

# NÁRODNÍ PRAVIDLA PRO MČR OFF ROAD TRIAL 2011

## Část I/

Všeobecná ustanovení

Tato pravidla jsou výběrem pravidel Euro Trial a platí pro MČR OFF ROAD TRIAL 2011. Všechna ostatní pravidla neuvedená v této verzi se řídí pravidly EURO TRIAL 2011

Definice a status

Trialy terénních aut jsou zkouška zručnosti pro terénní auta s náhonem na čtyři kola na uzavřené dráze. Trialy jsou zkouškami zručnosti na krátkých tratích.

### 1.1. Oprávnění, předpoklady účasti

**1.2.** Účastníkem závodu je „posádka s přiděleným startovním číslem“ (dále jen posádka nebo účastník), kterou tvoří řidič a vozidlo. Spolujezdec je volitelný a jeho změna v průběhu závodu neznámá změnu posádky. Jakákoliv změna uvnitř posádky (jiný řidič na původním vozidle, nebo jiné vozidlo v rukou původního řidiče) znamená vytvoření nové posádky.

**1.2.1** Řidič musí vlastnit platný národní /mezinárodní/ řidičský průkaz pro v soutěži jedoucí vozidlo. **Výjimku povoluje ředitel závodu.**

**1.2.3** Spolujezdec musí mít min. 12 let / Je li mladší 18 let, musí mít písemný souhlas zákonného zástupce/. **Spolujezdec není povinný.**

### 1.3 Přihláška

**1.3.1** Přihláška se odevzdává na formuláři vydaném pořadatelem. Formulář je třeba úplně a čitelně vyplnit. Je třeba podat všechna požadovaná vysvětlení. Přihlášku podepisuje řidič a příp. také spolujezdec/ zákonný zástupce /

**1.4.2** Změna zařazení vozidel v kategorii není po uzavěrci přihlášek možná. Výjimkou jsou pouze chybná zařazení.

### 1.10 Startovní oprávnění a kategorie

**1.10.1.** Startuje se ve třídách O (Originál), S (Standard), M (Modified), PM (Pro-Modified) a P (Prototypy). Dále jen označení O,S,M,PM,P.

### 1.11. Prověření dokumentů a technická přejímka

**1.11.1** Před soutěží se kontrolují dokumenty účastníka a vozidla. Řidiči, kteří všechny potřebné dokumenty předložili, obdrží jízdní výkaz. Po technické přejímce posádka vozidlo označí přiděleným startovním číslem.

**1.11.2** K prověrce dokumentů musí účastník předložit: Platný národní resp . mezinárodní řidičský průkaz.

**1.11.3** K technické přejímce se účastník musí dostavit se soutěžním automobilem a předepsaným bezpečnostním vybavením.

**1.11.4** Vozidla neodpovídající technických ustanovením budou odmítnuta. U odstranitelných závad může být stanovena nová přejímka. Ta je nařízena vždy, pokud jsou vozidla poškozena po přejímce. Poškozená a poté opravená vozidla smí být nasazena jen po dobrozdání technickými komisaři.

## **1.12. Technický stav**

**1.12.1** Vozidla musí po dobu celé akce odpovídat všem technickým ustanovením .

**1.12.2** Po startu soutěže se nesmí na vozidle měnit typ a velikost pneumatik .

## **1.13 Trénink, postavení na startu a porada řidičů**

**1.13.1** Trénink v soutěžních sekcích není povolen. Každá osoba smí startovat jako řidič v jedné kategorii v každé sekci jen jednou.

**1.13.3** Před otevřením sekcí se koná rozprava jezdců, účast je povinná.

**1.13.4** Pořadatel stanoví uzavření sekcí v určitém čase. Musí o tom informovat vývěskou nejdéle na konci rozpravy jezdců.

## **1.14 Přerušování soutěže**

Při přerušování soutěže se nevydává ocenění.

## **1.15 Ukončení soutěže a technické kontroly**

**1.15.1** Sekce je ukončena, když účastník ukončil předepsanou sekci nebo pokud byl dosažen časový limit stanovený pořadatelem.

## **1.16 Umístění**

Vítězem kategorie je účastník s nejmenším počtem trestných bodů.

### **1.16.3** Započtení závodu

Započtení závodu do seriálu MČR je možné pouze při počtu startujících posádek 2 a více v kategorii.

## **1.17 Zvláštní okolnosti pro pokuty (tresty) / diskvalifikace**

**1.17.1** Účastníci se zavazují k sportovnímu chování. K pořadatelům a rozhodčím v sekci se chovají loajálně a vyvarují se čehokoliv, co by mohlo poškodit zájmy automobilového sportu.

**1.17.2** Každé porušení těchto pravidel chování a sportovních pravidel může být potrestáno diskvalifikací.

**1.17.3** Následující seznam není definitivním výčtem, uvedena jsou pouze nejdůležitější provinění a případný trest.

**1.17.3.4** Hrubě nedbalé jednání: varování až diskvalifikace (rozhodčí v sekci)

**1.17.3.5** Nedodržování pravidel jízdy: varování až diskvalifikace (rozhodčí v sekci)

**1.17.3.6** Nedodržování pokynů pořadatele nebo rozhodčích v sekci: varování až diskvalifikace (rozhodčí v sekci).

## **1.18 Výsledek**

Konečný výsledek musí být oznámen nejdéle 30 minut před vyhlášením vítězů.

