdialenosť 200mm. Je odporúčané použit' 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.

-v prípade reťazového prevodu musí byť tento od priestoru posádky navyše oddelený samostatným krytom z oceleového plechu hrúbky 2 mm.

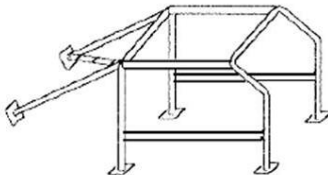
7.10.2 Nádoba na "Nitro"

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.

7.10.3 Ochranná klietka

Ochranná klietka nie je povinná, je však dôrazne odporúčaná a pre všetky vozidlá dosahujúce čas na 402 m pod 9,0 sec je povinná. Ak je vozidlo vybavené ochrannou klietkou, táto musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.8.

Minimálne zostava ochrannej klietky je zobrazená na obrázku:



7.10.4 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

7.10.5 Sedadlá

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

7.10.6 Bezpečnostné pásy

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

7.10.7 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Je odporúčaný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.2 alebo 1ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.

7.11 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. Povolená je demontáž nárazníkov, prípadne krytov kolies. Niektoré diely karosérie môžu byť odstránené a nahradené jedným odnímateľným dielom (napr.predná kapota + nárazník + blatníky). Odnímateľné diely karosérie musia byť bezpečne fixované pomocou úchyty určených na tento účel.

7.11.1 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 a uloženia zadnej nápravy v mieste uloženia motora, je zakázaná, okrem prototypových vozidiel z trubkovým rámom, ktorých stavba sa riadi predpisom MŠP FIA Príloha J článok 277.

7.11.2 Okná

Všetky bočné a zadné sklá môžu byť nahradené materiálom netrieštivého poly karbónového typu minimálnej hrúbky 3 mm. Čelné sklo môže byť nahradené čírim poly karbonátom minimálnej hrúbky 5mm.

7.11.3 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.

7.12 Aerodynamické prvky

Sú dovolené ľubovoľné aerodynamické prvky. Zákaz jazdenia s odnímateľnými doplnkami a dekoráciami - strešné nosiče, dekoratívne predmety na nárazníkoch atď. Výnimkou sú minikamery s vákuovým uchytaním.

7.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

7.14 Poznámky

8. Skupina TH

Do skupiny TH sú zaradené vozidlá homologované FIA v skupine T2 so 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 kusoch v priebehu 12 za sebou idúcich mesiacov.

8.1 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 týmto technickým predpisom sú zakázané. Vozidlo, ktorého konštrukcia by mohla byť nebezpečná, môže byť vylúčené

8.2 Rozmery a hmotnosti

8.2.1 Rozmery

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

8.2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy J článok 255.4.3 a 255.4.4. 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.)..

8.3 Motor

8.3.1 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.

8.3.2 Objem

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

8.3.3 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.

8.3.4 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).

8.4 Palivový systém

8.4.1 Palivová nádrž

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

8.4.2 Palivové čerpadlá

Ľubovoľné.

8.4.3 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.

8.5 Elektrický systém

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

8.5.1 Akumulátor

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

8.5.2 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.

8.5.3 Osvetlenie

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

8.5.4 Riadiaca jednotka

Riadiace jednotky sú ľubovoľné, prípadne môžu byť odstránené.

8.5.5 Alternátor

Alternátor je ľubovoľný včítane umiestnenia a upevnenia.

8.6 Prevody

8.6.1 Spojka

Lamela spojky je ľubovoľná.

8.6.2 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..

8.6.3 Diferenciály

Sú ľubovoľné pri zachovaní ich počtu..

8.6.4 Spojovacie hriadele

Pozdĺžne a priečne hriadele sú ľubovoľné, nesmú však znamenať úpravu dielcov pripojenia na náboj kolesa, prevodovku a rozvodovku.

8.7 Zavesenie

Vystuženie zavesenia a jeho upevňovacích bodov je dovolené pridaním materiálu, ktorý kopíruje pôvodný materiál. Povolená je montáž výstužných 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.

8.7.1 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.

8.7.2 Zadná náprava

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

8.7.3 Riadenie

Volant je ľubovoľný.

8.8 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.

8.8.1 Pneumatiky

Sú ľubovoľné za podmienky, že boli schválené pre cestnú premávku prípadne homologované pre rally.

8.8.2 Disky

Podložky pod disky sú povolené.

8.8.3 Rezervné kolesá

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

8.9 Brzdový systém

8.9.1 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.

8.9.2 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.

8.9.3 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.

8.10 Priestor pre posádku

8.10.1 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.

8.10.2 Ochranná klietka

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

8.10.3 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

8.10.4 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platňou homologáciou podľa Standart-u FIA 8855-1999 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby.. Uchytenie sedadiel podľa MŠP FIA Príloha J, článok 283.20.

8.10.5 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhovú s platňou

homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 10 rokov. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Príloha J článok 283.6.2. Vo vozidle sa musia nachádzať dva rezné nástroje v dosahu pripútanej posádky.

8.10.6 Ochranné sieťky

Všetky vozidlá, ktoré majú spúšťačie okná, musia byť vybavené ochrannými sieťkami, ktoré sú pripúšané 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.

8.10.7 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.

8.11 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..

8.11.1 Materiál

Sériové vyhotovenie, alebo podľa homologácie.

8.11.2 Okná

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

8.11.3 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.

8.11.4 Ťažné oká

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

8.11.5 Zásterky

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

8.12 Aerodynamické prvky

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

8.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

8.14 Poznámky

9. Skupina NH

9.1 Všeobecne

Do tejto skupiny budú zaradené vozidlá ktoré sú v súlade s MŠP FIA Príloha K s povolenými odchýlkami uvedenými nižšie. Vydanie NHTP podlieha schváleniu TV SAMŠ. Vozidlo musí byť v súlade s homologačným listom a povolenými úpravami uvedenými v ďalšom texte.

9.2 Rozmery a hmotnosť

9.2.1 Rozmery

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

9.2.2 Hmotnosť

Musí byť v súlade s NHTP vozidla

9.3 Motor

Blok valcov pôvodne určený na základný model musí byť zachovaný. Motor musí byť nainštalovaný v priestore pôvodného motora a umiestnenie osi kľukového hriadeľa musí byť zachované. Zväčšenie vrtania motora je povolené o max. 0,6 mm, pričom hranica pôvodnej objemovej triedy nesmie byť prekročená, zdvih musí byť zachovaný. Ostatné komponenty motora ako napr.: hlava valcov, pomocné agregáty sú ľubovoľné, ale musia zodpovedať dobovej špecifikácii.

9.4 Palivový systém

Palivový systém musí zodpovedať dobovej špecifikácii..

9.5 Elektrický systém

Elektrický systém musí zodpovedať dobovej špecifikácii.

9.6 Prevody

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

9.7 Zavesenie

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

9.8 Kolesá

Kompletné kolesá musia byť v súlade s homologačným listom vozidla a musia zodpovedať dobovej špecifikácii.

9.9 Brzdový systém

Brzdový systém musí zodpovedať homologačnému listu. Nie je dovolené zameniť brzdové kotúče za bubny a naopak. Povinný je dvojkruhový brzdový systém ovládaný jedným pedálom, ktorý pôsobí na všetky 4 kolesá. Brzdový systém musí byť účinne chránený proti poškodeniu. Potrubie môže byť nahradené hadičkami leteckého typu.

9.10 Priestor posádky

9.10.1 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.

9.10.2 Ochranná klietka

Ochranná klietka musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha K,. V prípade homologovanej ochrannej klietky musí byť jej výrobcom daný protokol o jej spôsobilosti.

9.10.3

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. upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

9.10.4 Sedadlá

Sedadlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha K. Je povolené použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard-u FIA 8855-1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby.. Uchytenie sedadiel podľa MŠP FIA Príloha K.

9.10.5 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4,5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Standardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Vo vozidlách periódy J1 a J2 je povinné použiť 6-bodové pásy. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Príloha K.

9.10.6 Ochranná sieťka

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

9.10.7 Hasiaci systém, hasiace prístroje

Musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha K

9.11 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, alebo laminátu za diely z oceľového plechu. Pre zosilnenie karosérie platí MŠP FIA Príloha K. Reklamy na vozidle musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha K.

9.12 Aerodynamické prvky

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

9.13 Povolené zmeny a doplnky

Akékoľvek ďalšie zmeny nad rámec týchto predpisov musia byť schválené TV SAMŠ a zapísané do preukazu NHTP vozidla.

9.14

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

9.15 Poznámky

10. Skupina HK 4

10.1 Všeobecne

Do tejto skupiny budú zaradené cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1958 do 31.12.1990, ktoré sú v súlade s Príloha K MŠP FIA s povolenými odchýlkami uvedenými nižšie.

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

10.2 Rozmery a hmotnosť

10.2.1 Rozmery

Musia byť v súlade s homologačným listom s výnimkami uvedenými nižšie.

10.2.2 Hmotnosť

Musí byť v súlade s Prílohou K

10.3 Motor

Blok valcov pôvodne určený na základný model musí byť zachovaný. Motor musí byť nainštalovaný v priestore pôvodného motora a umiestnenie osí kľukového hriadeľa musí byť zachované. Zväčšenie vrtania motora je povolené o max. 0,6 mm, pričom hranica pôvodnej objemovej triedy nesmie byť prekročená, zdvih musí byť zachovaný. Ostatné komponenty motora ako napr.: pomocné agregáty sú ľubovoľné.

Hlava valcov je ľubovoľná , ale počet ventilov musí zostať zachovaný podľa homologačného listu k danému typu vozidla.

Pre vozidlá Škoda 1000/1100 MB, Škoda 100/110, Škoda 110R, Škoda 105/120 je možné použiť kompletný motor z typu Škoda 120 M . Pre vozidlá Škoda 120S, 130 RS, 130 LR je možné použiť kompletný motor z modelu Škoda Favorit.

Chladič vody je ľubovoľný , u vozidiel radu Škoda 1000 MB až Škoda 110R môže byť premiestnený do prednej časti vozidla buď do priestoru nad predný nárazník alebo zabudovaný do batožinového priestoru ako u Škoda 120S alebo Škoda 130RS. Chladič turba je ľubovoľný, ale musí byť umiestnený a uchytený na pôvodnom mieste, tak ako je v homologačnom liste. U vozidiel preplňovaným motorom je pre rally povinný restriktor o priemere max. 34 mm, pre PAV je restriktor nepovinný.

10.4 Palivový systém

Palivový systém musí zodpovedať Prílohe K MŠP FIA. Je možné zameniť vstrekovanie za karburátory. Počet a značka karburátorov je ľubovoľný.

Mechanické čerpadlo paliva môže byť zamenené za elektrické alebo naopak. Počet a značka ľubovoľné.

10.5 Elektrický systém

Elektrický systém je ľubovoľný, káblový zväzok je ľubovoľný, je možné zameniť dynamo za alternátor. Alternátor je ľubovoľný. Akumulátor musí byť v súlade s Prílohou K,, v prípade premiestnenia platí aktuálna Príloha J čl.255–5.8.3.

10.6 Prevody

Prevodovka musí byť umiestnená na pôvodnom mieste a uchytená v pôvodných bodoch karosérie, ktoré môžu byť zosilnené. Obal prevodovky musí zostať sériový alebo v súlade s homologačným listom k danému vozidlu, jednotlivé prevody sú ľubovoľné, včítane tvaru zubov a synchronizácie. Samosvorný diferenciál je povolený, systém a svornosť je ľubovoľná. Koncový prevod je ľubovoľný. Spojka ľubovoľná, avšak musí byť zachovaný počet lamiel podľa homologačného listu k danému typu vozidla. Spojovacie hriadele sú ľubovoľné, pre vozidla Škoda je možné zameniť poloosi typu mokré za poloosi typu suché.

10.7 Zavesenie, nápravy, riadenie

Zavesenie môže byť nahradené rovnakým typom od výrobcu vozidla s podmienkou, že nebude zmenené pôvodné uchytenie na skelete vozidla a musí zodpovedať dobovej špecifikácii. Predná a zadná náprava musí zostať v pôvodných úchytoch karosérie. Rázvor vozidla musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

Naviac sú povolené ľubovoľné tmiče s podmienkou, že nebude zmenené pôvodné uchytenie na skelete vozidla a môže byť zmenený rozchod podložkami, maximálnej hrúbky 30mm na jednu stranu nápravy.

U vozidiel Škoda 1000 MB až Škoda 120 / úzka / je možné použiť nápravy z modelu M.

U vozidiel Škoda 1000 MB až Škoda 130RS je možné použiť hrebeňové riadenie z modelu Škoda 120/136.

10.8 Kolesá

Priemer diskov musí byť v súlade s homologačným listom vozidla, rozmer pneumatík je ľubovoľný.

Kompletné koleso musí byť pri pohľade zhora zakryté blatníkom až do horizontálnej roviny prechádzajúcej osou kolesa.

10.9 Brzdový systém

Brzdový systém musí zodpovedať homologačnému listu. Nie je dovolené zameniť brzdové kotúče za bubny a naopak. Povinný je dvojkruhový brzdový systém ovládaný jedným pedálom, ktorý pôsobí na všetky 4 kolesá. Brzdový systém musí byť účinne chránený proti poškodeniu. Brzdové potrubie môže byť nahradené hadičkami leteckého typu. Hydraulická ručná brzda je povolená.

10.10 Priestor posádky

10.10.1 Definícia

Priestor posádky musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

Bezpečnostné vybavenie vozidla musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha K pre periódu J2, okrem výnimiek uvedených nižšie.

10.10.2 Ochranná klietka

Ochranná klietka musí byť v súlade s Príloha K MŠP FIA pre danú periódu. V prípade homologovanej ochrannej klietky musí byť jej výrobcom daný protokol o jej spôsobilosti.

10.10.3 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.

10.10.4 Sedadlá

Sedadlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha K. Je povolené použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard-u FIA 8855-1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby. Uchytenie sedadiel podľa MŠP FIA Príloha K. Zadné sedadlá môžu byť odstránené tak isto aj koberce a protihlukové materiály.

10.10.5 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4,5 alebo 6 popruhov s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Vo vozidlách periódy J1 a J2 je povinné použiť 6-bodové pásy Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Príloha K.

10.10.6 Ochranná sieťka

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

10.10.7 Hasiaci systém, hasiace prístroje

Musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha K

10.11 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, alebo laminátu za diely z oceleového plechu. Pre zosilnenie karosérie platí MŠP FIA Príloha K. Bočné a zadné skla môžu byť nahradené materiálom Macrolon podľa Príloha K MŠP FIA. Prístrojová doska je ľubovoľná, typ a počet palubných prístrojov je

ľubovoľný.

Reklamy na vozidle musia byť v súlade s Príloha K MŠP FIA.

10.12 Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha K pre danú periódu a homologačným listom. Je povolené použiť aerodynamické prvky typu tuning, ak sú schválené pre cestnú premávku a pre daný typ vozidla.

10.13 Povolené zmeny a doplnky

Akékoľvek ďalšie zmeny nad rámec týchto predpisov musia byť schválené TV SAMŠ.

10.14

Je zakázané použitie materiálu typu Carbon a Kevlar

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané.

Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

10.15 Poznámky

11. Skupina D5, D6,

11.1 Spôsobilé vozidlá

Pre skupiny D5 a D6 sú prípustné sériovo vyrábané vozidlá homologované FIA pre skupinu A a N (vozidlá typu Kit Car a vozidlá WRC sú neprípustné). Sú povolené aj vozidlá, ktoré nie sú homologované FIA, ale sú sériovo vyrábané a riadne sa predávajú uznanou obchodnou sieťou. Sú to vozidlá ktoré majú 4 sedadlá s rozmermi priestoru pre posádku vyhovujúcimi Článku 2.3 homologačných predpisov FIA pre Skupinu A ; musia mať karosériu/skelet, vrátane dverí, vyrobený z ocele, alebo iného materiálu, vyrábaného vo veľkých počtoch, musia byť homologované ako cestné, dokumentácia objasňujúca túto homologáciu musí byť priložená.

11.1.1 Špecifikácia vozidiel.

Skupina D5 – cestovné vozidlá s možnosťou preplňovania motora, maximálny objem do 5000 cm³, s pohonom jednej alebo dvoch náprav.

Skupina D6 - vozidlá s atmosférickým motorom s maximálnym objemom do 1600 cm³ a s pohonom prednej nápravy, prepočet pre preplňované = 1,7 pre benzínové motory a 1,5 pre dieselové motory.

11.2 Rozmery a hmotnosti

11.2.1 Rozmery

Musia byť zachované rázvor a previsy sériového vozidla. Previsy vozidla sa musia merať spôsobom, uvedeným na obrázku 255 A-1..

11.2.2 Hmotnosť

Vozidlá musia mať minimálnu hmotnosť podľa predpisov CEZ platných pre aktuálnu sezónu.

11.3 Motor

Ľubovoľný. Pre skupiny D5,D6 ľubovoľný koncernový. Motor musí byť umiestnený v pôvodnom motorovom priestore. Dvoj motorové usporiadanie nie je povolené pokiaľ tak nebolo homologované.

11.3.1 Objem

Skupina D5 – maximálne do 5 000 cm³,

Skupina D6 – maximálne do 1 600 cm³,

11.3.2 Preplňovanie, restriktor

Restriktor nie je povinný

11.3.3 Výfukový systém, katalyzátor

Výfukový systém je ľubovoľný. Vyústenie výfuku nesmie smerovať do zeme, môže byť vyvedené do strany za polovinou rázvoru vozidla. Tunely vedúce výfukové potrubie musia ostať zvonku otvorené na minimálne dvoch tretinách svojej dĺžky Katalyzátor je ľubovoľný.