## **1.19 Protesty**

**1.19.1.** Každý účastník může vznést protest proti vozu jiného účastníka .Pokud předpokládá, že toto vozidlo neodpovídá technickým pravidlům. Protest je třeba předat výhradně řediteli závodu.

**1.19.3.** Předmět protestu musí být jasný, důvod protestu se musí uvést konkrétně.

**1.19.5.** Lhůty protestu: protesty technického rázu se musí podat do 30 minut po ukončení sekce (jízdy dotyčného jezdce).

**1.19.6.** Ke zpracování protestu přizve ředitel závodu další dvě osoby podle své volby (pokud možno rozhodčí ze sekcí ).

Toto grémium tří osob rozhoduje o protestu při zohlednění pravidel. Rozhoduje prostá většina hlasů.

Pokud jsou přizvané osoby účastníky podniku, nesmí to být jezdci nebo spolujezdci z té samé třídy jako předkladatel protestu nebo předmět protestu. Dále je třeba dbát na to, aby se nejednalo o členy stejného klubu.

**1.19.7.** Při předání protestu kanceláři se musí zaplatit poplatek ve výši 500 Kč v hotovosti.

**1.19.8.** Poplatek propadá pořadateli, pokud protest není uznán jako oprávněný.

**1.19.9.** Protest může být podán pouze proti vozu stejné třídy.

## **1.20 Proces odvolání**

**1.20.1.** Proti rozhodnutí o protestu se je možné odvolat. Pokud se podavatel protestu nebo druhá osoba odvolá, je třeba odvolání dodat řediteli závodu v písemné podobě do třiceti minut od oznámení výsledku jednání o protestu.

**1.20.2** K odvolání od podavatele protestu nebo druhé osoby musí být přiložen poplatek 500 Kč.

## **1.21 Výklad a otázky**

**1.21.1** O organizaci sekce podává závazné informace rozhodčí v sekci.

**1.21.2** Výklad pravidel je vyhrazen rozhodčímu v sekci a jako poslední instanci řediteli závodu a hlavnímu rozhodčímu závodu.

## **1.23 Reverz**

Řidič a spolujezdec vyjádří písemně, při odevzdání přihlášky, zřeknutí se na nároky pro každý typ škody v souvislosti s akcí. Zřeknutí se vztahuje na veškeré zúčastněné subjekty.

**1.25.1** Pořadatel má právo změnit závod nebo jej odřeknout na základě vyšší moci nebo z bezpečnostních důvodů aniž by musel nahrazovat škody.

# **Část II.**

**2.9.1.** V každé třídě bude po posledním závodě určen Mistr ČR.

**2.9.2.** Výsledky účastníků v závodě se určí podle počtu trestných bodů. Trestné body všech sekcí se sčítají. Při rovnosti bodů rozhoduje přímé porovnání umístění ve všech sekcích. Pokud ani to nerozhodne, jede se dodatečná sekce.

**2.9.3.** Trestné body jsou základem pro výpočet vítěze třídy a dalších míst. Vítězem třídy je posádka s nejmenším počtem trestných bodů. Pořadatel vyvěsí průběžné a konečné výsledky.

**2.9.8** Celý seriál MČR obsahuje 8 závodů. Do celkového bodování se započítávají výsledky 8 závodů každé posádky. Celkovým vítězem seriálu se stává posádka s nejvyšším počtem bodů v každé třídě.

**2.9.9.** Bodování je od 15 bodů za 1.místo ve třídě po 1 bod za 15. místo za závod po 1 bodu sestupně.

## Část III.

### 3.1. Přípustná vozidla

#### 3.1.1.

Zúčastnit se mohou pouze terénní vozy s pohonem čtyř kol. Pro skupiny O, S, a M musí být celosvětově vyrobeno nejméně 50 identických vozů, což v případě pochybností musí doložit vlastník.

#### 3.1.2.

Startovat je možno v následujících skupinách:  
skupina **O** ( original / Originální vozy),  
skupina **S** ( standard / sériové vozy),  
skupina **M** ( modified / vylepšené sériové vozy)  
skupina **PM** (pro modified / vylepšené modified)  
skupina **P** (prototypy).

#### 3.1.3.

Celková váha vozidla nesmí přesáhnout 3500 kg.

#### 3.1.4.

Čtyřkolky a „ATV“ nejsou povoleny.

### 3.2. Bezpečnostní předpisy

Bezpečnostní předpisy jednotlivých zemí jsou platné – za minimální bezpečnostní předpisy se považuje:

#### 3.2.1. Čelní sklo

V případě že je ve skupině M, PM nebo P použito čelní sklo, musí být z vrstveného skla, lexanu nebo makralonu. V žádném případě nesmí být z plexiskla.

Ve skupinách O a S se doporučuje vrstvené sklo, lexan nebo makralon.

Čelní sklo by nemělo být vážněji poškozeno z bezpečnostních důvodů. Pokud je čelní sklo poškozeno, musí být start (další pokračování v závodě) schváleno technickou komisí. Pokud je vozidlo vybaveno ochranou klecí může být čelní sklo odstraněno z rámu.

#### 3.2.2. Tažná oka/háky

Vpředu a vzadu musí být umístěno nejméně jedno tažné oko nebo hák s vnitřním průměrem nejméně 50 mm. Musí být pevně ukotveny, lehce přístupné a červeně, žlutě nebo oranžově nalakované, aby vznikl kontrast ke karoserii.

Platí pro skupiny O, S, M, PM a P.

#### 3.2.3. Sedačky

Sedačky posádky musí být pevně upevněné. Sedačky musí mít opěrky hlavy.

### **3.2.4. Příprava směsí**

Vozidlo musí být vybaveno takovým zařízením, které v případě defektu „plynu“ (zařízení pro přípravu směsí) zajistí, aby motor přešel na otáčky volnoběhu. (např. pružina na hřídeli škrtkové klapky).

### **3.2.5. Převodovka**

Pouze vozidla s automatickými převodovkami: Musí být zajištěno, aby bylo možno vozidlo nastartovat pouze pokud je páka voliče v poloze „P“ nebo „N“ (parking, neutrální).

### **3.2.6. Ochrana spodku vozidla**

Ochrana spodku vozidla je libovolná

### **3.2.7. Přerušovač elektrického obvodu**

Přerušovač obvodu je povinný pro skupiny M, PM a P. Hlavní přerušovač elektrického obvodu musí přerušovat všechny elektrické obvody (baterie, alternátor, zapalování, elektrické ovládací prvky atd.). Současně musí být zajištěno, že uvedením hlavního přerušovače do chodu bude zastaven i motor. Hlavní přerušovač musí být umístěn na straně volantu před čelním sklem (u vozů bez čelního skla vpředu, na straně volantu mezi krytem motoru a přístrojovou deskou) a musí být dostupný zevnitř i zvenku.

Musí mít jasně označené pozice vypnuto / zapnuto.

Pro skupiny O a S a dieselové vozy se toto nebo podobné zařízení doporučuje.

### **3.2.8. Palivová nádrž, baterie**

Palivová nádrž je libovolná pro skupiny S, M, PM a P. Musí být pevně zabudována ve vozidle a dostatečně chráněna. Nesmí být umístěna v prostoru pro posádku a musí být od něj oddělena ohnivzdornou přepážkou. Palivová nádrž musí být těsná (nesmí z ní unikat palivo) v jakékoliv poloze vozidla nebo palivové nádrže.

To samé platí ve skupinách M, PM a P pro baterie. „Plus“ kontakt baterie musí být zakryt.

### **3.2.9. Vedení kapalin**

Musí být zajištěna ochrana vedení paliva, oleje a brzdové kapaliny vně karosérie (ochrana proti kamenům, korozi, mechanickému poškození atd.). Uvnitř karosérie musí být vedení chráněno proti požáru. Pokud je ve skupině S, M, PM nebo P zachováno sériové uspořádání, není dodatečná ochrana nutná. Pokud není používána originální nádrž, musí být namontován zpětný ventil.

### **3.2.10. Bezpečnostní pásy**

Ve skupinách O a S musí mít posádka nejméně třibodové pásy. ve skupinách M, PM a P jsou předepsány nejméně čtyřbodové pásy nebo tzv. kšandovité pásy (Y pásy).

Posádka musí být připoutána. Používaný systém pásů je třeba používat podle návodu a nesmí se s ním manipulovat. Elektronické zádržné pásy jsou povolené a musí být funkční.

### **3.2.11. Ochranné sítě**

Ochranné sítě jsou doporučeny, ale nejsou vyžadovány.

### **3.2.12. Ochranná klec / ochranný oblouk**

Pravidla pro konstrukci ochranných oblouků a klecí: oblouky by měly být z jednoho kusu a musí být z oceli.

#### **3.2.12.1.**

Alespoň jeden ochranný oblouk je předepsán pro otevřená vozidla v kategoriích O a S. Pro vozidla s „volně“ stojícím rámem čelního okna je povinná stejná ochranná klec, tak jak je předepsaná pro skupiny M, PM a P. Sériové ochranné oblouky se nesmí měnit. Originální „B – oblouk“ u Suzuki Samurai / SJ není považován za ochranný oblouk. Originální rámy mohou

být obnoveny při zachování originálních vnějších rozměrů. Vozidla bez ochranného rámu musí být dodatečně vybavena takovýmito zařízeními. Musí vypadat minimálně takto: Hlavní oblouk, opěra dozadu a zde diagonální výztuha. Tento oblouk je doporučen i pro ostatní (uzavřené) vozy těchto skupin.