11.3.4 Chladiaci systém

Chladič a jeho objem sú ľubovoľné, ale jeho umiestnenie musí zostať zachované alebo byť mimo priestoru pre posádku. Uchytenie dodatočného ventilátora je povolené. Jeho umiestnenie je ľubovoľné, pokiaľ nezasahuje do priestoru pre posádku. Plocha vstupu a výstupu vzduchu ku chladiču cez karosériu môže byť maximálne rovnaká ako plocha chladiča. Potrubie vzduchu môže prechádzať priestorom pre posádku. Podlaha sa kvôli prechodom potrubia vzduchu nesmie upravovať. Clona chladiča je povolená pod podmienkou, že z nej nevyplynie žiadne zosilnenie karosérie.

11.4 Palivový systém

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

11.4.1 Palivová nádrž

Môže byť použitá nádrž:

a) Sériová, umiestnená v pôvodnom priestore,

b) bezpečnostná splňajúca minimálne FIA štandard FT3–1999 po skončení životnosti, môže byť používaná štyri roky. Dokladuje súťažiaci homologačným listom, montáž v zmysle MŠP FIA, Príloha J článok 253 ,

c) alebo ktorá spĺňa nasledujúce predpisy:

Je vyrobená z hliníkového plechu minimálnej hrúbky 2 mm, materiál musí zodpovedať norme EU číslo EN–AW1052A–H24. Maximálny povolený objem 20 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 platnička 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.

Vnútrajšok 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. Palivová nádrž, okrem sériovej, záchytná nádrž (vyrovnávací nádrž), čerpadlá a všetky prvky palivového systému musia byť umiestnené najmenej 300 mm od karosérie v bočnom aj pozdĺžnom smere, mimo priestoru pre posádku. Odvodu vzduchu nádrží nesmie byť vyvedené do priestoru posádky, alebo do motorového priestoru. Musí byť vybavené minimálne gravitačným odvetracím ventilom umiestneným na nádrži.

Nádrže (palivová, olejová nádrž a nádrž chladiacej kvapaliny) musia byť účinne chránené a bezpečne uchytené ku skeletu, alebo šasi vozidla. Musia byť oddelené od priestoru pre posádku prepážkou tak, aby sa v prípade rozliatia, presiakania, alebo poruchy nádrže nepretiekla žiadna kvapalina do priestoru pre posádku. To isté sa týka palivovej nádrže vo vzťahu k motorovému priestoru a výfukovému systému. Zátka plniaceho hrdla palivovej nádrže nesmie presiahnuť karosériu a musí byť tesná.

11.4.2 Palivové čerpadlá

Lubovoľné

11.4.3 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 s dostatočnou ochranou voči poškodeniu.

11.5 Elektrický systém

11.5.1 Akumulátor

Lubovoľný, ak sa použije platia MŠP FIA Príloha J článok 255 – 5.8.3.

11.5.2 Hlavný odpojovač

Je povinný. Podľa MŠP FIA Príloha J čl.253-13.

11.5.3 Osvetlenie

Svetlomety môžu byť odstránené a otvory v karosérii zakryté. Kryty musia zodpovedať pôvodnému vzhľadu karosérie. K dispozícii musia byť dve funkčné zadné brzdomerové svetlá. Pokiaľ nie sú použité pôvodné zadné svetlá, musia nové svetlá zodpovedať MŠP FIA Príloha J článku 279A-1. Svetlo musí byť zapnuté pri všetkých tréningoch, rozjazdách a finále. Svetlo musí svietiť i vtedy, ak je hlavný odpojovač vypnutý.

11.5.4 Riadiaca jednotka

Lubovoľná.

11.6 Prevody

11.6.1 Spojka

Ľubovoľná.

11.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná manuálna.

11.6.3 Diferenciál

Ľubovoľný, použitie samosvorného diferenciálu je povolené.

11.6.4 Spojovacie hriadele

Ľubovoľné.

11.7 Zavesenia

Ľubovoľné, ak sa použije platí MŠP FIA Príloha J článok 279A-3.17

11.7.1 Predná náprava

Ľubovoľná, ak sa použije platí MŠP FIA Príloha J článok 279A-3.17

11.7.2 Zadná náprava

Ľubovoľná, ak sa použije platia MŠP FIA Príloha J článok 279A-3.17

11.7.3 Riadenie

Stípk riadenia nemusí mať deformačné alebo zasúvacie zariadenie. Volant nemusí mať rýchlo uvoľňovací mechanizmus. Zariadenie proti krádeži sa môže odmontovať. Riadenie a jeho poloha sú ľubovoľné, ale je dovolené len mechanické spojenie medzi volantom a riadenými kolesami.

11.8 Kolesá

11.8.1 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

11.8.2 Kompletné koleso

Šírka kompletného kolesa je maximálne 250 mm.

11.8.3 Rezervné koleso

Zakázané

11.9 Brzdový systém

Brzdový systém ľubovoľný ale musí byť dvoj okruhový ovládaný rovnakým pedálom ktorý musí normálne ovládať všetky kolesá. V prípade úniku v ktoromkoľvek bode potrubia brzdového systému, alebo pri akejkoľvek poruche v brzdovom prevodovom systéme musí pedál stále ovládať najmenej dve kolesá.

11.9.1 Prevádzkové brzdy

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

11.9.2 Parkovacia brzda

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný. Musí byť účinná a musí súčasne ovládať dve predné kolesá, alebo dve zadné kolesá.

11.10 Priestor pre posádku

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. Vnútorné vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné. Prístrojová doska je ľubovoľná, nesmie predstavovať žiadne nebezpečenstvo pre jazdca. Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku môžu byť odstránené. Výška hornej hrany dverných prahov nesmie byť pri úprave podlahy prekročená.

V priestore pre posádku nesmú byť umiestnené nádrže s prevádzkovými kvapalinami alebo olejom okrem nádrže s vodou pre ostrekovanie okien. Uchytenie dodatočnej nádržky na umývanie čelného skla, alebo výmena za nádržku s väčším objemom je povolená. Táto nádržka musí byť určená výhradne na umývanie čelného skla.

11.10.1 Ochranná klietka

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

Základná zostava ochrannej klietky musí byť v súlade:

základná konštrukcia – obrázok 253–1 až 253–3,

uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7,

bočná ochrana – obrázok 253–9 až 253–11,

vystuženie strechy – obrázok 253–12 až 253–14,

vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33, neplatí pre vozidlá objemu do 2000 cm³,

vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34,

pre vozidlá s objem nad 2000 cm³ platí vystuženie klietky v otvore dverí (hlavný oblúk – bočný oblúk – obrázok 253–49,

uhlopriečka zadných podpier – obrázok 253–20,

uchytenie do skeletu musí byť podľa kapitoly 253–8.3.2.6,

doporučené vystuženie predného oblúka – obrázok 253–29.

Je povolené prídavné výstupy 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 oblúka so skeletom vozidla.

11.10.2 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

11.10.3 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 skončenej životnosti. Ak sú pôvodné uchytenia, alebo držiaky sedadiel vymenené, musia byť nové schválené pre použitie so sedadlom výrobcom, alebo musia vyhovovať požiadavkám Článku 253-16.2 až 253-16.5. Kompletné sedadlo musí byť umiestnené buď na jednej, alebo druhej strane od zvislej roviny prechádzajúcej pozdĺžnou osou vozidla.

11.10.4 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 aj po ukončení životnosti. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Príloha J článok 253–6. Dva ramenné pásy musia mať oddelené uchytenie.

11.10.5 Ochranná sieťka

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

11.10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Je doporučený hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.2. alebo 1ks s hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.2.2. pre hasiaci systém a čl.253-7.3.6.pre ručná hasiace prístroje.

11.10.7 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku.

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

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

Otvory nesmú presahovať pôvodný obrys karosérie.

11.10.7.1 Vykurovanie

Lubovoľné.

Kúrenie sa môže odstrániť musí byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na ofukovanie čelného skla, ktorý zaistí za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla aj pri stojacom vozidle.

11.11 Karoséria

Pôvodná karoséria sa musí zachovať, okrem toho, čo sa týka blatníkov, a aerodynamických zariadení, ktoré sú povolené. Karoséria sa môže upraviť v súlade s Obrázkom 279-1. a je možné podbehy karosérie zosilniť výstuhami, ktoré nekopírujú pôvodný tvar (vytvárajú profil). Dodaný materiál musí byť zo zliatiny železa o max hrúbke 1 mm a musí byť ku karosérii privarený. Toto zosilnenie nesmie presahovať zvislý priemet dverí jazdca o viac ako 50 mm avšak nesmie presiahnuť šírku vozidla nad osami náprav.

11.11.1

Ozdobné lišty, pásky a pod. sa môžu odstrániť

11.11.2

Stierače čelného skla sú ľubovoľné, ale aspoň jeden musí byť funkčný.

11.11.3 Skelet/šasi

Dodané materiály musia byť zliatina železa a musia byť ku karosérii privarené. Aby sa dal namontovať katalyzátor, môže sa urobiť dutina v stredovom tuneli tak, ako je popísaná na Obrázku 279-2.

Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný s možnosťou zosilnenia v zmysle predpisov uvedených v MŠP FIA článok 255–5.7.1. Dodané materiály musia byť zo zliatiny železa a musia byť ku karosérii privarené.

11.11.4 Podlaha

Zadná časť podlahy sa môže upraviť odstránením miesta pre náhradné koleso a dodaním oceľovej platne namiesto neho..

11.11.5 Rázvor a previsy

Materiál nárazníka musí ostať nezmenený (plast plastom, vrátane kompozitného materiálu). Deformačné prvky pohlcujúce nárazy medzi nárazníkom a šasi sa musia zachovať

11.11.6 Ochrana podvozku

Použiť ochranu podvozku je povolené v súlade s Článkom 255-5.7.2.10, ale akékoľvek predĺženie tejto ochrany dopredu pred predné kolesá je zakázané, pokiaľ nie je umiestnená presne pod jednou časťou uvedenou v Článku 255-5.7.2.10.

11.11.7 Okná

Bočná a zadná okná z bezpečnostného skla, alebo z plastického materiálu typu Lexan, poly karbonát, Makrolon, minimálnej hrúbky 4 mm. Je povolené nahradiť okná kovovou mriežkou, pričom táto musí mať oká o rozmeroch minimálne 10 x 10 mm a maximálne 25 x 25 mm, pričom musí byť použitý drôt minimálneho priemeru 1 mm.

11.11.8 Čelné okno

Musí byť z vrstveného skla, alebo Lexan, poly karbonát, Macrolon. Ak sú z plastu, ich hrúbka nesmie byť menej ako 5 mm. Vozidlá s vrstveným čelným sklom, ktoré je natoľko poškodené, že nezaručuje dobrú viditeľnosť, alebo hrozí jeho rozpadnutie v ďalšom priebehu súťaže nebudú pripustené. Filmy, nálepky a nástreky nie sú povolené, okrem tých, ktoré sú povolené Medzinárodnými športovými predpismi, článok 15.7. Plastové okná sa nesmú tónovať. Čelné okno môže byť nahradené, alebo chránené kovovou mriežkou, pokrývajúcou celý povrch otvoru čelného okna. Mriežka musí mať rozmery medzi 10 x 10 mm a 25 x 25 mm, minimálny priemerom drôtu, ktorí ju tvorí musí byť 1 mm.

V prípade, že vozidlo nemá predné sklo a má kovovú mriežku uvedenú vyššie, musí mať jazdec oblečenú prilbu, ktorá úplne zakrýva jeho tvár so priehľadným štítom alebo nasadené motocyklové okuliare v opačnom prípade vozidlu nebude povolený štart. V čelnom okne môžu byť otvory, ktorých celková plocha nepresahuje 64 cm². Stierače čelného skla sú ľubovoľné, ale aspoň jeden musí byť funkčný.

11.11.9 Dvere a kapoty

Je možné ich upraviť podľa MŠP FIA Príloha J čl.279A-3.5.

11.11.10 Blatníky

Musia spĺňať MŠP FIA Príloha J čl. 279.10.2.8 a 279.10.2.9

11.11.11 Zásterky

Zásterky sú povinné. Musia byť v súlade s MŠP FIA 279 Príloha J čl. 279.10.2.10

11.11.12 Ťažné oká

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha J článok 279A-1.7.

11.12 Aerodynamické prvky

Ak má vozidlo homologované pôvodné zadné aerodynamické zariadenie väčšie ako je znázornené na obrázku 279–4 (pozri MŠP FIA Príloha J 2016), je možné jeho použitie bez zmeny pôvodných rozmerov a tvaru. V tomto prípade však nie je možné pridať žiadne ďalšie zadné aerodynamické zariadenie. Minimálna hrúbka zadného aerodynamického zariadenia je 2 mm a maximálna 5 mm.

11.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

11.14 Poznámky

12. Autokrosové špeciály D7 a D8

12.1 Špecifikácia vozidiel

Vozidlá divízie skupiny D7 – autokrosové 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,

Vozidlá skupiny D8 – autokrosové špeciály s maximálnym objemom motora do 1600 cm³, s pohonom jednej alebo oboch náprav.

Autokrosovú špeciály skupiny D7 a D8 vyrobené pred 01.01.2006 podľa MŠP FIA Prílohy J čl. 279A - 2, ktoré majú:

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

Sedadlo – povolené je laminátové sedadlo pevne zabudované do konštrukcie vozidla. Je odporúčané homologované sedadlo (viď MŠP FIA Prílohy J čl.279A - 2.19)

12.2 Objem

Skupina D7 – maximálne do 4 000cm³,

Skupina D8 – maximálne do 1 600 cm³,

12.3 Hmotnosti vozidiel skupiny D7 a D8

Vozidlá musia mať minimálnu hmotnosť podľa predpisov CEZ platných pre aktuálnu sezónu.

12.4 Povolené zmeny a doplnky

Pre vozidlá skupiny D7 a D8 platia okrem hore uvedeného ustanovenia MŠP FIA Príloha J čl. 279A

12.5 Poznámky

13. Skupina E0

13.1 Všeobecne

Do tejto skupiny budú prípustné vozidlá s maximálnym prepočítaným objemom 2000cm³, sériovo vyrábané, homologované alebo nehomologované, ktoré sú upravené pre preteky na uzatvorených tratiach. Vozidlá nemusia mať platné evidenčné číslo a technický preukaz. Vozidlá, ktoré vyhovujú týmto technickým predpisom, musia byť otestované a bude im vydaný preukaz športového vozidla.

Od 1.1.2022 nebude povolená prestavba vozidiel do skupiny E0.

13.2 Rozmery a hmotnosti

13.2.1 Rozmery

Rozmery vozidla musia byť v súlade so základnými rozmermi modelu vozidla. Rázvor musí byť bez zmeny. Rozchod môže byť zmenený s podmienkou že pri pohľade zhora musí byť horná časť kompletného kolesa prekrytá blatníkom do vodorovnej roviny prechádzajúcej stredom náboja kolesa.

13.2.2 Hmotnosti

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy J článok 255.4.3 a 255.4.4. 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

13.3 Motor

Môže byť použitý motor, ktorý bol výrobcom vozidla montovaný do daného typu a modelu vozidla, s maximálnym prepočítaným objemom 2000 cm³.

Motor od iného výrobcu môže byť namontovaný iba do pôvodného motorového priestoru a jeho orientácia vo vozidle musí byť rovnaká akú mal pôvodný motor montovaný výrobcom vozidla.

13.3.1 Objem

Objem motora je maximálne prepočítaný 2000 cm³.

13.3.2 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.

13.3.3 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 10cm. Katalyzátor nie je povinný.

13.4 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.

13.4.1 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.

13.4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá sú ľubovoľné čo do typu a počtu.

13.4.3 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.

13.5 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.

13.5.1 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.

13.5.2 Hlavný odpojovač

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

13.5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla minimálne: dvojica funkčných červených brzdoých svetiel umiestnených v pôvodných otvoroch karosérie, dvojica pozičných svetiel, umiestnených v zadnej časti vozidla v pôvodných otvoroch karosérie.

13.5.4 Riadiaca jednotka

Ľubovoľná.

13.6 Prevody

13.6.1 Spojka

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

13.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná od výrobcu vozidla s podmienkou, že montáž bude možná bez jej úpravy a úpravy uchytenia na motor. Pre montáž je povolené medzi motor a prevodovku vložiť medzikus umožňujúci ich vzájomnú montáž.

13.6.3 Diferenciál

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

13.6.4 Spojovacie hriadele

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

13.7 Zavesenia

Je povolené použiť podložky medzi náboj kolesa a kompleté koleso. Nastavovanie zmeny pruženia a tlmenia z priestoru posádky je zakázané. Je povolená montáž výstužných tyčí v zmysle MŠP Príloha J článok 255–5.3.1.

13.7.1 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.

13.7.2 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.

13.8 Kolesá

Kompleté kolesá a ich uchytenia sú ľubovoľné s podmienkou že ich montážou nevznikne potreba upraviť náboje kolies. V žiadnom prípade šírka kompletého 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"

13.8.1 Pneumatiky

Ľubovoľné s obmedzením montáže na koleso tak aby nevzniklo žiadne nebezpečenstvo z nepovolenej rozmerovej odlišnosti. Pneumatiky typu „Slick“ sú povolené

13.8.2 Kompletné kolesá

Sú ľubovoľné čo sa týka materiálu, rozmerové obmedzenia sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách.

13.8.3 Rezervné koleso

Nie je povinné.

13.9 Brzdový systém

Pôvodný brzdový systém vozidla musí zostať zachovaný.

13.9.1 Prevádzkové brzdy

Sú ľubovoľné. Použitie karbónových brzdových kotúčov je zakázané.

13.9.2 Parkovacia brzda

Je povinná, účinná a musí pôsobiť na dve kolesa tej istej nápravy.