### 3.2.12.2.

Ve skupinách M, PM a P musí být použita celková ochranná klec (bezpečnostní rám). Ochranná klec musí obsahovat alespoň jednu diagonální zadní vzpěru (vzpěra B oblouku – zprava shora doleva dolů nebo naopak) nebo obdobně diagonální vzpěru ve směru dozadu k C sloupku. Dále musí klec obsahovat alespoň jednu diagonální vzpěru mezi obloukem A a B (zleva zepředu doprava dozadu nebo naopak). (viz příloha 2.1, 2.2 a 2.3).

### 3.2.12.3.

Pro všechny konstrukce ochranných klecí (rámů) musí být použity trubky o rozměrech 38x2,5mm nebo 40x2mm. **B oblouk musí být naohýbaný z jednoho kusu trubky (nesmí být svařovaný).** Jsou povoleny pouze konstrukce z oceli. Místa upevnění ochranného rámu (klece) do karoserie musí být zesíleny ocelovými pláty o tloušťce minimálně 3mm a ploše 100cm<sup>2</sup>. Tyto pláty musí být buď přiroubovány (alespoň 4 šrouby, minimálně M8, ISO standart 8.8) nebo přivařeny. Pokud jsou pláty přišroubovány musí být použit „protikus“ (protideska) o ploše minimálně 100cm<sup>2</sup>. Pokud má vozidlo plastovou kastli musí být ochranný rám (klec) uchycen k rámu vozidla.

### 3.2.12.4.

Prostor střechy mezi sloupky A a B musí být zakryt ocelovým plátem tloušťky minimálně 2mm nebo hliníkovým plechem tloušťky minimálně 3mm. Deska musí být minimálně na **6** bodech přišroubována (velikost M8, ISO norma 8.8) nebo přivařena (nejméně **šest svárů** á 5cm) – **vždy čtyři uchycení v rozích a dvě uprostřed delších stran.** Toto platí pro všechny skupiny, kde je předepsána klec.

### 3.2.12.5.

B-oblouk, hlavní oblouk:

Struktura skládající se z téměř kolmého rámu nebo spoje, který je umístěn ve voze přímo za předními sedáčkami. Při konstrukci je třeba dbát na to, aby při vzpřímeném sedu byla ramena uvnitř vnějšího rozměru oblouku.

A-oblouk:

Podobné jako hlavní oblouk, ale sleduje vnější nosič čelního skla, jakož i vrchní hranu čelního skla.

Diagonální vzpěra:

a) Trubka, která probíhá od jednoho z nejvyšších bodů hlavního oblouku k druhé straně A-oblouku

b) Trubka, která probíhá ve výztuze dozadu od dolní vzpěry k protilehlé vzpěře nahoru.

Příklady klecí (ochranných oblouků) viz přílohy: 2.1, 2.2 a 2.3.

### 3.2.13. Ochranné helmy

Ochranné helmy (přilby) jsou povinné pro všechny třídy a ve všech sekcích. Přilby musí splňovat ISO-standardy platné pro motorová vozidla.

### 3.2.14. Kombinézy

Řidič a spolujezdec musí mít oblečenu ochrannou kombinézu nebo overal ve všech sekcích. Kombinézy, které nejsou ohnivzdorné musí být z bavlny.

## 3.3.Zrcátka

Zrcátka všech druhů jsou povolena

### 3.3.1 Elektronická podpora

Není dovoleno používat jakékoliv elektronické podpory jako vysílačky, kamery nebo senzory.

## 3.4. Trialová skupina O (originální vozy)

### 3.4.1. Obecné informace

Veškeré změny na vozidle jsou zakázány pokud nejsou výslovně povoleny a na vozidle se smí provést pouze povolené úpravy. Povolená změna nesmí být spojena s nepovolenou změnou. Vozidlo musí splňovat podmínky výrobce, hlavního dovozce nebo podmínky EU. Veškeré vybavení nebo doplňky jsou povolené **pouze pokud mohly být dodány přímo výrobním závodem bez dodatečné montáže importérem, nebo prodejcem (např. uzávěrky diferenciálu ARB, podvozky Ironman, OME, atd.)**. Starší vozidla mohou být renovována na novější stav v rámci typu. Jako palivo smí být použito pouze: běžný benzín, nafta. Dále platí následující pravidla:

### 3.4.2. Pneumatiky

Maximální velikost pneumatik je 825 x 275mm. Maximální hloubka vzorku je 16mm měřeno ve prostřed profilu. Maximální povolený profil pneumatik je MT (mud terrain) nebo podobný. Nepovolené je používání závodních pneumatik, např. Alligator, Desert-Dog, Bronco-Dirt-Devil, Greenway-Diamond-Back, etc. , noprkové pneumatiky, protýkané pneumatiky a pneu s řetězy. Nepovolené je použití dvojité montáže pneumatik. Při pochybnostech o přípustnosti pneumatik rozhodne technická komise. Zakázané a povolené pneumatiky pro kategorii O viz. Příloha

### 3.4.3. Ráfky

Je povoleno použití ráfků pouze originálně vyráběných pro daný typ vozidla ( průměr, šířka a zális). Vozidla s menším originálním obutím než 205 R16 nebo 6,50/16 mohou použít tyto rozměry s ráfkem ET 20 až 25. Rezervní kola (ráfky) mohou být odstraněny.