13.10 Priestor posádky

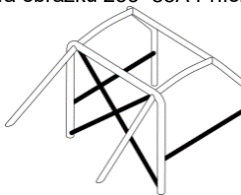
13.10.1 Definícia

Je povolené trvalé odstránenie všetkého obloženia a tmiacich materiálov, okrem obloženia dverí na strane jazdca. 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. Prístrojová doska je ľubovoľná, ktorá pre jazdca nepredstavuje nebezpečenstvo zranenia (ostré hrany, minimálny priestor pre ovládanie ovládačov a pod.) Kontrolné a meracie prístroje a ovládače sú ľubovoľné, nesmú však predstavovať pre jazdca žiadne nebezpečenstvo.

13.10.2 Ochranná klietka

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,



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. Rúrky ochrannej klietky musia mať obloženie so zvýšenou odolnosťou voči horeniu na miestach kde môže prísť do kontaktu s prilbou a telom posádky.

13.10.3 Zvláštny prípad.

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

13.10.4 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–

1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby, uchytené podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16. Je povolené sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá odstrániť.

13.10.5 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhovú s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 10 rokov. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Prílohe J článok 253–6.

13.10.6 Ochranná sieťka

Je odporúčaná použiť podľa MŠP FIA Príloha J článok 253–11.

13.10.7 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253– Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.

13.11 Karoséria

13.11.1 Materiál

Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný.

13.11.2 Okná

Čelné sklo musí byť nepoškodené, z lepeného skla s homologačnou značkou. Bočné sklá musia byť, buď z bezpečnostného skla alebo poly karbonátu 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.

13.11.3 Dvere a kapoty motora a veka 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.

13.11.4 Ťažné oká.

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

13.12 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.

13.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

14. Národná formula NF1000

14.1 Všeobecne

14.1.1 Spôsobilé vozidlá

Jednomiestne, štvorkolesové pretekárske vozidlá, vyrobené špeciálne pre preteky na uzavretých tratiach. Konštrukcia vozidla musí byť symetrická, to znamená, že ak pri kontrole hmotnosti je vozidlo z jednej strany odvážené, musí táto hmotnosť, zistená týmto spôsobom, zodpovedať polovičnej hmotnosti s toleranciou 5%. Toto váženie sa robí po naplnení všetkých nádrží vrátane palivovej a s jazdcom vo vozidle.

14.1.2 Mechanické časti

Sú to všetky časti vozidla, potrebné pre pohon, zavesenie kolies, riadenie a brzdenie, ako aj všetko príslušenstvo (pohyblivé aj nepohyblivé), potrebné pre normálnu funkciu týchto častí.

14.1.3 Šasi

Šasi je nosná časť vozidla vrátane všetkých častí s ňou pevne spojených, k nej sa potom pripájajú všetky mechanické časti a karoséria. Ako konštrukcia šasi je povolený len priestorový rám z oceľových trubiek a profilov.

14.1.4 Hlavná štruktúra

Celkom odpružená časť konštrukcie, na ktorú je prenášané zaťaženie od zavesenia kolies alebo od pružín, siahajúcich v pozdĺžnom smere od najviac vpredu umiestnených predných zavesení kolies k najviac vzadu umiestneného zavesenia zadného kolesa.

14.1.5 Obmedzenia.

14.1.5.1 Materiál

Je zakázané použitie titánu (okrem piestikov brzdových strmeňov), keramických materiálov (okrem nástreku pohyblivých dielov motora) a zliatin magnézia s hrúbkou menšou ako 3 mm.

14.1.5.2 Uchovávanie energie

Zhromažďovanie energie vo vozidle počas pretekov a tréningu za účelom jej opätovného využitia k zvýšeniu výkonu alebo výkonnosti vozidla je zakázané.

14.2 Rozmery, hmotnosti

14.2.1 Rozmery

- minimálny rázvor náprav: 1900 mm
- maximálna šírka vozidla: 1850 mm
- maximálna výška vozidla: 1200 mm
- minimálna svetlá výška: 50 mm

max. presahy: žiadna časť vozidla nesmie smerom dopredu presahovať os predných kolies o viac než 1000 mm a dozadu os zadných kolies o viac než 800 mm.

14.2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla pripraveného k jazde zo všetkými náplňami mazacích a chladiacich kvapalín bez paliva, bez jazdca a jeho ochranného vybavenia nesmie byť menšia než 360 kg.

14.2.3 Závažie

Použitie závažia je povolené pod podmienkou, že bude demontovateľné len s použitím náradia a musí umožňovať jeho zaplombovanie.

14.3 Motor

Štvortaktný automobilový minimálne dvojvalcový a maximálne štvorvalcový motor s atmosférickým plnením. Otáčajúce sa časti motora musia byť účinne chránené v prípade ich orientácie smerom dozadu.

14.3.1 Objem

Maximálny celkový zdvihový objem motora je 1000 cm³.

14.3.2 Prepĺňovanie, restriktor

Nie je dovolené.

14.3.3 Nasávací systém

Nasávacie otvory a vedenie vzduchu k nasávaniu motora sú považované za karosériu.

14.3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Vyústenie výfuku musí smerovať dozadu vo výške 100-600 mm nad zemou a nesmie vzaďu presahovať dĺžku vozidla. Vyústenie môže byť urobené len za zvislou rovinou prechádzajúcou zadnou hranou zadných kompletných kolies a nesmie byť smerované k zemi. Katalyzátor nie je povinný.

14.3.5 Olejový systém

Žiadna časť vozidla, obsahujúca olej, nesmie byť umiestená viac než 800 mm od pozdĺžnej osy vozidla a za kompletnými zadnými kolesami.

14.3.6 Zachytávač oleja

Všetky vozidlá, ktorých mazacia sústava je odvetraná do atmosféry, musia byť vybavené tak, aby unikajúci olej nemohol voľne vytekať. Nádržka zachyčovača oleja musí mať objem najmenej 1 liter, musí byť z priehľadného materiálu alebo musí mať priehľadné okienko.

14.3.7 Obmedzenie motora

Zakázané systémy:

variabilné časovanie rozvodu

variabilný zdvih ventilov

variabilná dĺžka alebo prierez sacieho systému (mimo škrtiacej klapky/klapiiek motora a ventilov)

variabilný prierez výfukového systému alebo uzávera výfuku (mimo ventilov)

14.4 Palivový systém

Všetky palivové, hydraulické a chladiace systémy musia byť navrhnuté tak, aby v prípade netesnosti systému nedošlo k hromadeniu kvapalín v priestore pre jazdca. Žiadne potrubie rozvodu paliva, chladiace vody alebo mazacieho oleja nesmie byť v priestore pre jazdca.

14.4.1 Palivová nádrž

Je povolená len jedna palivová nádrž s max. objemom 20 litrov. Palivová nádrž musí byť pri bočnom pohľade umiestená len medzi prednou časťou motora a sedačkou jazdca, pričom jej bočný okraj môže byť najviac 350 mm od pozdĺžnej osi vozidla. Nádrž musí byť oddelená prepážkou, brániacou prenikaniu paliva do priestoru pre jazdca a do motorového priestoru a zamedzujúcou kontaktu s výfukovým potrubím pri rozliatí a úniku paliva alebo pri poškodení nádrže. Palivová nádrž musí byť účinne chránená. Je dôrazne doporučené použitie bezpečnostnej nádrže štandardu FIA FT3 1999 až FT5. Pokiaľ nie je použitá bezpečnostná nádrž štandardu FIA, musí byť vyrobená z hliníkového plechu o minimálnej hrúbke 2 mm a materiál musí zodpovedať norme EU č. EN-AW1052A-H24. Na nádrži nesmú byť privarené žiadne úchyty a táto musí byť upevnená k štruktúre vozidla len pomocou pásov z kovového materiálu. Táto nádrž musí byť doložená protokolom výrobcu, že je tesná tlakovou skúškou tlakom 20kPa

14.4.2 Plniace hrdlo a odvzdušnenie

Plniace hrdlo a jeho uzáver nesmie vyčnievať z karosérie. Uzáver musí byť navrhnutý tak, aby bol zaistený proti náhodnému otvoreniu prudkým nárazom alebo pri nesprávnom uzatvorení. Plniace hrdlo nesmie byť umiestené v miestach zraniteľných pri náraze. Odvzdušnenie nádrže musí byť umiestené najmenej 250 mm od priestoru pre jazdca smerom k zadnej časti vozidla a musí byť vybavené minimálne gravitačným uzatváracím ventilom.

14.4.3 Palivové čerpadlá

Lubovoľné.

14.4.4 Rozvod paliva

Všetky rozvody paliva musia byť „leteckého“ typu a to vrátane spojov.

14.4.5 Palivo

Benzín zodpovedajúci čl. 252.9.1. Prílohy J MŠP FIA. Ako okysličovadlo môže byť s palivom miešaný len atmosférický vzduch.

Používanie paliva s teplotou nižšou o viac ako 10°C oproti teplote okolia je zakázané.

14.5 Elektrický systém

14.5.1 Akumulátor

Akumulátor musí byť umiestnený mimo priestoru pre jazdca a spoľahlivo upevnený v kovovom lôžku pomocou dvojice kovových strmeňov s izolačným povlakom. Použitie skrutky musia mať závit min. M10 akost' 8.8.Plus pól batérie musí byť chránený. Je odporúčané použiť suchý akumulátor (gelový).

14.5.2 Hlavný odpojovač

Hlavný odpojovač elektrického obvodu musí odpojovať všetky elektrické obvody a pri použití zastaviť chod motora. Tento odpojovač musí byť v neiskrivom prevedení a ovládateľný z vnútra a z vonku vozidla. Vonkajší ovládač musí byť v tvare vodorovnej páky alebo slučky, za ktorú sa môže manipulovať na diaľku pomocou háku a musí byť umiestnený pri trubke hlavného alebo predného oblúka. Odpojovač musí byť zreteľne označený červeným bleskom v bielom orámovanom modrom trojuholníku o strane najmenej 120mm.

14.5.3 Osvetlenie

Každé vozidlo musí byť vybavené jedným koncovým červeným svetlom o ploche minimálne 50 cm² ovládaným z miesta jazdca. Je predpísané použitie svetiel typu „LED“. Svetlo musí byť umiestnené minimálne 400 mm nad vozovkou a najviac 100 mm od pozdĺžnej osi vozidla a najmenej 450 mm za osou zadných kolies.

14.5.4 Záznam dát

Je povolený akýkoľvek systém záznamu dát pod podmienkou, že pre snímanie rýchlosti je použité len jeden snímač a to na prednom kolese. Diaľkový prenos dát (telemetria) je zakázaná.

14.5.5 Štartér

Vo vozidle musí byť použitý elektrický štartér motora ovládaný jazdcom normálne sediacim a pripútaným v sedačke.

14.5.6 Ochrana vodičov el. prúdu

Všetky káble pre rozvod vysokého prúdového zaťaženia musia byť účinne chránené.

14.6 Prevody

Pohon na štyri koliesá je zakázaný.

14.6.1 Spojka

Ľubovoľná ovládaná jazdcom spojivým pedálom.

14.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná s mechanickým radením jednotlivých prevodových stupňov jazdcom.

14.6.3 Diferenciál

Je povolený len mechanický systém kontroly preklzu diferenciálu rozvodovky. Viskózný systém je považovaný za mechanický, pokiaľ nie je možná vonkajšia kontrola preklzu počas jazdy.

14.6.4 Spiatočný chod

Je povinný

14.6.5 Kontrola pohonu

Použitie zariadenie na kontrolu pohonu/preklzu kolies je zakázané.

14.7 Zavesenie

14.7.1 Aktívne zavesenie

a nastaviteľná svetlá výška vozidla je zakázaná vrátane systému zachovávaní svetlej výšky prostredníctvom prenosu síl od brzdových strmeňov.

14.7.2 Ramená zavesenia

Všetky musia byť vyrobené z homogénneho kovového materiálu. Je zakázané chrómovanie dielov zavesenia.

14.7.3 Systém zavesenia

Musí byť navrhnutý tak, aby pri tlmení pohybu hmôt bola zodpovedajúca reakcia len zmena zaťaženia pôsobiaca na kolesá.

14.7.4 Dorazy riadenia

brániace kontaktu medzi kolesom a zavesením sú povinné.

14.8 Kolesá

14.8.1 Kompletné koleso

Zostava zmontovaného kolesa (disk+ráfik+pneumatika).

14.8.2 Pneumatiky

Pneumatiky homologované pre cestnú premávku.

14.8.3 Kolesá

Priemer kolesa je maximálne 13". Súčet širok kompletných kolies na jednej strane vozidla nesmie byť väčší ako 20". Rozdiel maximálneho priemeru goliera ráfiku na vnútornej a vonkajšej strane kolesa môže byť maximálne 3 mm. Všetky kolesá musia byť vyrobené z kovového materiálu. Na vonkajšej časti kolesa nesmú byť žiadne prídavné časti. V prípade použitia centrálnej matice pre upevnenie kolies musí byť každá matica po celú dobu pretekov zaistená bezpečnostnou pružinou/poistkou, ktorá musí byť pri každej výmene kolesa vymenená. Tieto pružiny/poistky musia byť natreté červenou alebo oranžovou farbou. Ako alternatíva sa môže použiť aj iný systém upevnenia schválený FIA.

14.8.4 Meranie šírky kolesa

Meria sa šírka kompletného kolesa. Meranie sa robí na vozidle tak, ako je pripravené k jazde, s jazdcom vo vozidle, kolesá normálne namontované a spočívajúce na zemi. Meranie šírky sa robí v ľubovoľnom mieste obvodu s výnimkou dotyku pneumatiky zo zemu.

14.8.5 Automatické vyrovnávanie tlaku

Pretlakové regulačné ventily na kolesách sú zakázané.

14.9 Brzdový systém

14.9.1 Všeobecne.

Každé vozidlo musí mať brzdový systém, ktorý musí mať dva samostatné okruhy, ovládané jedným pedálom. Systém musí byť konštruovaný tak, aby pri úniku brzdovej kvapaliny alebo poruche na jednom okruhu pedál ovládal ešte brzdy najmenej na dvoch kolesách. Potrubie musí byť „leteckého“ typu. Protiblokovacie zariadenie (ABS) a posilňovač brzdného účinku sú zakázané.

14.9.2 Brzdové kotúče/bubny.

Brzdové kotúče/bubny musia byť z kovového materiálu.

14.9.3 Brzdové strmene.

Brzdové strmene sú ľubovoľné pod podmienkou použitia len jedného strmeňa pre jedno koleso. Všetky brzdové strmene musia byť vyrobené z homogénneho kovového materiálu. Ak je použitý Al materiál, musí mať index pružnosti nepresahujúci 80 Gpa.

14.9.4 Chladenie bŕzd

14.9.5 Chladenie vzduchom

Kanály vedúce chladiaci vzduch k predným brzdám nesmú presahovať:

Rovinu rovnobežnú so zemou, ležiacou vo vzdialenosti 140 mm nad vodorovnou osou kolies, rovnu rovnobežnú so zemou, ležiacou vo vzdialenosti 140 mm pod vodorovnou osou kolies, zvislou rovínou rovnobežnou s vnútornou stranou predného ráfika a umiestnenou od nej 120mm smerom k osi vozidla, obvod pneumatiky svojou prednou časťou a ráfik kolesa svojou zadnou časťou pri pohľade z boku.

14.9.6 Chladienie kvapalinou.

Chladienie akejkoľvek časti brzdového systému kvapalinou je zakázané.

14.10 Priestor pre jazdca

14.10.1 Vstupný otvor

Vstupný otvor pre jazdca musí byť symetrický vzhľadom k pozdĺžnej osi vozidla a musí mať tieto minimálne rozmery:

dĺžka 600 mm

šírka 400 mm v rozmedzí od najzadnejšieho bodu sedačky 300 mm dopredu.

Priestor pre jazdca musí byť riešený tak, aby jeho opustenie komplet ustrojeného a pripútaného jazdca z neho vrátane demontáže volantu netrval dlhšie ako 7 sec.

14.10.2 Výška bočnic

Minimálna bočná výška priestoru pre jazdca je určená na 480 mm. Pokiaľ nie je táto výška dosiahnutá pôvodnou konštrukciou nosného rámu, musí byť medzi predným a zadným oblúkom, po oboch stranách vo výške rovnajúcej sa najmenej 2/3 výšky vrchného bodu venca volantu, pridané trubkové spojnice (priemer trubky min. 25mm, hrúbka steny min. 2 mm). Tieto spojnice nemusia byť rovné a musia umožniť bočnú ochranu priestoru jazdca do výšky ramien jazdca, normálne sediaceho za volantom.

14.10.3 Volant

Volant musí byť po celom obvode uzavretý, ľubovoľného tvaru, vybavený mechanizmom pre rýchlu demontáž, ktorý musí spočívať vo vytiahnutí sústrednej vložky na stĺpiku riadenia umiestenej bezprostredne za volantom. Vložka musí byť žltej farby alebo byť žltou farbou viditeľne označená.

14.10.4 Opierka hlavy

Je predpísaná opierka hlavy schopná zachytiť silu 850 N smerujúcu vzad. Musí byť navrhnutá tak, aby hlava jazdca nemohla byť zaklínená medzi opierkou a ochranným oblúkom. Musí byť z pružného materiálu o minimálnej hrúbke 45 mm a ploche minimálne 200 cm². Hustota materiálu musí zodpovedať požadovanému útlmu nárazu.

14.10.5 Protipožiarna stena

Vozidlo musí mať nehorľavú protipožiarnu stenu, brániacu preniknutiu ohňa z motorového priestoru alebo z priestoru pod vozidlom do priestoru pre jazdca. Otvory v protipožiarnnej stene, ktorou prechádzajú káble a potrubie, musia byť čo najmenšie.

14.10.6 Podlaha

Podlaha priestoru pre jazdca musí chrániť jazdca pred kameňmi, olejom, vodou a úlomkami z vozovky alebo od motora. Podlaha a priečna stena musí byť prevedená tak, aby nebolo možné hromadenie kvapalín.