### 3.4.4. Brzdy

Vozy s bubnovými brzdami se mohou být na přední ose předělány na kotoučové brzdy. Sériový rozchod kol musí být dodržen. Ruční brzda musí být originální a dobře fungující..

### 3.4.5. Řízení

Šrouby dorazů řízení jsou volně na vlastní úvaze.

### 3.4.6. Výfuk

Po posledním originálním tlumiči je další výfukové vedení volně na vlastní úvaze.

### 3.4.7. Uzávěrky diferenciálu

Pro zadní pohonnou osu je uzávěrka diferenciálu a její činnost volně na úvaze. Další uzávěrky diferenciálu jsou povolené, pokud jsou v souladu s bodem 3.4.1.. I jejich činnost musí být sériová. To samé platí pro elektronické trakční pomůcky.

### 3.4.8. Zavěšení kol / podvozek

#### 3.4.8.1 Tlumiče

Tlumiče jsou libovolné, musí být však zachován počet, pracovní princip a body upevnění. Plynové tlumiče jsou z hlediska principu pokládány za hydraulické tlumiče. Nesmí se používat nastavitelné tlumiče. Stabilizátory musí být zachovány v jejich originální formě.

#### 3.4.8.2.Regulace výšky

Sériová regulace výšky se může používat při zachování originálního provedení.

#### 3.4.8.3.Pružiny

Typ pružin musí být shodný s originálními rozměry a specifikacemi pružin.

### **3.4.9. Karoserie**

#### **3.4.9.1. Rozměry**

Rozměry musí odpovídat údajům výrobce.

#### **3.4.9.2. Nárazníky**

Nárazníky se nesmí odstraňovat. Plastové rohy nárazníků se mohou odstranit. V případě částečně nebo úplně poškozených nárazníků musí být tyto opraveny před dalším pokračováním v závodě.

#### **3.4.9.3.**

Pevná střecha, plachta se sloupky včetně přišroubovaných úchytů, výklopná záď, zadní sedadla, rezervní kolo a jeho držák, zrcátko a držáky, postranní a zadní okna se mohou odstranit. Postranní ozdobné lišty, postranní blinkry, kliky dveří a originální dveře musí být zachovány.

Originální dveře se mohou předělat na polodveře. Materiál se nesmí tříštit na střeptiny (přípustné je např. dřevo, kov, lexan, pokud je použita mříž – oka max. 5cm). Pod linií pasu musí být dveře zachovány v originálním stavu.

Linie pasu je definovaná takto: Vpředu je to čára, na níž je nasazena kapota motoru. U otevřených vozů: vzadu a po straně vrchní kraj bočnice.

U uzavřených vozů, pokud neexistuje sériová otevřená verze:

Spodní hrana postranního a zadního okna.

Vozidla dodávaná bez dveří musí být vybavena alespoň polodveřmi.

Definice polodveří u vozů dodávaných bez dveří: Musí být k dispozici zakrytí, jež zabrání vypadnutí nohou při naklonění vozu. Toto zakrytí musí být nejméně do výšky linie pasu.

Navíc musí dosahovat alespoň výšky nejvyššího bodu neobsazeného sedáku. Zakrytí může být např. z plechu, dřeva, mříže apod. Zakrytí může být otevíratelné.

#### **3.4.9.4.**

Obrys vozu se nesmí měnit zalepením nebo jinými opatřeními

#### **3.4.9.5. Čelní sklo**

Čelní sklo a jeho rám nesmí být odstraněn nebo sklopen. Čelní sklo nesmí být poškozeno z bezpečnostních důvodů. Pokud je vozidlo vybaveno ochrannou klecí, může být čelní sklo odstraněno, rám čelního skla nesmí být odstraněn.

#### **3.4.10. Světla**

Čelní světla a koncová světla musí tvarem odpovídat originálu. Je povoleno nahradit světla umístěná v předním a zadním nárazníku plastem nebo nalakovaným plechem.

#### **3.4.11. Hnací ústrojí**

Motor, převodovka a stálý převod (převod v diferenciálu) musí odpovídat kombinací a technickými specifikacemi originálnímu vozu.

#### **3.4.12. Nádrž**

**Použita smí být pouze originální nádrž v originálním umístění.**

#### **3.4.13. Baterie**

Baterie musí být bezpečně upevněna na svém originálním umístění. „Plus“ kontakt musí být zakryt tak aby se zabránilo jeho styku s jinými kovovými součástkami.

## **3.5. Trialová skupina S (sériová vozidla)**



### **3.5.1. Obecné informace**

Veškeré změny na vozidle jsou zakázány pokud nejsou výslovně povoleny a na vozidle se smí provést pouze povolené úpravy. Povolená změna nesmí být spojena s nepovolenou změnou. Vozidlo musí splňovat podmínky výrobce, hlavního dovozce nebo podmínky EU. Veškeré vybavení nebo doplňky jsou povolené pokud mohly být dodány s vozidlem při jeho koupi. Starší vozidla mohou být renovována na novější stav v rámci typu. Jako palivo smí být použito pouze: běžný benzín, nafta. Dále platí následující pravidla:

### **3.5.2. Pneumatiky**

Povoleny jsou pouze velikosti pneumatik, které nepřekračují maximální rozměry: statický průměr 900mm a šířku = 320mm. Maximální hloubka dezénu je 20mm.