14.10.7 Pedále

Chodidlo jazdca, sediaceho v normálnej polohe pre riadenie s nohami na pedáloch v stave maximálneho pracovného pohybu, nesmie byť pred rovínou prechádzajúcou osou predných kolies.

14.10.8 Bezpečnostné štruktúry

14.10.8.1 Ochranná konštrukcia pri prevrátení

Je neoddeliteľnou súčasťou nosnej časti vozidla Sú predpísané dva ochranné oblúky, prepojené z nosnou časťou vozidla. Spojnica vrcholov týchto oblúkov musí byť minimálne 50 mm nad prilbou jazdca, sediaceho vo vozidle v polohe pre jazdu. Trubky oblúkov musia mať v priemere najmenej 35 mm a hrúbka steny najmenej 2 mm, pričom materiál musí spĺňať požiadavky čl. 283.8.3.3 a alebo byť prednostne vyrobené z materiálu 25CrMo4. Predpísané vzpery musia mať rovnaký priemer a hrúbku steny a byť vyrobené zo zhodných materiálov. Zmenšenie priemeru vzpier na 25 mm je povolené v prípade dodatočného vystuženia hlavného oblúka ďalšími dvoma vzperami smerujúcimi smerom dopredu vozidla pod uhlom maximálne 25° od zvislej roviny.

14.10.8.2 Zadný oblúk

Celková konštrukcia zadného oblúka musí mať tieto rozmery:

Výšku najmenej 920 mm, merané vo zvislom smere od najnižšieho bodu škrupiny sedadla k vrcholu ochranného oblúka. Vrchol ochranného oblúka musí presahovať minimálne o 75 mm ochrannú prilbu jazdca, normálne sediaceho za volantom, pričom vnútorný polomer jeho vrcholu musí byť polomer minimálne 50 mm. Ochranný oblúk musí mať šírku najmenej 380 mm, merané vo vnútri oblúka medzi jeho stĺpkami vo výške 600 mm nad najnižším bodom škrupiny sedadla (merané vo zvislom smere). Predpísané sú dve vzpery, smerujúce od vrchnej časti zadného ochranného oblúka dozadu, zvierajúce s vodorovnou rovinou uhol maximálne 60 stupňov. Ochranný oblúk musí umožňovať zavesenie na hák žeriavu. Ak sú použité rozoberateľné spoje, musia spĺňať požiadavky Prílohy J MŠP FIA.

14.10.8.3 Predný oblúk

Celková konštrukcia predného oblúka je umiestnená pred volantom a opisuje vnútorný profil priestoru pre jazdca, nesmie však zasahovať do priestoru určeného pre nohy jazdca. Jeho výška nesmie byť nižšia, ako je najvyšší bod venca volantu plus 50mm.

14.10.8.4 Čelná ochrana

Šasi musia byť opatrené štruktúrou (prípadne odnímateľnou), pohlcujúcou energiu pred nohami jazdca. Musí predlžovať steny hlavnej nosnej konštrukcie šasi až do vzdialenosti najmenej 300 mm pred chodidlá nôh jazdca, normálne položených na nezošliapnutých pedáloch. V tomto mieste, 300 mm pred nohami jazdca, musí mať táto štruktúra plochu čelného priemetu najmenej 200 cm². Použitý materiál a jeho hrúbka musí byť rovnaká akú majú zodpovedajúce steny hlavnej štruktúry šasi. Prierez tohto materiálu musí byť najmenej 3 cm². Všetky otvory a výrezy musia byť zosilnené, aby sa prierez stien nezmenšil o viac ako 50%. Po schválení technickým výborom a pri zachovaní min. vzdialenosti a priemetu, je možné zhotoviť čelnú ochranu z voštinovej konštrukcie. Tiež je možné použiť homologovanú čelnú ochrannú štruktúru. Táto štruktúra nemusí byť integrálnou súčasťou šasi, ale musí byť k ním dôkladne upevnená. Táto štruktúra musí mať rovnakú pevnosť ako vlastný rám.

14.10.8.5 Bočná ochrana

Je predpísaná kombinácia nosného trubkového rámu s bezpečnostnou voštinovou štruktúrou. Voštinové panely s hliníkovým alebo kompozitovým jadrom minimálnej hrúbky 23 mm (v konfigurácii podľa obr. 255-14 Prílohy J) a minimálnej výšky 200 mm musia byť umiestnené na bokoch rámu medzi zvislou rovinou umiestnenou 150 mm pred osou prednej nápravy a zadným oblúkom. Z rámom musia byť pevne spojené (skrutkovaním, nitovaním, lepením), pričom do trubiek nosnej konštrukcie sa nesmú vrtáť otvory. Ako variantu k týmto panelom sa môže použiť jednodielny hliníkový plech minimálnej hrúbky 2mm, prinitovaný k nosnému rámu v rovnakom rozmere ako je uvedené v predchádzajúcom texte. Do rámu môžu byť vyvítané otvory priemeru 4 mm pre prinitovanie a maximálna vzdialenosť nitov vo vodorovnej rovine je stanovená na 100 mm a vo zvislej rovine na 200 mm.

14.10.9 Sedadlá

Škrupina zabezpečujúca pevnú oporu jazdca.

14.10.10 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 6 popruhov s platnou homologáciou podľa štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Prílohe J článok 253–6.

14.10.11 Hasiaci systém, hasiace prístroje

Je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy J, článkom 253–7.2. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J, článkom 253–7. Zariadenie pre spúšťanie zvonku musí byť umiestnené čo najbližšie pri odpojovači batérie (prerušovači elektrického obvodu) alebo s ním kombinované a musí byť označené červeným písmenom „E“ v červenom lemovanom bielom kruhu priemeru najmenej 100 mm. Hasiace zariadenie musí fungovať v akejkoľvek polohe vozidla, a to i v prípade, že sú hasiace flaše prevrátené. Kontrola hasiaceho systému musí byť

dokladovaná 1x za dva roky. Trysky nesmú byť nasmerované na tvár jazdca.

14.11 Karoséria

Žiadny diel karosérie nesmie na výšku presahovať vodorovnú rovinu preloženú 1150 mm nad najnižším bodom celkom odpruženej štruktúry vozidla. Max. šírka pred prednými kolesami 1500 mm s obmedzením, že nebude prekročený rozmer daný vonkajškom predného kompletného kolesa. Max. šírka medzi prednými a zadnými kolesami je obmedzená rovinou vonkajšku predného a zadného kompletného kolesa, max. šírka za zadnými kolesami 1800 mm do výšky roviny preloženej osou zadných kolies s obmedzením, že nebude prekročený rozmer daný vonkajškom zadného kompletného kola. Nad touto rovinou je povolená max. šírka 1000 mm

14.11.1 Spätné zrkadlá

Na oboch stranách vozidla musia byť spätné zrkadlá, zabezpečujúce výhľad dozadu. Rozmer každého zrkadla musí byť najmenej 150 mm na šírku a 50 mm na výšku s maximálnym zaoblením rohov polomerom 10 mm.

14.11.2 Ťažné oká

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha J článok253-10.

14.12 Aerodynamické prvky

Aerodynamické zariadenia sú považované za súčasť karosérie. Všetky aerodynamické zariadenie, ovplyvňujúce stabilitu vozidla, musia byť pevne spojené s vozidlom a to i vtedy, ak je vozidlo v pohybe. Pohyblivé a alebo regulovateľné aerodynamické zariadenia a vzduchové tunely s regulovateľným prierezom sú zakázané. Pohyblivé žalúzie pred chladičom sú považované za aerodynamický prvok a sú zakázané. Podlaha vozidla medzi osami náprav môže byť priečne stupňovitá s max. rozdielom 50mm. V pozdĺžnej rovine môže byť stupňovitá, celkom uzavretá, vytvorená z plochých rovných segmentov, hladká a bez akéhokoľvek prisavného účinku k zemi.

14.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

14.14 Poznámky

15. Skupina MX5

15.1 Všeobecne

Vozidlá skupiny „MX5“ sú určené len pre preteky organizované na uzatvorených tratiach. Všetky vozidlá musia byť v súlade s nasledovnými povolenými úpravami.

15.1.1 Spôsobilé vozidlá

Vozidlá Mazda MX5 typu 1.6L NA, dvojsedadlové, vyrobené v roku 1990 až 1994 s objemom motora 1600 cm³, bez sťahovacej strechy, s povolenými a povinnými úpravami.

15.2 Rozmery a hmotnosti

15.2.1 Rozmery

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

15.2.2 Hmotnosť

Minimálna hmotnosť je 960kg. Hmotnosť vozidla sa meria s plne ustrojeným jazdcom a s kvapalinami ponechanými v takom stave, v akom sa meranie vykonáva. Minimálna hmotnosť musí byť dodržaná počas celého trvania pretekov, teda aj po prejení cieľom. 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. Závažia môže byť umiestnené v priestore na podlahe pred sedačkou spolujazdca.

15.3 Motor

15.3.1 Všeobecne.

Môže byť použitý len sériový spaľovací motor typu Mazda B6 s vŕtaním priemeru 78,00 mm a zdvihom 83,6 mm s výkonom 125 HP meranom na kolese, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru. Nahradiť hadice vedúce chladiacu kvapalinu, odstrániť vzduchový filter. Je dovolená úprava výšky hlavy valcov. Povolené úpravy: odstrániť plastový kryt rozvodu, kryt vačkovej hriadele tak aby boli viditeľné ozubené kolesá pohonu, uhol sedla ventilov je ľubovoľný, pre ďalšie vyváženie kľukovej hriadele je možné vŕtanie a brúsenie, nie je povolené ďalšie leštenie, prípadne odľahčovanie. Pre ďalšie vyváženie ojnic a piestov je povolené miestne vŕtanie a opracovanie, jedna ojnica a jeden piest musí zostať sériový bez úpravy. Doplniť olejových chladič s umiestnením v motorovom priestore.

15.3.2 Objem.

Objem motora musí zostať pôvodný. Je povolené zväčšenie vŕtania o 0,5 mm pri použití štandardných piestov a piestnych krúžkov dodávaných výrobcom vozidla.

15.3.3 Výfuk / katalyzátor

Musi byť použité výfukové a zberné potrubie pre Mazda MX5-cup od výrobcu potrubia A.M.A exhaust system.

15.3.4 Sací systém

Je povolené odstránenie airboxu, pričom MAF senzor musí zostať funkčný. Od MAF senzora je povolená montáž hadice smerom ku ľavému prednému svetlu, pričom na konci hadice musí byť namontovaný vzduchový filter. Sú povolené úpravy v ľavom prednom svetlomete pre uchytenie hadice pre prívod vzduchu.

15.4 Palivový systém

Palivový systém musí zostať zachovaný sériový. Maximálny povolený tlak vo vstrekačoch je 3,3 bar. Nádoba s aktívnym uhlím systému odvetrania palivových výparov môže byť odstránená

15.4.1 Palivová nádrž.

Sériová, Klapka a restriktor, plniaceho hrdla môžu byť odstránené.

15.4.2 Palivové čerpadlá.

Palivové čerpadlo sériové.

15.4.3 Rozvod paliva.

Rozvod paliva musí zostať sériový, uložený na pôvodnom mieste. Regulátor tlaku paliva musí zostať sériový.

15.4.4 Systém zapaľovania

Sviečky zapaľovania, káble zapaľovania, rozdeľovač zapaľovania sú ľubovoľné.

Riadiaca jednotka bez akýchkoľvek úprav môže byť premiestnená do priestoru posádky (v priestore pred sedačkou spolujazdca).

15.4.5 Chladienie olejovej náplne motora a chladiacej kvapaliny motora

Môže byť použitý ľubovoľný chladič namontovaný v pôvodnom mieste.

Termostat je ľubovoľný, prípadne odstránený. Môže byť použitý prídavný chladič motorového oleja ak je tento namontovaný v motorovom priestore.

15.5 Elektrický systém

Elektrický systém vozidla musí zostať sériový.

15.5.1 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.

15.5.2 Alternátor

Sériový alternátor musí zostať zachovaný.

15.5.3 Hlavný odpojovač.

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

15.5.4 Osvetlenie.

Predné svetlomety aj s ovládacím mechanizmom môžu byť odstránené, ale musia byť zachované štandardne kryty predných svetlometov, ktoré musia byť bezpečne pripevnené a musia byť v jednej rovine s karosériou. Ľavý kryt svetlometu môže byť upravený otvorom pre prívod vzduchu do airboxu. Zadné svetlá musia zostať na rovnakom mieste, zároveň musia byť funkčné brzdové svetlá a obrysové svetlá. Predné obrysové svetlá môžu byť odstránené a nahradené krytom, ktorý musí byť bezpečne pripevnený a umiestnený na rovnaké miesto ako pôvodné svetlo. Povinná montáž prídavného svetla do dažďa. Svetlo sa musí dať ovládať samostatným vypínačom na prístrojovej doske a musí byť funkčné aj keď je odpojený hlavný odpojovač akumulátora. Svetlo musí byť namontované v priestore pre zadné EČ. Bočné ukazovatele smeru môžu byť odstránené a otvory prekryté pevným krytom neprevyšujúci obrys karosérie.

15.6 Prevody

15.6.1 Spojka

Lamela spojky a prítlačný kotúč sú ľubovoľné bez úprav sériového zotrvačníka.

15.6.2 Prevodovka

Sériová. Stály prevod musí byť sériový pre Mazda MX5 NA.

15.6.3 Diferenciál

Otvorený sériový diferenciál bez úpravy prevodov NA 1.6 r. v. 90-95 alebo samosvorný diferenciál:3J – driveline (stály prevod: /4,3:1/,/4,1:1/,/3,6:1/). Je povolený chladič diferenciálu, bez vplyvu jeho na funkciu.

15.7 Zavesenie

Povolená je zámena pôvodných silentblokov za gumené alebo polyamidové.

Je povinné použitie tlmičov a pružín – Gaz GOLD GOLD Professional. Uchytenie a uloženie vo vozidle sériové s možnosťou uloženia z polyuretánu. Je dovolené nahradiť pôvodné pružiny za pružiny priemeru 2,25" s ľubovoľnou tuhosťou ktoré musia byť z jedného kusu. Je povolené

odpojenie predného alebo zadného stabilizátora (nie odstránenie).

15.7.1 Predná náprava

Je dovolená montáž demontovateľnej vzpery medzi hornými úchytnými tlmičov.

15.7.2 Zadná náprava

Je dovolená montáž demontovateľnej vzpery zadnej nápravnice ktorá spája horné ramená a nápravnicu.

15.7.3 Riadenie

Volant je ľubovoľný, ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať MŠP Prílohy J článok 255–5.7.3.9. Uzamknutie volantu je možné odstrániť. Riadenie môže byť bez alebo s posilňovačom s podmienkou zachovania sériového prevodového pomeru. Je povolené prerobiť riadenie s posilňovačom na manuálne.

15.8 Kolesá

15.8.1 Pneumatiky

xxx/xx R15

15.8.2 Disky

Rozmer 6J..6,5J.. 7Jx 15, ET30, ET35,

15.8.3 Rezervné kolesá.

Nepovinné.

15.9 Brzdový systém

15.9.1 Všeobecne

Funkcia dvoj okruhuového systému musí byť zachovaná.

15.9.2 Prevádzkové brzdy

Kotúče a brzdové platničky je možné zameniť za podmienky dodržania rozmeru. Sériový brzdový strmeň musí zostať zachovaný. Je odporúčaný regulátor tlaku medzi prednou a zadnou nápravou. Proti blokovací brzdový systém ABS musí byť odpojený, prípadne odstránený.

15.9.3 Parkovacia brzda

Parkovacia brzda je povinná.

15.10 Priestor pre posádku

Vnútorne vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné. Prístrojová doska musí byť pôvodná. Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku musia byť odstránené.

15.10.1 Ochranná klietka

Ochranná klietka musí byť od dodávateľa STEEL DESIGN. Podľa výkresu č.MX5 00-1 a certifikátom výrobcu.

15.10.2 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

15.10.3 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16 a uchyténé podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16.

Sedadlo spolujazdca musí byť odstránené.

15.10.4 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou .

Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Prílohe J článok 253–6.

15.10.5 Ochranná sieť

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

15.10.6 Hasiaci prístroj, hasiace systémy

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.

15.10.7 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

Klimatizácia, vykurovací systém, ventilátor kúrenia a ovládanie kúrenia môže byť odstránené, musí však byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na ofukovanie čelného skla, ktorý zaistí za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

15.11 Karoséria

Vonkajší tvar pôvodnej karosérie musí zostať zachovaný. Ozdobné listy, anténa môžu byť odstránené. Stabilne zabudované pneumatické zdviháky 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.

15.11.1 Materiál

Materiál skeletu musí zostať pôvodný.

15.11.2 Okná

Okná musia byť pôvodné. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla. Bočné trojuholníkové okno môže byť ponechané, alebo nahradené 4 mm priehľadným poly karbonátom.

15.11.3 Dvere

Otváranie dverí musí byť funkčné. Obloženie dverí môže byť v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 254-6.7.2.3.b. Sériové bezpečnostné vystuženie dverí musí zostať zachované.

15.11.4 Ťažné oká

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

15.11.5 Blatníky

Sériové, je povolené zavalcovanie vnútorných lemov otvoru kolesa v blatníkoch.

15.12 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

15.13 Poznámky

16. Skupina STC

16.1 Všeobecne

16.1.1 Spôsobilé vozidlá

Minimálne 4 miestne (vrátane 2 + 2), sériovo vyrábané cestovné vozidlá (min. 2500 ks v priebehu 12 po sebe idúcich mesiacov) s pevnou, neodnímateľnou strechou, pohonom jednej nápravy, vyrobené po 1. 1. 1984, ktoré zodpovedajú predpisom pre vozidlá Super Cars uvedeným v čl. 279 Prílohy J MSP FIA s výnimkami uvedenými v tomto predpise. Prestavbu vozidla povoľuje a schvaľuje Technický výbor SAMŠ.