Běhoun pneumatiky (plocha profilu) musí být celkově zakryta blatníkem ve vertikální linii.

Pokud tomu tak není, může se toho dosáhnout rozšířením blatníku. Materiál tohoto rozšíření musí být z plastu.

Maximální hloubka profilu u protektorovaných pneumatik může být 20mm, měřeno ve středu běhounu. Maximální povolený profil je MT (mud terrain). Nepovolené je dořezávání pneu.

Nepovolené je používání závodních pneumatik, např. Alligator, Desert-Dog, Bronco-Dirt-Devil, Greenway-Diamond-Back apod, noprkové pneumatiky, protýkané pneumatiky a pneu s řetězy nebo podobnými prostředky. Instalace dvojitých pneu není povolena. Při pochybnostech o přípustnosti pneumatik rozhodne technická komise. Zakázané pneumatiky pro kategorii S viz. Příloha 3.5.

### **3.5.3. Ráfek**

Ráfky jsou libovolné (průměr, zális a šířka). Maximální průměr ráfku smí být 18". Náhradní kola nebo pneumatiky se mohou odstranit. Podložky pro zvětšení rozchodu mohou být použity.

### **3.5.4. Brzdy**

Vozy s bubnovými brzdami se mohou na přední ose předělat na kotoučové brzdy.

Ruční brzda musí být originální a dobře funkční. V případě nožní ruční brzdy (např. Jeep) a potřeby osazení ochranného rámu je možné její pedál mírně posunout (upravit).

### **3.5.5. Řízení**

Šrouby dorazu řízení jsou volně na vlastní úvaze. Servořízení je libovolné.

### **3.5.6. Výfuk**

Postranní vyústění nebo výfuk vyvedený nahoru musí ležet za středem rozvoru. Výfuky nesmí po straně přečnivat karosérii. Musí končit po straně nebo vzadu maximálně 100 mm před vnějším obrysem vozu.

Omezení hluku: Hlasitost výfukového zařízení může činit max. 98 + 2 dB (A) (metoda měření DMSB)

### **3.5.7. Uzávěrka diferenciálu**

Libovolná pro přední i zadní osu.

### **3.5.8. Zavěšení kol / podvozek**

#### **3.6.8.1. Tlumiče**

Tlumiče libovolné, musí být však zachován počet, pracovní princip a body upevnění. Plynové tlumiče jsou z hlediska principu pokládány za hydraulické tlumiče. Nesmí se používat nastavitelné tlumiče.

#### **3.5.8.2. Regulace výšky**

Sériová regulace výšky se může používat při zachování originálního provedení.

### **3.5.8.3.Pružiny**

Pružina je libovolná, nicméně musí být zachován typ pružiny např. vinuté pružiny, listové pružiny, torzní pružiny apod. Umístění věсны (šekli) při použití listových per je libovolné.

### **3.5.8.4.Držáky listových per**

Použití delších držáků listových per (věsen) je povoleno.

## **3.5.9. Karoserie / nástavba**

### **3.5.9.1.Rozměry**

Rozměry karoserie (nástavby) musí odpovídat rozměrům výrobce.

### **3.5.9.2.Nárazníky**

Nárazníky se mohou odstranit.

Nárazníky a přišroubované držáky mohou být vyměněny za nesériové nárazníky, přičemž jejich tvar se nesmí přizpůsobovat obrysům vozu. Materiál musí být pevný a tuhý. Síla materiálu libovolná.

Definice: Nesériové nárazníky mohou být upevněny jen na držácích a nesmí být pevně spojeny s karosérií. Tzn. jsou zakázány krycí plechy (nebo podobný materiál) mezi karosérií a rámem.

### **3.5.9.3.**

Hardtop, plachta se sloupky včetně přišroubovaných úchytů, výklopná záď, zadní sedadla, rezervní kolo a jeho držák, zrcátko a držáky, postranní a zadní okno, postranní blinkry, kliky dveří a horní část dveří (spodní část dveří zachovat) se mohou odstranit.

Originální dveře se mohou předělat na polodveře..

Definice polodveří: Musí být k dispozici zakrytí, jež zabraňuje vypadnutí vyklonění nohou při naklonění vozu. Toto zakrytí musí být nejméně do výšky okenní čáry vozu. Navíc musí dosahovat alespoň výšky nejvyššího bodu neobsazeného sedáku. Zakrytí může být např. z plechu, dřeva, mříže apod. viz také Příloha 3.2.11. Zakrytí může být otevíratelné.

### **3.5.9.4.Části karoserie**

Části nástavby se mohou nahradit díly z umělé hmoty s identickými vnějšími rozměry. Vnější tvar musí odpovídat sériovému provedení.

### **3.5.9.5.Obrys vozu**

Obrys vozu se nesmí měnit zalepením nebo jinými opatřeními.