16.2 Rozmery a hmotnosť

16.2.1 Rozmery

Musí byť zachovaný rázvor a previsy sériového vozidla.

16.2.2 Hmotnosť

Vozidlá musia mať podľa prepočítaného objemu minimálnu hmotnosť podľa zónových predpisov pre aktuálnu sezónu. Dovažovanie je povolené v zmysla MŠP FIA Príloha J čl. 252-2.2.

Hmotnosť vozidla sa meria s plne ustrojeným jazdcom a s kvapalinami ponechanými v takom stave, v akom sa meranie vykonáva.

16.3 Motor

Najmenej 50% (s toleranciou 5 mm smerom dole) z dĺžky bloku motora (pri pozdĺžnych motoroch), alebo šírky motora (pri priečnych motoroch) musí ležať pred rovinou prechádzajúcou stredom predných kolies. Používanie dieselových motorov je zakázané.

16.3.1 Objem

Maximálny prepočítaný objem motora je 4000cm³.

16.3.2 Restriktor

Všetky preplňované motory musia mať restriktor prichytený ku skrini kompresora. Všetok vzduch dodávaný do motora musí prechádzať týmto restriktorom, ktorý musí spĺňať nasledovné parametre :

Maximálny vnútorný priemer restriktora je 45 mm. Tento priemer musí byť dodržaný na minimálnej dĺžke 3 mm, meranej po prúde plniaceho vzduchu v rovine kolmej k osi otáčania, umiestnenej maximálne 50 mm proti prúdu od roviny prechádzajúcej začiatkom najvyšších pracovných miest lopatiek kompresora (pozri obrázok 254-4).

Tento priemer musí byť dodržaný bez ohľadu na teplotné podmienky. Minimálny vonkajší priemer restriktora v jeho najužšom mieste musí byť menší ako 51 mm, a musí byť dodržaný na dĺžke 5 mm na každú stranu.

Montáž restriktora k turbokompresoru musí byť vykonaná tak, aby bolo potrebné úplne vymontovať dve skrutky z telesa kompresora, alebo restriktora, k tomu, aby sa dal restriktor oddeliť od kompresora. Prichytenie ihličkovými skrutkami nie je povolené.

Pri montáži restriktora ku kompresoru je povolené odobrať materiál zo skrine kompresora, alebo ju pridať, s jediným cieľom, zaistiť uchytenie restriktora ku skrini kompresora. Hlavy skrutiek musia byť prevítané, aby sa dali zaplombovať. Restriktor musí byť vyrobený z jedného kusu a môže byť prevítaný jedine za účelom montáže a plombovania, ktoré sa musí urobiť medzi upevňovacími skrutkami, medzi restriktorom (alebo spojením restriktor/skriňa kompresora), skriňou kompresora (alebo spojením skriňa/príruba) a skriňou dúchadla (alebo skriňa/príruba) (pozri Obr. 254-4 Prílohy J MSP FIA).

Pri motore s dvomi paralelnými kompresormi, musí byť každý z nich obmedzený na maximálny vnútorný priemer nasávania 32 mm a na vonkajší priemer 38 mm

16.3.3 Výfukový systém

Výfuk je ľubovoľný. Vyústenie výfuku alebo výfukov musí byť vo vnútri obrysu vozidla, nie viacej 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.

Odtienenie tepla výfukového systému je povolené buď priamo na výfuku a/alebo prvkami blízko

pri výfuku, s jediným účelom ochrany prestupu tepla do konštrukcie. Výfukové potrubia s meniteľnou geometriou sú zakázané. Hrúbka steny trubiek použitých na výfukové potrubie musí byť väčšia, alebo rovná 1,1mm, meraná v nezakrivenej časti. Výfukový systém musí zabezpečovať max. limit hluku 100 dB (A) + 2 dB(A).

16.3.4 Katalyzátor

Všetky vozidlá musia mať katalyzátor. Jeho poloha je ľubovoľná. Výfukové plyny musia vždy prechádzať cez katalyzátor. Prierez samotného katalyzátora musí byť vždy okrúhly, alebo oválny.

16.4 Palivový systém

Nie je povinný ventil pre odber paliva. Ohybné potrubie musí byť leteckého typu. Umiestnenie je ľubovoľné pod podmienkou, že sú dodržané predpisy Článku 253-3 Prílohy J.

16.4.1 Palivová nádrž

16.4.1.1

Umiestnenie palivovej nádrže musí spĺňať nasledovné podmienky :

Podlaha priestoru pre posádku sa môže upraviť z dôvodu montáže palivovej nádrže v oblasti zadných sedadiel, maximálny otvor v podlahe, ktorý z toho vyplýva je 500 mm x 500 mm. bočné nosníky sa nesmú upravovať.

Palivová nádrž môže byť v rámci tunela vedenia prevodov a výfukového potrubia.

Musí byť minimálne 50mm za povinnou uhlopriečnou vzperou hlavného oblúka.

Musí byť pred osou zadných kolies.

Palivová nádrž musí byť najmenej 300 mm od karosérie v pozdĺžnom aj priečnom smere.

Dno nádrže musí byť najmenej 80 mm nad najspodnejšou časťou karosérie

Medzi palivovou nádržou a priestorom pre posádku musí byť minimálne 1 mm hrubá kovová stena, presahujúca minimálne 100 mm výšku zostavy (nádrž + obal)

V priestore pre posádku je povolená jedna vodotesná kontrolná oblasť (na kontrolu platnosti nádrže a dátumu jej výroby) s celkovou plochou 400 cm².

Nádrž musí byť vo vodotesnom obale, prichytenom k podlahe.

Výška zostavy (nádrž + obal) nesmie presiahnuť 500 mm.

16.4.1.2

Vo vozidle môže byť použitá palivová nádrž ktorá spĺňa nasledovné kritéria:

Musí byť vyrobená z hliníkového plechu s min. hrúbkou 2 mm a materiál musí zodpovedať norme EU č. EN-AW1052A-H24. Maximálny objem 20 litrov.

Zvarenie nádrže musí vykonať pracovník s oprávnením pre zváranie neželezných kovov.

Vnútrajšok nádrže musí byť vyplnený bezpečnostnou penou (materiálom) zodpovedajúcim US norme č. MIL-B-83054.

Bezpečnostná pena môže byť nahradená použitím „D-STOP“ antiexplozívnu fóliou na vonkajšku nádrže.

Na nádrži nesmú byť privarené žiadne úchytky a nádrž musí byť upevnená k pevnej štruktúre vozidla iba prostredníctvom pásov z kovového materiálu.

Vstupné a výstupné potrubie z nádrže musí byť z pružného typu, aby nedošlo k prasknutiu nádrže alebo potrubia pri deformácii.

Nádrž musí byť oddelená od priestoru pre posádku a minimálne 300 mm od vonkajšieho obrysu vozidla pri pohľade zhora. Oddelujúce prepážky musia byť podľa čl. 279.2.6.

Odvzdušnenie nádrže nesmie byť vyvedené do priestoru pre posádku alebo do motorového priestoru.

Podmienky bodu a) až d) musia byť doložené pri testovaní vozidla. Sériová palivová nádrž (vždy iba na pôvodnom mieste), nemusí byť dodržaná podmienka vzdialenosti 300 mm od obrysu vozidla pri pohľade zhora. Doporučuje sa vyplniť palivovú nádrž penou typu MIL-B-83054.

Palivová nádrž homologovaná (aj po skončení životnosti – plus 4 roky) podľa jednej z noriem FIA : FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999. Musí byť v súlade s požiadavkami Článku 253-14.

16.4.2 Palivové čerpadlá

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

16.4.3 Rozvod paliva

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

16.5 Elektrický systém

Elektrický systém je ľubovoľný.

16.5.1 Akumulátor

Pre vozidlá platí článok 255.5.8.3 Prílohy J MSP FIA .

16.5.2 Hlavný odpojovač

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–13

16.5.3 Osvetlenie

Svetlomety môžu byť odstránené a takto vzniknuté otvory v karosérii zakryté. Zadné osvetlenie musí zodpovedať MŠP FIA Príloha J článku 279.11.5.

16.5.4 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.

16.6 Prevody

Ľubovoľné, ale trakčná kontrola je zakázaná. Zmena predného pohonu na zadný je povolená.

16.6.1 Spojka

Ľubovoľná

16.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná manuálna

16.6.3 Diferenciál

Sú povolené zadné diferenciály s mechanickým obmedzením prešmykovania. Diferenciál s mechanickým obmedzením prešmykovania je každý systém, ktorý pracuje výhradne mechanicky, tzn. bez pomoci hydraulického, alebo elektrického systému. Použitie diferenciálu s viskóznou spojkou je povolené.

16.7 Zavesenie

16.7.1 Predná náprava

Ľubovoľná

16.7.2 Zadná náprava

Ľubovoľná

16.7.3 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.

16.8 Kolesá

Kompletné koleso (disk + ráfik + nahustená pneumatika) sa musí vždy vmestiť do vodička tvaru U, ktorého kraje sú od seba vzdialené 250 mm. Meranie sa vykonáva na nezaťaženej časti pneumatiky.

16.8.1 Pneumatiky

Sú povolené lisované alebo ručne rezané pneumatiky. Za žiadnych okolností nesmú zostavy "ráfiky/pneumatiky" presiahnuť priemer 650 mm. Dezén pneumatík je ľubovoľný. Max. šírka drážok pneumatiky je 15 mm. Pneumatiky slick sú povolené. Použitie pneumatík s hrotmi, reťazami alebo iným pomocným zariadením, rovnako ako dvoj montáž je zakázané.

16.8.2 Disky kolies

Priemer ráfikú je ľubovoľný, ale nesmie presiahnuť 18".

16.8.3 Rezervné koleso

Zakázané

16.9 Brzdový systém

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový

16.9.1 Prevádzkové brzdy

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

16.9.2 Parkovacia brzda

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný.

16.10 Priestor pre posádku

16.10.1 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. 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.

16.10.2 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.

16.10.3 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:

- základná konštrukcia – obrázok 253–1, alebo 253–2 alebo 253–3
- uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7
- vystuženie zadných podpier – obrázok 253–4 alebo 253–20 alebo 253–21
- bočná ochrana – obrázok 253–9 alebo 253–10 alebo 253–11
- vystuženie strechy – obrázok 253–12 (jedna diagonála) alebo 253–13 alebo 253–14
- vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33
- vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34
- 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.

16.10.4 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

16.10.5 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, uchytené podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16.

16.10.6

Sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá musia byť odstránené.

16.10.7 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhov s platnou

homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 5 rokov. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Príloha J článok 253–6.

16.10.8 Ochranná sieť

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

16.10.9 Hasiaci systém, hasiace prístroje

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Príloha J. článkom 253–7. Hasiaci systém je doporučený.

16.10.10 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

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

v zadnej časti strechy nad zadným oknom,
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.

16.11 Karoséria

Pôvodná karoséria sa musí zachovať, okrem toho, čo sa týka blatníkov, a aerodynamických zariadení, ktoré sú povolené. Karoséria sa môže upraviť v súlade s Obrázkom 279-1. a je možné podbehy karosérie zosilniť výstuhami, ktoré nekopírujú pôvodný tvar (vytvárajú profil) Dodaný materiál musí byť zo zliatiny železa o max hrúbke 1 mm a musí byť ku karosérii privarený. Toto zosilnenie nesmie presahovať zvislý priemet dverí jazdca o viac ako 50 mm avšak nesmie presiahnuť šírku vozidla nad osami náprav.

16.11.1 Okná

Čelné sklo musí byť lepené, alebo nahradené z poly karbonátu min hrúbky 5 mm. Ostatné okná z bezpečnostného skla, alebo z poly karbonátu o min. hrúbke 3 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. Dôrazne sa odporúča použitie fólií podľa MŠP FIA Príloha J článok 253-11.

16.11.2 Dvere a kapoty motora a veka 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. Vnútorňý 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. Vnútorňý tvar zadných dverí je ľubovoľný a môžu byť privarené do skeletu, pričom plocha okna nemusí byť dodržaná. Otvory v kapote motora, dverí batožinového priestoru a blatníkov musia byť zakryté mriežkou. Kapota nemusí byť nahraditeľná sériovou kapotou. Maximálna odchýlka od pôvodného tvaru kapoty môže byť 100 mm (merané vo zvislom smere).

16.11.3 Ťažné oká

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

16.11.4 Blatníky

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

16.12 Aerodynamické prvky

Ak má vozidlo pôvodné zadné homologované aerodynamické zariadenie väčšie ako znázorňuje obr. 279-4 (viď Príloha J MŠP FIA 2007), je možné ich ponechať v pôvodnej

podobe. V tomto prípade však nie je možné pridať žiadne ďalšie zadné aerodynamické zariadenie. Predný aerodynamický prvok. Materiál a tvar je ľubovoľný. Obmedzený je zvislou rovinou prechádzajúcou osou predných kolies, zvislým priemetom predného nárazníka homologovaného vozidla a vodorovnou rovinou, ktorá sa dotýka najvyššieho bodu ráfika predného kolesa.

16.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

16.14 Poznámky

17. Skupina SRC

17.1 Všeobecne

Do tejto skupiny bude zaradené vozidlo, ktorého mechanické časti alebo mechanické časti a podlahová skupina spĺňa niektorý z týchto homologačných listov (HL) č.A/N5585, A/N5629, A/N5660, N5673, N5688, N5718, A/N5621, A/N5671, A/N5652, A/N5656, N5695, A5713, N5714, N5732, N5738, A/N5758, okrem výnimiek uvedených nižšie. Jednotlivé HL nie je možné navzájom kombinovať. Je možné použiť rozšírenie HL VR4. Nie je možné použiť rozšírenie HL WR. Originál HL musí byť predložený pri testovaní vozidla a byť k dispozícii počas trvania podujatia.

Všetky vozidlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J čl. 251, 252, 253, 254, 255 s výnimkami uvedenými nižšie. Rozhodnutie o testovaní vozidla do skupiny SRC je výhradne na prídelenom testovacom komisárovi.

17.2 Rozmery, hmotnosť

17.2.1 Rozmery

Celková šírka vozidla nesmie byť väčšia ako 1820 mm meraná v osi kolies. Rozchod kolies môže byť zmenený. Max. rázvor je 2650 mm +1%. Svetlá výška musí byť v súlade s aktuálnym MŠP FIA Príloha J čl. 261.205-1

17.2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy J článok 255.4.3 a 255.4.4:

Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť 1250 kg. Použitie záťaží je dovolené pri splnení podmienok v MŠP FIA Príloha J čl. 252.2.2

17.3 Motor

17.3.1 Všeobecne

Použitý motor vrátane príslušenstva musí zodpovedať HL. Piesty a ojnice sú ľubovoľné pri zachovaní kompresného pomeru. Mechanicky ovládanú, pôvodnú škrtiacu klapku je možné nahradiť klapkou od toho istého výrobcu, ovládanú elektricky.

Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly množstva náplne).

17.3.2 Objem

Pre objem, vítanie a zdvih platí HL.

17.3.3 Preplňovanie, restriktor

Systém preplňovania musí byť v súlade s HL a príslušnými článkami aktuálnej Prílohy J. Priemer restriktora musí vyhovovať aktuálnej MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.1.8. . VV SAMŠ môže na návrh TV SAMŠ formou bulletinu určiť inak priemer restriktora za účelom obmedzenia výkonu. Toto oznámenie nadobúda okamžitú platnosť po zverejnení.

17.3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Pre výfukové potrubie platí HL, Výfuk za turbokompresorom je ľubovoľný, avšak musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J čl.260.328p2 až p7b

17.4 Palivový systém

Palivový systém musí byť v súlade s HL.

17.4.1 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.

17.4.2 Palivové čerpadlá

Sériové alebo v súlade s MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.1.8

17.4.3 Rozvod paliva

Musí byť sériový alebo v súlade s MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.1.8

17.5 Elektrický systém

Bez zmeny voči sérióvemu s možnou úpravou v súlade s HL alebo Prílohou J..

17.5.1 Akumulátor

Menovité napätie v súlade s HL.

Ak je akumulátor premiestnený , platí znenie uvedené v MŠP FIA Príloha J čl.255..5.8.3

17.5.2 Hlavný odpojovač

Odpojovač je povinný a musí byť podľa Prílohy J ,článok 253.13,

17.5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla musí byť sériového vyhotovenia.

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

17.5.4 Riadiaca jednotka

Ľubovoľná

17.6 Prevody

Pohon všetkých štyroch kolies je povolený.

17.6.1 Spojka

Ľubovoľná

17.6.2 Prevodovka

Ľubovoľná, ako aj systém radenia a prevodové pomery. Spiatočka povinná. Max. počet prevodových stupňov dopredu je 6.

17.6.3 Diferenciál

V súlade s HL , prevodový pomer je ľubovoľný

17.6.4 Spojovacie hriadele

Musia byť v súlade s HL.