### **3.5.9.6.Čelní sklo**

Čelní sklo a jeho rám nesmí být odstraněn nebo sklopen. Čelní sklo nesmí být poškozeno z bezpečnostních důvodů. Pokud je vozidlo vybaveno ochrannou klecí, může být čelní sklo odstraněno, rám čelního skla nesmí být odstraněn.

### **3.5.9.7.Bodylift**

Bodylift je povolen s výškou maximálně +50 mm. Musí být tuhý.

## **3.5.10. Osvětlení vozu**

Volba hlavních a koncových světel je na vlastní úvaze.

## **3.5.11. Motor**

Pouze 4 válcové motory se mohou měnit za jiné 4 válcové (výrobce libovolný).

Výkonové úpravy motoru jsou povoleny, ale ne přeplňování turbo, kompresor, NOX vstřikování, vodní vstřikování apod.

Chladič, baterie atd. se nesmí odstraňovat nebo měnit, pokud takto jsou (v motorovém prostoru) v originálu.

### **3.5.12. Palivová nádrž**

Libovolně na úvaze, viz. 3.2.8.

### **3.5.13. Baterie**

Baterie musí být pevně upevněná na originálním místě. „Plus“ konektor musí být zakryt tak aby se zabránilo jeho kontaktu s jinými kovovými součástkami.

### **3.5.14. Chladič**

Chladič je libovolný. Musí být umístěn v motorovém prostoru.

### **3.5.15. Převodovka a pohon**

Převodovka, přídavná převodovka, převodový poměr v nich a převodový poměr v diferenciálech je libovolný. Systém pohonu (stálý, odpojitelný) nesmí být měněn. Manuální převodovky se mohou měnit za automatické.

## **3.6. Trialová Skupina M (vylepšené sériové vozy)**

### **3.6.1. Obecné informace**

Veškeré změny na vozidle jsou zakázány pokud nejsou výslovně povoleny a na vozidle se smí provést pouze povolené úpravy. Povolená změna nesmí být spojena s nepovolenou změnou. Vozidlo musí splňovat podmínky výrobce, hlavního dovozce nebo podmínky EU. Veškeré vybavení nebo doplňky jsou povolené pokud mohly být dodány s vozidlem při jeho koupi. Starší vozidla mohou být renovována na novější stav v rámci typu. Jako palivo smí být použito pouze: běžný benzín, nafta. Dále platí následující pravidla:

### **3.6.2. Pneumatiky**

Pneumatiky jsou libovolné. Jsou zakázány zemědělské traktorové pneumatiky, řetězy, pneumatiky s hřeby a dvojitá montáž. Profil běhounu pneumatiky musí být alespoň z 1/3 zakryt ve vertikální rovině. Pokud tomu tak není musí být použito rozšíření blatníku (lem), kterým se toho dosáhne. Materiál tohoto lemu musí být pevně přichycen a nesmí být průhledný.

### **3.6.3. Ráfky**

Ráfky jsou libovolné. Maximální průměr ráfku je 18". Rozšíření rozchodu (rozšiřovací podložky) jsou povoleny.

### **3.6.4. Brzdy**

Brzdová soustava je ponechána volně na úvaze. Musí být k dispozici funkční provozní (nožní) brzda a aretovatelná ruční brzda fungující na obě kola zadní nápravy, nebo na zadní kardanový hřídel a musí využívat samostatný brzdový systém (lana, hydraulika). Rozdělení brzdové síly na jednu osu musí být stejné. Sériové rozdělení brzdové síly mezi oběma osami se nesmí měnit. Brzdy na jedno kolo nebo jednu osu jsou zakázané. Brzdové vedení musí být důkladně chráněno.

### **3.6.5. Řízení**

Šrouby dorazu řízení jsou volně na vlastní úvaze. Servořízení je libovolné.

### **3.6.6. Výfuk**

Postranní vyústění nebo výfuk vyvedený nahoru musí ležet za středem rozvoru. Výfuky nesmí po straně přečnivat karosérii. Musí končit po straně nebo vzadu maximálně 100 mm před vnějším obrysem vozu. Omezení hluku: Hlasitost výfukového zařízení může činit max. 98 + 2 dB (A) (metoda měření DMSB)

### **3.6.7. Uzávěrka diferenciálu**

Volně pro přední i zadní osu.

### **3.6.8. Uložení kol / podvozek**

Pružina je libovolná, nicméně musí být zachován typ pružiny např. vinuté pružiny, listové pružiny, torzní pružiny apod. Umístění věсны (šeklu) při použití listových per je libovolné. Originální rozvor a pozice nápravy (osy) musí být zachována. Uložení náprav se může měnit, nicméně musí být zachován typ uložení (tuhá náprava, nezávislé uložení apod.) Umístění náprav pod listové pero je povoleno (SOA Spring over axle), změna náprav na portálové není dovolena. Jsou povoleny dvě trakční tyče na každou nápravu.