17.7 Zavesenie

17.7.1 Predná náprava

Musí byť v súlade s HL. Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené

17.7.1.1 Zadná náprava

Musí byť v súlade s HL. Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené

17.7.2 Riadenie

Musí byť v súlade s HL. Volant je ľubovoľný, avšak musí mať uzavretý veniec. Zariadenie proti odcudzeniu môže byť odstránené. Ak je volantová tyč nastaviteľná, nastavenie musí byť možné upraviť len za pomoci náradia. Ak je použitý odnímateľný volant, tento musí spĺňať podmienky MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.7.3.9

17.8 Kolesá

Kolesá musia vyhovovať MŠP FIA Príloha J čl. 261.801-a0

17.8.1 Pneumatiky

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

17.8.2 Disky kolies

Kolesá musia vyhovovať MŠP FIA Príloha J čl. 261.801-a0

17.8.3 Rezervné koleso

Povinné. V súlade MŠP FIA Príloha J článok 254.6.4.3

17.9 Brzdový systém

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový v zmysle predpisov MŠP FIA Príloha J, článok 255.5.5

17.9.1 Prevádzkové brzdy

Sériové s možnou úpravou v súlade s HL alebo MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.5. Je povolený aj iný brzdový systém, či už vcelku alebo jednotlivé komponenty, včítane pedálovej skupiny pod podmienkou, že sú homologované pre vozidlo s rovnakým alebo vyšším prepočítaným objemom motora ako vozidlo na ktorom sú použité alebo homologované pre skupinu R5,WRC,S2000.Rally2 Toto je nutné dokladovať kópiou HL.

17.9.2 Parkovacia brzda

Je povinná. Systém ovládania a umiestnenie ovládacieho mechanizmu je ľubovoľné.

17.10 Priestor pre posádku

17.10.1 Definícia

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

17.10.2 Ochranná klietka

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

Základná zostava ochrannej klietky 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) vystuženie klietky v otvore dverí (hlavný oblúk – bočný oblúk – obrázok 253–49, uhlopriečka zadných podpier – obrázok 253–20,
- h) uchytenie do skeletu musí byť podľa kapitoly 253–8.3.2.6,
- i) doporučené vystuženie predného oblúka – obrázok 253–29.

17.10.3 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.,

17.10.4 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Štandard FIA 8855-2021, 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa Prílohy J a uchytenie podľa Prílohy J čl. 253.16.

17.10.5 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhovú s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853-2016, 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, Prílohe J článok 253–6.

Pre rally vo vozidle musia byť umiestnené dva rezné nástroje v dosahu pripútanej posádky pre prípad potreby rozrezania bezpečnostných pásov.

17.10.6 Ochranná sieť

Pre rally a PAV nie je povinná.

17.10.7 Hasiaci systém, hasiace prístroje

Len pre rally je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy J článkom 253–7.2. Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J článkom 253–7.

17.11 Karoséria

17.11.1 Materiál

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

17.11.2 Okná

Výplne bočných a zadných okien je možné nahradiť poly karbonátom, lexanom alebo makrolonom min. hrúbky 3,8 mm a max. hrúbky 4,2 mm. Vetracie otvory v bočných oknách sú ľubovoľné.. Použitie fólií podľa MŠP FIA Príloha J článok 253-11.

17.11.3 Dvere a kapota motora, blatníky

Dvere je možné upraviť podľa MŠP FIA Príloha J článok 255.5.7.3.4, Je možná zámena materiálu prednej a zadnej kapoty sériového vozidla za iný materiál, avšak pánty musia zostať sériového vyhotovenia.

Je povolené rozšírenie blatníkov, dverí a nárazníkov pri zachovaní max. povolenej šírky. Sú povolené dodatočné otvory na kapote motora s celkovou plochou 300cm² Tieto musia byť vybavené drôtenou sieťou s okami max. 10mm a hrúbkou drôtu min. 1 mm.

Je povinné dodatočné uchytenie kapoty motora a veka batožinového priestoru v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253-5.

17.11.4 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

Môže sa použiť strešná ventilácia s klapkou. Celková maximálna výška otvoru je 50 mm, musí byť umiestnená v prvej tretine strechy. Celková max. šírka otvoru je 300 mm. Previs vo vzhľad k hornému okraju čelného skla je max. 50mm.

17.11.5 Ťažné okná

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha J článok 253-10. alebo MŠP FIA Príloha K čl. 5.18

17.12 Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s homologačným predpisom pre skupinu WRC.

17.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy , ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi sú zakázané.

Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

17.14 Poznámky

18. Rally Legend – RL

18.1 Povolené vozidlá

Rally Legend sa môžu zúčastniť historické automobily (HA) alebo ich repliky, homologované do 31.12.1996. Vozidlo musí mať platný preukaz športového vozidla a RLTP, HTP, NHTP alebo HRCP alebo NHRCP. Bezpečnostná výbava musí zodpovedať minimálne bezpečnostnému predpisu pre Rally Legend. Vozidlo – replika HA by malo zodpovedať vzhľadom a technickým prevedením pôvodnému historickému automobilu a pôvodnej homologácii. Pre vozidlá Rally Legend je doporučené použiť pôvodné farebné prevedenie, ktoré zodpovedá pôvodnému továrenskému alebo teamovému prevedeniu.

18.2 Vozidlo pre RALLY LEGEND

18.2.1

U originálnych vozidiel môže byť použitá pôvodná ochranná konštrukcia tak, aby bolo zachované pôvodné prevedenie vozidla. Pri stavbe repliky bude použitá ochranná konštrukcia podľa Prílohy K .

18.2.2

Materiál konštrukcie a uchytenie o karosériu sa riadi Prílohou K a platnou Prílohou J. Uprednostňuje sa použitie certifikovaných, alebo homologovaných konštrukcií. V mieste, kde môže prilba prísť do styku s ochrannou konštrukciou, je povinné použiť ochranné obloženie z nehorľavého materiálu. Použitie ochranných konštrukcií z hliníkových zliatin je možné v originálnych vozidlách, kde je ich použitie preukazateľné homologačným listom.

18.2.3 Sedadlá

Pre RALLY LEGEND je možné použiť dobové sedadlo, alebo sedadlo s homologáciou (aj neplatnou) FIA. Je možné použiť tzv. tuningové sedadlá, bez homologácie FIA. Je zakázané použiť delené sériové sedadlá. Každé sedadlo musí byť riadne upevnené, najlepšie podľa aktuálnej Prílohy J.

18.2.4 Bezpečnostné pásy

Musia byť použité min. 4-bodové, nepoškodené, s kvalitným uzáverom. Upevnenie pásov musí zodpovedať niektorej z variantov aktuálnej Prílohy J. Nože na bezpečnostné pásy sú povinné.

18.2.5 Hasiaci prístroj (HP), a hasiaci systém (HS)

Vozidlo musí byť povinne vybavené jedným 2 kg HP, alebo dvomi 1 kg HP, alebo HS podľa aktuálnej Prílohy J, doplnený jedným 2 kg HP. HP a HS musia byť upevnené podľa aktuálnej Prílohy J. Je vyžadovaná platná revízia a označenie umiestnenia HP, alebo spúšťača HS podľa aktuálnej Prílohy J.

18.2.6 Odpojovač elektrickej energie

Odpojovač s vonkajším a vnútorným ovládaním je povinný. Musí spoľahlivo odpojiť všetky zdroje el. energie a vypnúť motor.

Odpojovač musí byť riadne označený a musí byť v dosahu pripútanej posádky.

18.2.7 Palivová nádrž

musí byť sériová, na pôvodnom mieste, alebo musí zodpovedať Prílohe K, alebo Prílohe J, musí byť riadne upevnená a oddelená od priestoru pre posádku. Palivové potrubie musí zodpovedať Prílohe K alebo J.

18.2.8 Ťažné oko

Na vozidle musí byť predné a zadné ťažné oko, kontrastne označené.

18.2.9 Akumulátor

Je ľubovoľný, v prípade, že je v priestore pre posádku, musí byť zakrytý nepriepustným krytom. Nevodivé zakrytie PLUS pólu je povinné.

18.2.10 Dodatočné uchytenia

Je povinné dodatočné upevnenie prednej kapoty, upevnenie čelného okna je doporučené.

19. Skupina National 1600

19.1 Všeobecne

Do tejto skupiny sú prijaté len cestovné homologované aj nehomologované vozidlá s maximálnym zdvihovým objemom 1600 cm³, výhradne s pohonom dvoch kolies, ktoré sa vyrábali od roku 1990. Preukázať túto skutočnosť musí súťažiaci a to typovým štítkom / prípadne jeho duplikátom, homologačným listom alebo návodom na obsluhu. Akákoľvek zmena oproti sériovému prevedeniu (stav pri predaji) je zakázaná, pokiaľ nie je v týchto predpisoch výslovne povolená. Vozidlá s prepĺňaným motorom, Wankelovým motorom a motory s premenným časovaním sú zakázané.

19.2 Rozmery a hmotnosť

19.2.1 Rozmery

Rozmery vozidla musia byť v súlade so základnými rozmermi uvedenými buď v návode na obsluhu vozidla, alebo v homologačnom liste. Rázvor nesmie byť zmenený.

19.2.2 Hmotnosť

Minimálna hmotnosť vozidla s jazdcom vo vozidle s jeho kompletnou bezpečnostnou výbavou, vrátane kvapalín zostávajúcich vo vozidle v okamžiku váženia, musí byť 1000kg pre objem 1600cm³ a 960kg pre objem 1400cm³. TV SAMŠ si vyhradzuje právo uplatnenia BOP (Balance of Performance = individuálne zvýšenie min. hmotnosti vozidla). Dováženie vozidla je povolené za podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha J čl. 252.2.2.

19.3 Motor

Môže byť použitý motor, ktorý bol výrobcom vozidla montovaný do daného typu a modelu vozidla. Nie sú povolené žiadne špeciálne diely, určené pre motoristický šport a ako také deklarované z výroby (napríklad verzia ES / športová evolúcia v homologačnom liste). Miesto pôvodného vzduchového filtra je povolené použitie športového vzduchového filtra. Používanie dieselových motorov je zakázané.

19.3.1 Objem

Nie sú povolené žiadne zmeny oproti sériovému prevedeniu montovaného do daného typu a modelu vozidla.

19.3.2 Záchytná olejová nádrž

Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre.

19.3.3 Výfukový systém / obmedzenie emisií

Tlmiče je možné odstrániť, ale výfukový systém musí zodpovedať ustanoveniam MŠP FIA Príloha J článku 252–3.6. Musí byť dodržané obmedzenie hladiny hluku (98 plus 2 dB (A)).

19.3.4 Katalyzátor

Povinný len vtedy, pokiaľ sa vyskytuje sériovo u príslušného modelu vozidla (tlmič výfuku a katalyzátor musí byť pôvodný). Použitie bežne predávaných športových výfukov je povolené. Viacnásobné zberné potrubie je zakázané, pokiaľ nie je montované sériovo.

19.3.5 Olejová nádrž

Ak sériové prevedenie motora má suchú skriňu, olejová nádrž pre mazanie motora nesmie byť premiestnená.

19.4 Palivový systém

Palivový systém motora musí zostať sériový v prevedení ako ho montoval výrobca do daného typu a modelu vozidla.

19.4.1 Palivová nádrž

Môžu byť použité nasledujúce palivové nádrže:

- a) Sériová, montovaná výrobcom vozidla do daného typu vozidla, umiestnená v pôvodnom priestore,

- b) bezpečnostná splňajúca minimálne FIA štandard FT3–1999. Dokladuje súťažiaci homologačným listom, montáž v zmysle MŠP FIA, Príloha J článok 253.
- c) Hliníková nádrž podľa bodu 4.1 Palivová nádrž odstavec „b“ národných technických predpisov pre skupinu D5, D6, D7, D8, s maximálnym objemom 20 litrov.

V prípade použitia bezpečnostnej nádrže prípadne hliníkovej nádrže musia byť tieto od priestoru posádky oddelené kovovými deliacimi priečkami, ktoré musia zabrániť prieniku kvapalín do priestoru posádky. Priečky musia byť utesňovať priestor, aby zároveň tvorili protipožiarnu ochranu. Pre montáž musia byť dodržané predpisy MŠP FIA Príloha J článku 279–2.6.1 a 279–3.9.

19.4.2 Palivové čerpadlá

- a) Pri použití sériovej nádrže musia byť palivové čerpadlá sériové pre daný typ vozidla bez zmeny ich polohy vo vozidle.
- b) Pri použití bezpečnostnej nádrže alebo hliníkovej nádrže, musia byť palivové čerpadlá sériové, pre daný typ vozidla, zmena ich polohy je povolená vzhľadom k použitým nádržiam.

19.4.3 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 alebo hliníkovej nádrže je povinnosť nahradiť všetky rúrky rozvodu paliva týmito hadicami, ktorých vedenie je ľubovoľné s dostatočnou ochranou voči poškodeniu.

19.4.4 Palivo

Môže byť použité len palivo podľa MŠP FIA Príloha J článku 252–9. Rovnako je povolené bežne predávané palivo z obchodnej siete.

19.5 Elektrický systém

19.5.1 Akumulátor

Premiestnenie akumulátora je povolené. Akumulátor musí byť spoľahlivo uchytený a pokiaľ sa nachádza v priestore posádky, musí byť zakrytý izolovaným, tesným krytom a jeho uchytenie musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J 255–5.8.3. Kladný pól musí byť v každom prípade izolovaný proti iskreniu.

19.5.2 Hlavný odpojovač

Povinný je odpojovač elektrického obvodu podľa MŠP FIA Príloha J článku 253–13, na ktorom musí byť zreteľne označená poloha „Zapnuté / Vypnuté“. Jeho poloha musí byť označená červeným bleskom v modrom trojuholníku s bielym okrajom (dĺžka strany 12 cm).

19.5.3 Osvetlenie

Svetlomety musia byť odstránené a takto vzniknuté otvory v karosérii zakryté. K dispozícií musia byť dve funkčné zadné brzdové svetlá. Pokiaľ nie sú použité pôvodné zadné svetlá, musia nové svetlá zodpovedať MŠP FIA Príloha J článku 279.2.1.

Naviac k uvedeným brzdovým svetlám musí byť vzadu na vozidle namontované dozadu svietiace červené svetlo minimálne 20 W (maximálne 30 W). Svetelná plocha musí byť väčšia ako 60 cm³ (maximálne 70 cm³). Svetlo musí byť viditeľné pri pohľade zozadu a umiestnené v pozdĺžnej osi vozidla. Svetlo musí byť zapnuté pri všetkých tréningoch, rozjazdách a finále. Svetlo musí svietiť i vtedy, ak je hlavný odpojovač vypnutý.

19.5.4 Riadiaca jednotka motora

Sériová, montovaná do daného typu a modelu vozidla.

19.6 Prevody

Spojka, prevody, pohon nápravy a všetky diely prenášajúce silu musia zostať pôvodné sériové montované výrobcom vozidla do daného typu vozidla a nemôžu byť žiadnym spôsobom menené.

19.7 Zavesenie

Zmena rozchodu nie je povolená. Nastavovanie zmeny pruženia a tlmenia z priestoru posádky

je zakázané.

19.7.1 Predná náprava

Systém zavesenia prednej nápravy musí zostať sériový, tak ako bol montovaný výrobcom vozidla.

19.7.2 Zadná náprava

Systém zavesenia zadnej nápravy musí zostať sériový, tak ako bol montovaný výrobcom vozidla.

19.7.3 Riadenie

Riadenie musí zostať pôvodné. Volant je ľubovoľný, airbagy musia byť demontované.

19.7.4 Tlmiče a pružiny

Nemusia byť sériové. Poloha a montážne body musia zostať nezmenené.

Nemôžu byť použité tlmiče s oddelenými nádobkami a s možnosťou závitového nastavenia podvozku.

19.7.5 Výška vozidla

Trvale musí byť dodržaná minimálna svetlosť 9 cm (prípravok o výške 9 cm musí byť na rovnom podklade kedykoľvek možné zasunúť pod celým vozidlom).

19.8 Kolesá

Kompletné kolesá a ich uchytenie musí zostať nezmenené voči sériovému.

19.8.1 Pneumatiky a ráfiky

Rozmery pneumatík a ráfikov musia odpovedať sériovému prevedeniu. Rozhodujúce sú údaje podľa dokumentov k vozidlu (potvrdenie dovozcu vozidla je prípustné). Môžu byť použité iba pneumatiky so sériovým označením „E“ a skúšobnou značkou DOT. Pneumatiky musia mať po prejazde cieľom ešte dezén minimálne na 70 % behúňa a na najviac ojazdenom mieste ešte hĺbku dezénu minimálne 1,6 mm.

19.8.2 Zakázané pneumatiky

Použitie pneumatík slick alebo pneumatík zo zoznamu FIA pre rally je zakázané. Dorezávané dezénu pneumatík je zakázané. Zoznam zakázaných pneumatík pozri Príloha „A“ National 1600. Tento zoznam môže byť zmenená maximálne jeden týždeň pred nasledujúcim pretekom.

19.8.3 Rezervné koleso

Je zakázané viesť vo vozidle rezervné koleso.

19.9 Brzdový systém

Pôvodný brzdový systém musí zostať pôvodný, brzdové obloženie je ľubovoľné.

19.10 Priestor posádky

19.10.1 Definícia

Za priestor posádky je považovaný priestor pre cestujúcich, sériovo určený výrobcom, od priečky oddeľujúcej motorový priestor a priestor posádky až k sériovej deliacej stene a odkladacej doske za zadnými sedadlami pri normálnej polohe zadných sedadiel.

19.10.2 Úpravy

Vnútrotný priestor musí zostať rovnaký ako v sériovom vozidle, s nasledujúcimi výnimkami: V priestore pre cestujúcich je povolené iba nasledujúce príslušenstvo:

- a) hasiace prístroje,
- b) záťaž,
- c) ochranná klietka.

19.10.2.1 Môže byť odstránené:

autorádio, rohože, obloženie vnútorného priestoru, koberec, kryty a diely, ktoré nie sú pevne spojené (priskrutkované, privarené, nalepené atď.) s vnútorným priestorom. Ďalej môžu byť odstránené airbagy. Ďalej je možné namontovať meracie prístroje ako napríklad otáčkomer.

19.10.3 Ochranná klietka

Musí byť namontovaná ochranná klietka podľa predpisov MŠP FIA Príloha J článku 253–8.

19.10.4 Zvláštny prípad.

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

19.10.5 Sedadlá

Je povinné použitie sedadiel homologovaných FIA podľa MŠP FIA Príloha J článku. 279–2.3
Je povolené odstrániť sedadlo spolujazdca, zadné sedadlá.

19.10.6 Bezpečnostné pásy

Je možné použiť nepoškodené, neopravované bezpečnostné pásy s ukončenou FIA homologáciou podľa štandardu FIA 8853–1998 – šesť popruhové (šesť bodov uchytenia), používanie môže byť po termíne životnosti maximálne 5 rokov.
Uchytenie musí zodpovedať súčasne platným MŠP FIA, Príloha J článok 253–6.

19.10.7 Ochranná sieťka

Použitie ochranných sietí podľa MŠP FIA Príloha J článku 253.11 je povinné.

19.10.8 Hasiace prístroje

Je povinný jeden hasiaci prístroj s minimálnou hmotnosťou 2 kg, ktorý musí odpovedať predpisom MŠP FIA Príloha J článku 253–7.
Všetky hasiace prístroje musia byť uchytené podľa predpisu MŠP FIA Príloha J článku 253–7.2.2. Musia byť pripevnené minimálne 2 kovovými pásmi so skrutkovým spojením a systém upevnenia musí byť schopný odolať spomaleniu 25 g.

19.10.9 Vetranie priestoru posádky

Musí zostať úplne sériové. Povinne musí byť kúrenie, s výnimkou prípadu, keď je vozidlo v predaji sériovo aj bez kúrenia. Dôkaz o tom musí predložiť súťažiaci.

19.11 Karoséria

Sú povolené iba uzavreté vozidlá. Sériová karoséria a / alebo podvozok, podľa MŠP FIA Príloha J článku 251.2.5.1 a 251.2.5.2., nemôžu byť ani odľahčené, ani zosilnené. Nárazníky nemôžu byť demontované. Vozidlá s karosériou tuning, ktorú priamo neponúka výrobca vozidla (napríklad tzv. široké alebo extrémne verzie) a ktorá neumožňuje použitie širších pneumatík / kombinácii kolies, nie sú povolené. Je povolená montáž ochrany spodku vozidla. Ozdobné lišty a ochrana hrán blatníkov môžu byť odstránené.

19.11.1 Materiál

Materiál skeletu a karosérie musí zostať pôvodný

19.11.2 Okná

Čelné sklo musí byť vrstvené, alebo nahradené polykarbonátom hrúbky 5 mm.
Všetky ostatné okná musia zodpovedať sériovej špecifikácii. Okenné fólie sú prípustné. Na predných bočných oknách sú povinné iba fólie na ochranu proti úlomkom bez tónovania alebo použitie 5 mm polykarbonátu. Jazdec musí byť podľa MŠP FIA Príloha J článku 253-11 zvonka identifikovateľný. Strešné okná nie sú povolené.

19.11.3 Dvere, kapota motora a veko batožinového priestoru

Dvere, kryt motora a veko batožinového priestoru musia byť pôvodné. Dverové závery a vonkajšie kľučky dverí sú ľubovoľné, sériové zámky musia zostať pôvodné. Uzatváracie zariadenie ostatných krytov a ich závesy sú ľubovoľné. Zámky týchto krytu motora a veka batožinového priestoru môžu byť odstránené, prípadne pokiaľ nie sú demontované, musia byť vyradené z prevádzky. Okrem toho musia byť tieto upevnené v štyroch bodoch a musia byť otvárateľné zvonka.

19.11.4 Blatníky

Blatníky musia zostať pôvodné, rovnako ako materiál.

Rozšírenie blatníkov je povolené iba vtedy, pokiaľ také prevedenie výrobca vozidla ponúka ako zvláštnu výbavu.

V prípade pochybnosti musí súťažiaci predložiť príslušný dôkaz.

19.11.5 Ťažné oko / pásy

Ťažné oko musí byť umiestnené vpredu i vzadu a nesmie vyčnievať cez karosériu. Tvar oka je ľubovoľný, ale musí byť zaistená minimálna ťažná sila 5000 N. Pôvodné ťažné oko môže byť použité. Ťažné oká / pásy musia mať jasne žltú, červenú alebo oranžovú farbu. Skrutkované ťažné oká nie sú povolené.

19.11.6 Vonkajšie zrkadlá

Počet sériovo daných vonkajších zrkadiel musí zostať zachovaný. Samostatné vonkajšie zrkadlá nemusia zodpovedať sériovému prevedeniu.

19.11.7 Ostrekovač okien, stierače

Predné a zadné ostrekovače okien sú ľubovoľné (veľkosť, druh, miesto montáže atď.). Stierače musia zostať pôvodné.

19.12 Aerodynamické zariadenie

Predné, zadné aerodynamické zariadenie akéhokoľvek druhu, pokiaľ sú normálne v predaji ako príslušenstvo a schválené pre cestnú premávku, sú ľubovoľné. V prípade pochybnosti musí súťažiaci predložiť príslušný dôkaz.

19.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

19.14 Poznámky

20. Skupina SBS

20.1 Všeobecne

Do skupiny SBS (Side by Side) môžu byť zaradené vozidlá:

Mechanicky poháňané vozidlá s jedným motorom, so 4 kolesami, poháňané vlastným pohonom, ktorých hnacie zariadenie a riadenie ovláda jazdec priamo z vozidla. Musia byť vyrobené minimálne 500 kusov v 12-tich po sebe idúcich mesiacoch a musia byť registrované aspoň v jednej krajine a musia spĺňať medzinárodnú dohodu o prevádzke na verejných komunikáciách. V dole uvedených článkoch je pohon č kolies označený ako 4x4 a pohon dvoch kolies ako 4x2. Sú povolené vozidlá 4x4 a 4x2.

Všetky vozidlá musia byť sériového vyhotovenia so zmenami uvedenými nižšie alebo v FIA MŠP Príloha J čl. 286.

20.2 Rozmery a hmotnosti

20.2.1 Rozmery

Maximálna celková dĺžka je 3550 mm.

Maximálna šírka karosérie bez spätných zrkadiel a/alebo rezervných kolies je 2100 mm.

20.2.2 Hmotnosť

Minimálna hmotnosť je pre vozidlá s prepĺňovaným motorom 900 kg a s atmosfericky plnením motorom 800 kg.

Toto je hmotnosť vozidla bez paliva, s jedným rezervným kolesom, kedykoľvek počas súťaže. Ostatné nádrže na spotrebné kvapaliny musia byť vypustené a z vozidla musia byť odstránené nasledovné prvky:

- Posádka, jej výstroj a batožina
- Náradie, prenosný zdvíhák a náhradné diely
- Vybavenie na prežitie
- Potraviny

Atd.

20.3 Motor

20.3.1 Všeobecne

Sú povolené vozidlá s benzínovým a dieselovým motorom, prepĺňované aj neprepĺňované.

Motor musí zostať na pôvodnom mieste a celá zostava motoru a prevodovky musí pochádzať z pôvodného vozidla. Musí byť zachovaný systém vstrekovania, pričom vstrekače sú ľubovoľné. Je povolené meniť prvky karburátorov alebo vstrekačov, ktoré majú vplyv len na množstvo nasávaného paliva do motora.

Sviečky sú ľubovoľné. Povolené je zmeniť silentbloky držiakov motora za tvrdšie. V prípade nutnosti odvetrania kľukovej skrine, unikajúci olej je potrebné zachytávať v priehľadnej nádobe o objeme minimálne 1 liter.

Sú povolené ďalšie chladiace a mazacie zariadenia (čerpadlá na cirkuláciu oleja, chladiče oleja a ďalšie prírody vzduchu), ale musí zostať pôvodný princíp mazania. Na namontovanie doplnkových mazacích zariadení sú povolené miestne úpravy motora a/alebo prevodovky.

20.3.2 Objem

Maximálny objem neprepĺňovaného a prepĺňovaného motora je 1050cm³. (neprepočítaný objem motora).

20.3.3 Prepĺňovanie, restriktor, nasávanie

Vzduchový filter a jeho skriňa sú ľubovoľné. Je zakázané odoberať vzduch z priestoru pre posádku.

20.3.4 Výfukový systém, katalyzátor

Výmena pôvodného tlmiča je povolená, ak sa však vozidlá musia počas súťaže pohybovať po verejných komunikáciách, musia byť vybavené tlmičom výfuku v súlade s dopravnými predpismi. Výfukový systém nesmie prechádzať priestorom pre posádku. Výstupy výfukových plynov musia byť viditeľné zvonku. Výfukový systém nesmie byť dočasný a musí byť vzduchotesný. Komponenty vozidla sa nesmú používať na prúdenie výfukových plynov z motora.

20.3.5 Chladenie

Termostat je ľubovoľný a je možné ho odstrániť. Potrubie chladiaceho systému v priestore pre posádku musí byť kovové. Hadice prepravujúce chladiacu kvapalinu musia byť s výpletom. Spoje v priestore pre posádku nie sú povolené.

20.4 Palivový systém

Všetky vozidlá musia mať na spodku ochranný štít z hliníkovej zliatiny (minimálnej hrúbky 6 mm) alebo ocelevej platne (minimálnej hrúbky 3 mm) uchytený priamo na šasi, chrániaci každý diel nádrže (nádrží) umiestnených nie viac ako 200 mm nad vzťažnou rovinou. Čerpadlá a palivové ventily, ako aj ďalšie palivové filtre (okrem sériových zariadení), ak sú mimo palivovej nádrže, musia byť mimo priestoru pre posádku.

Vzťažná rovina: Je rovina definovaná spodnou stranou najspodnejších trubiek šasi umiestnených vo vnútri zvislého priemetu palivovej nádrže (obrázok Príloha J čl. 286-1).

20.4.1 Palivová nádrž

Sériovú palivovú nádrž je možné zachovať iba v prípade, že táto bola výrobcom vozidla umiestnená mimo priestoru pre posádku, ale jej umiestnenie je vo vnútri hlavnej konštrukcie. V tomto prípade je povolené zachovať celú sériovú inštaláciu. Premiestnenie sériovej nádrže nie je povolené.

V prípade ak sériová palivová inštalácia nezodpovedá vyššie uvedenému článku musí byť nahradená za palivovú nádrž schválenú FIA (v súlade s normami FT3.1999, FT3.5-1999 alebo FT5.1999) s predĺženou životnosťou o 4 roky alebo za nehomologovanú nádrž určenú pre motoristický šport bežne dostupnú v obchodnej sieti. Takáto nádrž musí byť inštalovaná na mieste pôvodnej nádrže alebo za sedadlami posádky vo vzdialenosti najmenej 800 mm za stredovou osou prednej nápravy. Nádrž musí byť vo vnútri hlavnej konštrukcie a musí byť v nepriesakavom obale pripevnenom k podvozku alebo bezpečnostnej klietke. Obal musí mať minimálnu hrúbku 3 mm pre hliník alebo 10 mm pre kompozitné materiály. Žiadna časť obalu palivovej nádrže nesmie byť umiestnená pod vzťažnou rovinou. Počet palivových nádrží je obmedzený na 2. Maximálny objem nádrží je 130 litrov. Mimo týchto nádrží je povolený objem paliva maximálne 3 litre. Plniace hrdlo nádrže a odvetranie nádrže musí byť umiestnené mimo priestoru pre posádku.

Je tiež dovolené kombinovať sériovú palivovú nádrž (ak spĺňa podmienky uvedené vyššie) a bezpečnostnú nádrž FT3.1999, FT3.5-1999 alebo FT5.1999. Ďalšia nádrž musí byť pripojená pomocou vhodného konektora k pôvodnému plniacemu potrubiu sériovej nádrže. V takomto prípade musí byť odvzdušňovacie potrubie sériovej nádrže pripojené k prídavnej palivovej nádrži. Odvetranie takéhoto systému nádrže musí byť vybavené mechanizmom gravitačného spúšťania, aby sa zabránilo úniku paliva v prípade prevrátenia vozidla. Palivové potrubia zo sériovej nádrže môžu zostať pôvodné a novo-požité potrubia a príslušenstvo pre prídavné palivové nádrže musia spĺňať požiadavky článkov 283-3.11 a 283-3.3-1 Prílohy J. Dodatočné palivové nádrže musia byť chránené nehorľavým a nepriesakavým obalom a môžu byť namontované za hlavným oblúkom. Medzi kabínu a umiestnenie nádrže musí byť nainštalovaná ďalšia priečka, ktorá chráni pred požiarom a striekajúcim palivom.

20.4.2 Palivové čerpadlá

Všetky palivové čerpadlá môžu pracovať iba vtedy, keď je motor v chode alebo počas štartovania.

20.5 Elektrický systém

20.5.1 Akumulátor

Značka, kapacita a akumulátorové káble sú ľubovoľné. Maximálny počet je 2. Nominálne napätie musí byť rovnaké, alebo nižšie ako pri štandardnom produkčnom vozidle. Umiestnenie akumulátoru(ov) je ľubovoľné. Ak je akumulátor umiestnený v priestore pre posádku musí byť suchého typu, za základňou sedadla jazdca alebo spolujazdca.

Každý akumulátor musí byť bezpečne uchytený a kladný pól musí byť chránený. Ak je akumulátor premiestnený z pôvodného miesta musí byť prichytený ku karosérii použitím kovovej podložky a dvomi kovovými izolovanými svorkami uchytenými do podlahy skrutkami a maticami. Pre uchytenie týchto svoriek sa musia použiť kovové skrutky s priemerom

najmenej 6 mm. V prípade mokrého akumulátora, tento musí byť prekrytý nepriepustným plastickým krytom uchyteným nezávisle od akumulátora. Ochranný kryt musí mať odvod vzduchu s vyústením mimo priestoru pre posádku (obrázky 255-10 a 255-11 Prílohy J).

20.5.2 Hlavný odpojovač

Každé vozidlo musí mať odpojovač elektrického obvodu. Tento odpojovač musí byť neiskrivého typu. Vonkajší ovládač odpojovača musí byť umiestnený na spodku stĺpika čelného skla na strane jazdca a musí byť zreteľne označený (červený blesk na modrom trojuholníku s bielym okrajom, dĺžka základne trojuholníka najmenej 12 cm) Vnútorný ovládač odpojovača musí byť prístupný obidvomi členmi posádky, ktorí sedia na sedadlách a sú riadne pripútaný bezpečnostnými pásmi. Hlavný odpojovač musí vypnúť všetky elektrické obvody (akumulátor, alternátor alebo generátor, svetlá, zvukové signály, zapalovanie, elektrické prijímače atď.) a musí vypnúť motor.

20.5.3 Osvetlenie

Osvetlenie vozidla musí byť v úplnom súlade s Medzinárodným dohovorom o cestnej premávke. Osvetlenie vozidla musí byť počas súťaže udržiavané vo funkčnom stave. Každé vozidlo musí byť vybavené dvomi ďalšími červenými zadnými hmlovými svetlami. Tieto svetlá musia byť umiestnené minimálne 1,25 m nad zemou, viditeľné zozadu a pripevnené k vonkajšej časti vozidla na oboch stranách. Môžu byť v skupine s doplnkovými brzdovými svetlami alebo umiestnené vedľa nich. Tieto svetlá byť zapnuté počas jazdy na trase rýchlostných skúšok.

20.5.4 Klaksón

Každé vozidlo musí byť vybavené výkonným zvukovým výstražným zariadením, ktoré je funkčné počas celého trvania súťaže.

20.6 Prevody

Diferenciály musia pochádzať z pôvodného vozidla.

Prevodovka musí mať spätný chod, ktorý sa dá aktivovať jazdcom sediacim normálne na sedadle a riadne pripútaný bezpečnostnými pásmi.

Povolené sú iba manuálne prevodovky alebo prevodovky s plynule meniteľnými prevodmi (CVT).

Prevodovky CVT - hnací remeň je ľubovoľný ale pod podmienkou, že je dostupný bežne v obchodnej sieti ako náhradný diel. Je povolený doplnkový systém chladenia remeňa pomocou vzduchu

Manuálna prevodovka – spojenie prevodovky s motorom a obal prevodovky musia byť sériové.

Sú povolené iba úpravy otvorov pre napúšťanie a vypúšťanie oleja. Počet prevodových stupňov je možné znížiť za účelom inštalácie širších prevodových kolies. Mechanizmus radenia musí byť manuálny. Radenie prevodových stupňov sa môže uskutočňovať pomocou laniek, tiahel alebo elektricky pomocou sériových regulátorov. Hnacie hriadele môžu byť ľubovoľne pod podmienkou že sú vyrobené z ocele.

20.7 Zavesenie

20.7.1 Všeobecne

Zavesenie je ľubovoľné, ale použitie aktívneho zavesenia je zakázané (akýkoľvek systém, ktorý umožňuje ovládať pružnosť tlmenia, výškovú polohu zavesenia ak je vozidlo v pohybe)

20.7.2 Pružiny a tlmiče

Je povolený len jeden tlmič na jedno koleso. Ovládanie pružín a/alebo tlmičov z priestoru pre posádku je zakázané. Môže sa tak robiť len pri stojacom vozidle za použitia náradia. Nastavovacie zariadenie musia byť na tlmiči, alebo jeho zásobníku plynu. Akékoľvek prepojenie medzi tlmičmi je zakázané. Jediné povolené napojenie sú montážne body tlmiča prechádzajúce rámom pričom tieto nesmú mať žiadnu inú funkciu.

20.7.3 Stabilizátory

Je povolený len jeden stabilizátor na nápravu.

20.8 Kolesá

Centrálna matica je zakázaná

20.8.1 Pneumatiky

Priskrutkovanie pneumatík zariadením „Beadlock“ je povolené. Použitie pneumatík určených pre motocykle je zakázané. Maximálna šírka pneumatiky je 400 mm.

Použitie akéhokoľvek systému na plnenie/vypúšťanie pneumatiky za chodu vozidla je zakázané. Plnenie/vypúšťanie je povolené len ak nie je vozidlo v pohybe.

20.8.2 Disky kolies

Disky musia byť oceľové alebo z hliníkovej zliatiny. Priemer disku je maximálne 15“. Disky nemusia mať rovnaký rozmer na prednej a zadnej náprave.

20.8.3 Rezervné koleso

Rezervné koleso môže byť uchytené aj mimo kabíny na pravej a/alebo ľavej strane v prípade že nebráni posádke pri vystupovaní z nej. Môže byť umiestnené aj na zadnej časti vozidla. Jedno rezervné koleso je povinné, maximálny počet je 2.

20.9 Brzdový systém

20.9.1 Prevádzkové brzdy

Brzdový systém je ľubovoľný pod podmienkou:

- je aktivovaný a ovládaný len jazdcom
- má najmenej dva nezávislé okruhy, bez akéhokoľvek prepojenia okrem mechanického zariadenia vyrovnávania brzdného sily
- tlak na kolesách jednej nápravy je zhodný
- brzdový strmeň musí pochádzať z pôvodného vozidla alebo z katalógu súťažných dielov s maximálne štyrmi piestikmi.
- kotúče musia pochádzať z pôvodného vozidla alebo z katalógu súťažných dielov
- maximálny priemer brzdových kotúčov je 330 mm

20.9.2 Parkovacia brzda

Ľubovoľná, je povinná len pre vozidlá pôvodne vybavené parkovacou brzdou.

20.10 Priestor pre posádku

20.10.1 Definícia

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

20.10.2 Ochranná klietka

Odporúča sa používať bezpečnostné klietky v súlade s článkom 283-8 Prílohy J alebo schválené alebo homologované FIA alebo ASN podľa schvaľovacích noriem pre bezpečnostné klietky.

Minimálna vzdialenosť medzi prílbami členov posádky a klietkami z potrubia by nemala byť menšia ako 50 mm. Všetky časti klietky na úrovni strechy musia byť pokryté ochranným obloženie podľa FIA 8857-2001, typ A (technický list č.23)

Ak je sériové vozidlo rámovej konštrukcie je povolené ju zachovať ale je potrebné použiť minimálne vystuženie predného stĺpika v súlade s obrázkom 253-15 v článkoch 283-8.3.2.1.5 Prílohy J a dverí v súlade s článkom 283-8.3.2.1.2 Prílohy J. Je povolené namontovať priečku na rám v štandardnej hlavnej rámovej konštrukcii vo výške ramien za sedadlami posádky na inštaláciu ramenných popruhových bezpečnostných pásov. Je povolené inštalovať aj ďalšie prvky (rúrky/vzpery) bezpečnostnej klietky iné ako v článkoch 283-8 Príloha J, zamerané na zvýšenie bezpečnosti posádky..

20.10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

20.10.3 Sedadlá

Vzdialenosť medzi sedadlom a podlahou vozidla nesmie byť menšia ako 100 mm. Ak boli

pôvodné držiaky sedadiel vo vozidle vymenené, použité časti musia pochádzať od výrobcu schváleného FIA alebo musia spĺňať tieto kritéria:

- Konzoly musia byť pripevnené k podvozku/karosérii najmenej 4 body na sedadlo pomocou skrutiek s minimálnym priemerom 8 mm.
- Minimálna kontaktná plocha medzi konzolou, rámom/podvozkom a vystužovacou platňou je pre každý bod uchytenia 40 cm³
- Sedadlo musí byť pripevnené k konzolám v štyroch bodoch, dva vpredu a dva v zadnej časti sedadla pomocou skrutiek s minimálnym priemerom 8mm a výstuže, ktoré tvoria neoddeliteľnú súčasť sedadla. Každý upevňovací bod musí odolať zaťaženiu 15 000 N
- Minimálna hrúbka konzol a výstužných dosiek je 3 mm pre oceľ a 5 mm pre ľahké zliatiny
- Minimálna dĺžka každej konzoly je 6 cm.
- Môžu sa používať iba sedadlá schválené FIA, ktoré spĺňajú homologáciu 8885-1999 alebo 8862-2009.

20.10.4 Bezpečnostné pásy

Montáž bezpečnostných pásov musí byť v súlade s článkom 283-6.2 Prílohy J. Upevňovanie bezpečnostných pásov k sedadlám a ich držiakom je zakázané. Bezpečnostné pásy sa musia používať v konfigurácii homologizácie bez akýchkoľvek úprav alebo odstránenia častí a v súlade s odporúčaniami výrobcu. Bezpečnostné pásy sa musia vymeniť za nové po každej závažnej nehode, ako aj v prípade akéhokoľvek poškodenia, oderu alebo oslabenia pásu, napr. v dôsledku pôsobenia chemických látok alebo dlhodobého slnečného žiarenia. Musia sa tiež vymeniť ak sa kovové časti ohli, zdeformovali alebo skorodovali. Každý pás, ktorý nefunguje dokonale, musí byť vymenený. Kombinácia prvkov pochádzajúcich z rôznych sád je zakázaná.

20.10.5 Ochranná sieť

Všetky vozidlá ktorých dvere sú vybavené otváracími oknami, alebo sú bez okien musia mať ochranné siete natrvalo upevnené k spodnému okraju okenného otvoru dverí a hornú časť sietí pomocou rýchlospojok k bezpečnostnej konštrukcii alebo k hornému rámu dverí. Sieť musí z boku zakrývať celý otvor od stredu volantu do bodu ktorý tvorí najvzdialenejší bod sedadla od stredu volantu.

20.10.6 Hasiace systémy, hasiace prístroje

Vozidlá musia byť vybavené hasiacim systémom a ručným hasiacim prístrojom s hmotnosťou hasiaceho prostriedku minimálne 2 kg. Hasiace systémy musia byť v súlade s Technickým listom FIA č. 16 alebo 52. Hasiace prístroje a hasiace systémy sa musia používať podľa čl. 283-7 Príloha J. Nádoba hasiaceho systému a ručný hasiaci prístroj musia byť zabezpečené tak aby sa v dôsledku nehody nemohli vysunúť z držiaka (systém „anti-torpédo“)

20.10.7 Bezpečnostná výbava vozidla

Vozidlo musí byť vybavené :

Reflexný trojuholník

Lekárnička

Systém výstražných svetiel

Dvomi nožmi na rezanie pásov (ľahko prístupné členmi posádky sediaci v sedadlách a riadne pripútaná bezpečnostnými pásmi)

20.11 Karoséria

20.11.1 Materiál

Je zakázané odľahčovanie nosného skeletu- rámu vozidla. Materiál skeletu- šasi musí zostať pôvodný.

20.11.2 Okná

Vo všetkých vozidlách v ktorých je čelné sklo namontované sériovo (úplné alebo čiastočné) sa musí zachovať, alebo je možné ho nahradiť sklom z vrstveného skla minimálnej hrúbky 5 mm, alebo polykarbonátom minimálnej hrúbky 4 mm (LEXAN 400). Ak je čelné sklo prilepené, musia sa dať predné dvere alebo sklo predných dverí odstrániť zvnútra bez použitia náradia. Slnečná clona na čelnom skle je povolená za predpokladu že umožňuje posádke vidieť dopravné značenie. Tento pás musí byť pripevnený z vnútornej strany a musí mať priepustnosť 196

svetla minimálne 10%.

Bočné a zadné okná (ak sú) môžu byť vyrobené z polykarbonátu s minimálnou hrúbkou 4 mm (napr. LEXAN 400)

20.11.3 Dvere, kapoty, blatníky

Bočné dvere sú povinné a musia byť vyrobené z tvrdého nepriehľadného materiálu. Výška dverí- horná hrana dverí nesmie byť menšia ako 450 mm od spodnej hrany otvoru dverí (prahu) v strede šírky otvoru.

Strecha musí byť uzavretá, vyrobená z plastu alebo kovu. Musí prekryvať horný obrys bezpečnostnej klietky.

20.11.4 Ťažné oká

Každé vozidlo musí byť vybavené pevným ťažným okom v prednej aj zadnej časti vozidla. Vnútorný priemer oka je minimálne 50mm. Ťažné oká musia byť jasne viditeľné a musia byť žltej alebo červenej farby.

20.11.5 Zásterky

Priečne zásterky sú prijateľné pod podmienkou že:

- sú vyrobené z ohybného materiálu
- kryjú šírku každého kolesa ale najmenej tretina šírky vozidla za prednými a zadnými kolesami musí zostať voľná (pozri obr.252-6 Prílohy J)
- medzera medzi pravou a ľavou zásterkou pred zadnými kolesami musí byť minimálne 20 cm.

Spodná časť zásteriek je maximálne 10 cm nad zemou, keď vozidlo stojí a je bez posádky

- Zásterky nesmú vo zvislom priemete pretŕčať za karosériu vozidla.
- Zásterky sú povinné za poslednou nápravou a za hnanou nápravou, musia byť vyrobené z gumy alebo plastu (minimálna hrúbka 5mm) a musia byť spojené s karosériou. V prednej časti vozidla môžu byť zásterky z ohybného materiálu zabraňujúce striekaniu nečistôt smerom dopredu. Nesmú presahovať celkovú šírku vozidla, nesmú presahovať celkovú dĺžku o viac ako 100mm a najmenej tretina šírky vozidla pred prednými kolesami musí zostať voľná.
- Pri vozidlách so štyrmi hnanými kolesami sa uvažuje len zadné hnané kolesá na prednej alebo zadnej náprave.

20.11.6 Spätné zrkadlá

Každé vozidlo musí byť vybavené minimálne dvoma spätnými zrkadlami (jedno na každej strane vozidla) s minimálnou plochou 90cm²

20.12 Aerodynamické prvky

Nie sú povolené.

20.13 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi sú zakázané.

Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

20.14 Poznámky

21. Skupina XC/SK

21.1 Definícia

Cross car (XC/SK) a Cross car Junior (XC/SK Jr.) sú jednosedadlové štvorkolesové vozidlá so vzadu uloženým motorom s priestorovým rámom (šasi), ktoré musí mať bezpečnostnú klieťku ako integrovanú súčasť šasi.

Podrobný technický predpis pre vozidlá je zverejnený samostatne na stránke SAMŠ v časti technické predpisy

22. Skupina HCC1

22.1 Definícia

Do skupiny môžu byť zaradené vozidlá splňujúce MŠP FIA Príloha J čl. 258-1. Vozidlá nesplňujúce MŠP FIA Príloha J čl. 258-1 čl. 9.2 (bezpečnostná nádrž) a majú použitú sériovú nádrž pôvodného vozidla vrátane plnenia nádrže budú označené ako vozidlo skupiny HCC1/SK

23. Skupina MX5 ND

23.1 Všeobecne

Vozidlá skupiny „MX5 ND“ sú určené len pre preteky organizované na uzatvorených tratiach. Všetky vozidlá musia byť v súlade s nasledovnými povolenými úpravami.

23.1.1 Spôsobilé vozidlá

Vozidlá Mazda MX5 typ 2,0 model ND, s objemom motora 1998 cm³, dvojsedadlové, vyrobené od roku 2015 - .S povolenými a povinnými úpravami.

23.2 Rozmery a hmotnosti

23.2.1 Rozmery

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

23.2.2 Hmotnosť

Minimálna hmotnosť je 1065kg. Hmotnosť vozidla sa meria s plne uzatvoreným jazdcom a s kvapalinami ponechanými v takom stave, v akom sa meranie vykonáva. Minimálna hmotnosť musí byť dodržaná počas celého trvania pretekov, teda aj po prejedaní cieľom.

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 plombovanie. Závažie môže byť umiestnené v priestore na podlahe pred sedačkou spolujazdca.

23.3 Motor

Môže byť použitý len sériový spaľovací motor typu Mazda PE s vŕtaním priemeru 83,60 mm a zdvihom 91,20 mm, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru. Povolené úpravy: - nahradiť hadice vedúce chladiacu kvapalinu.

23.3.1 Všeobecne

23.3.2 Objem.

Objem motora musí zostať pôvodný. Je povolené zväčšenie vŕtania o 0,5 mm pri použití štandardných piestov a piestnych krúžkov dodávaných výrobcom vozidla.

23.3.3 Výfuk / katalyzátor

Musí zostať sériový okrem zadného dielu výfukového potrubia, ten je nahradený športovým od výrobcu INTRAX suspension.

23.3.4 Sací systém

Sací systém sériový. Sériovú vložku vzduchového filtra je možné nahradiť za vložku rovnakých rozmerov

23.4 Palivový systém

Palivový systém musí zostať zachovaný sériový. Maximálny povolený tlak vo vstrekovačoch je 3,3 bar. Nádoba s aktívnym uhlím systému odvetrania palivových výparov môže byť odstránená

23.4.1 Palivová nádrž.

Sériová.

23.4.2 Palivové čerpadlá.

Palivové čerpadlo sériové.

23.4.3 Rozvod paliva.

Rozvod paliva musí zostať sériový, uložený na pôvodnom mieste. Regulátor tlaku paliva musí zostať sériový.

23.4.4 Systém zapaľovania.

Sviečky zapaľovania sú ľubovoľné.

23.4.5 Riadiaca jednotka motora.

Riadiaca jednotka motora upravená firmou INTRAX s ochrannou plombou.

23.4.6 Chladenie olejovej náplne motora a chladiacej kvapaliny motora

Môže byť použitý ľubovoľný chladič namontovaný v pôvodnom mieste.

Termostat je ľubovoľný, prípadne odstránený. Môže byť použitý prídavný chladič motorového oleja ak je tento namontovaný v motorovom priestore.

23.5 Elektrický systém

Elektrický systém vozidla musí zostať sériový.

23.5.1 Akumulátor

Musí byť premiestnený do batožinového priestoru a platí znenie MŠP FIA Príloha J článok 255-5.8.3.

23.5.2 Alternátor

Sériový alternátor musí zostať zachovaný.

23.5.3 Hlavný odpojovač.

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

23.5.4 Osvetlenie.

Osvetlenie vozidla musí zostať sériové okrem predných svetlometov, ktoré môžu byť nahradené imitáciou svetlometu s denným svietením schváleného typu.

23.6 Prevody

23.6.1 Spojka

Lamela spojky a prítlačný kotúč sú ľubovoľné bez úprav sériového zotrvačníka.

23.6.2 Prevodovka

Sériová. Stály prevod musí byť sériový.

23.6.3 Diferenciál

Diferenciál a stály prevod musia zostať sériové. Je povolené prídavné chladenie oleja v diferenciály, bez vplyvu na jeho funkciu.

23.7 Zavesenie

Tlmiče a zavesenie INTRAX suspension, predný a zadný stabilizátor H&R. Zadné ramenná je možné zmeniť za nastaviteľné ramenná od firmy IL-motorsport.

23.7.1 Riadenie

Volant je ľubovoľný, ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať MŠP Prílohy J článok 255–5.7.3.9. Uzamknutie volantu je možné odstrániť. Riadenie môže byť bez alebo s posilňovačom s podmienkou zachovania sériového prevodového pomeru. Je povolené prerobiť riadenie s posilňovačom na manuálne.

23.8 Kolesá

23.8.1 Pneumatiky

Ľubovoľné.

23.8.2 Disky

Maximálne 17"

23.8.3 Rezervné kolesá.

Nepovinné.

23.9 Brzdový systém

23.9.1 Všeobecne

Funkcia dvoj okruhového systému musí byť zachovaná.

23.9.2 Prevádzkové brzdy

Kotúče a brzdové platničky je možné zameniť za podmienky dodržania rozmeru. Sériový

brzdový strmeň musí zostať zachovaný. Je odporúčaný regulátor tlaku medzi prednou a zadnou nápravou. Proti blokovací brzdový systém ABS musí byť elektronicky deaktivovaný. Povolené je alternatívne použiť predné brzdiče ALCON s kotúčmi dodanými výrobcom vozidla.

23.9.3 Parkovacia brzda

Môže byť odstránená.

23.10 Priestor pre posádku

Vnútorné vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné. Prístrojová doska musí byť pôvodná. Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku musia byť odstránené.

23.10.1 Ochranná klietka

Ochranná klietka musí byť od dodávateľa JvdC Frames, podľa certifikátu KNAF 945.1146.

23.10.1.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

23.10.2 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16 a uchytené podľa MŠP FIA Prílohy J článok 253.16.

Sedadlo spolujazdca musí byť odstránené.

23.10.3 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 6 popruhovú podľa Štandardu FIA 8853–1998 alebo 8853-2016 s platnou životnosťou

Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Príloha J článok 253–6.

23.10.4 Ochranná sieť

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

23.10.5 Hasiaci prístroj, hasiace systémy

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy J. článkom 253–7.

23.10.6 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

Klimatizácia, vykurovací systém, ventilátor kúrenia a ovládanie kúrenia môže byť odstránené, musí však byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na ofukovanie čelného skla, ktorý zaistí za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

23.11 Karoséria

Vonkajší tvar pôvodnej karosérie musí zostať zachovaný. Ozdobné listy, anténa môžu byť odstránené. Stabilne zabudované pneumatické zdvíhaky 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.

23.11.1 Materiál

Materiál skeletu musí zostať pôvodný.

23.11.2 Okná

Okná musia byť pôvodné. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla. Bočné trojuholníkové okno môže byť ponechané, alebo nahradené 4 mm priehľadným polykarbonátom.

23.11.3 Dvere

Otváranie dverí musí byť funkčné. Obloženie dverí môže byť v zmysle MŠP FIA Príloha J článok 254-6.7.2.3.b. Sériové bezpečnostné vystuženie dverí musí zostať zachované.

23.11.4 Ťažné oká

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

23.11.5 Blatníky

Sériové, je povolené zavalcovanie vnútorných lemov otvoru kolesa v blatníkoch.

23.12 Povolené zmeny a doplnky

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

23.13 Poznámky