#### **3.6.8.1. Tlumiče**

Tlumiče volitelné, počet, pracovní princip a jejich umístění v autě musí být zachováno – tím je myšleno jejich pozice a úhel vůči karoserii (rámu). Originální body úchyty na karoserii (rámu) mohou být prodlouženy, ale tlumiče musí zůstat v originální pozici a úhlu vůči karoserii (rámu). Body úchyty na nápravě jsou volitelné, ale tlumiče musí zůstat v originální pozici a úhlu vůči karoserii (rámu). Systém úchyty je volitelný (šroub nebo oko). Plynové tlumiče jsou z hlediska principu pokládány za hydraulické tlumiče. Nastavitelné tlumiče jsou zakázány..

#### **3.6.8.2. Regulace výšky**

Sériová regulace výšky se může používat při zachování originálního provedení.

#### **3.6.8.3. Držáky listových per**

Použití delších držáků listových per (věsen) je povoleno.

### **3.6.9. Karoserie a nastavba**

Rozměry musí odpovídat specifikacím výrobce.

#### **3.6.9.1. Linie pasu**

Karoserie může být změněna nad „linií pasu“

Tzv. linie pasu je definována takto: Vpředu je to linie krytu motoru. U otevřených vozů: za a po straně vrchního okraje bočnice. U uzavřených vozů, pokud neexistuje sériová otevřená verze: Spodní hrana bočního a zadního okna.

Výjimka: pod linií pasu mohou být proříznuty blatníky a to o 100mm ve stejném obrysu jako původní blatník. V případě že je vozidlo vybaveno horizontálně umístěnými blatníky (např. Jeep Willis) je možno tyto posunout o 10 výše.

Čelní plech dveřního prahu může být o 100mm odstraněn, ale maximálně k podlahové desce nebo k nosiči dveřního prahu. V případě že chybí podlahový plech musí být tento namontován, přípustný minimální materiál: 1 mm ocelový plech, 2mm hliníkový plech.

#### **3.6.9.2. Nárazníky**

Nárazníky se mohou odstranit.

Nárazníky a přišroubované držáky mohou být vyměněny za nesériové nárazníky, přičemž jejich tvar se nesmí přizpůsobovat obrysům vozu. Materiál musí být pevný a tuhý. Síla materiálu libovolná.

Definice: Nesériové nárazníky mohou být upevněny jen na držácích a nesmí být pevně spojeny s karosérií. Tzn. jsou zakázány krycí plechy (nebo podobný materiál) mezi karosérií a rámem.

#### **3.6.9.3.**

Pevná střecha, plachta se sloupky včetně přišroubovaných úchyťů, výklopná záď, zadní sedadla, rezervní kolo a jeho držák, zrcátko a držáky, postranní a zadní okno, postranní blinkry, kliky dveří a horní část dveří (spodní část dveří zachovat) se mohou odstranit.

Originální dveře se mohou předělat na polodveře..

Definice polodveří: Musí být k dispozici zakrytí, jež zabraňuje vypadnutí vyklonění nohou při naklonění vozu. Toto zakrytí musí být nejméně do výšky okenní čáry vozu. Navíc musí dosahovat alespoň výšky nejvyššího bodu neobsazeného sedáku. Zakrytí může být např. z plechu, dřeva, mříže apod. viz také Příloha 3.2.11. Zakrytí může být otevíratelné.

#### **3.6.9.4.Části karoserie**

Části nástavby se mohou nahradit díly z umělé hmoty s identickými vnějšími rozměry. Vnější tvar musí odpovídat sériovému provedení.

#### **3.6.9.5.Obrys vozu**

Obrys vozu se nesmí měnit zalepením nebo jinými opatřeními.

#### **3.6.9.6.Čelní sklo / rám čelního skla**

Čelní sklo a jeho rám mohou být odstraněny.

#### **3.6.9.7.Bodylift**

Bodylift je povolen. Musí být tuhý.

#### **3.6.10. Osvětlení vozu**

Volba hlavních a koncových světel je na vlastní úvaze.

#### **3.6.11. Motory**

Motor a převodovka je libovolná. Chladič, baterie atd. mohou být přemístěny z motorového prostoru na jiná povolená místa ve vozidle. Změny na tzv. „požární stěně“ (dělicí stěna mezi motorem a prostorem pro posádku) jsou povoleny, nicméně tato stěna se nesmí nahrazovat ani odstranit.

#### **3.6.12. Palivová nádrž**

Libovolně na úvaze, viz. 3.2.8.

#### **3.6.13. Baterie**

Viz. 3.2.8.

#### **3.6.14. Manuální převodovka, diferenciál**

Převody rozvodovky, hnací a kardanové hřídele, kompletní hnací ústrojí a rozvodovka jsou na volné úvaze. Osy jsou na volné úvaze. Osy se mohou vyměnit, ale musí odpovídat stejnému typu (např. tuhá náprava za tuhou nápravu, portálová náprava za portálovou nápravu). Pro přední nápravu, zadní nápravu a rozvodovku jsou uzávěrky diferenciálu na volné úvaze.

Vypnutí přenosu síly jednotlivých kol nebo hnacích náprav není povoleno, pokud neodpovídá sérii.

Pohonná soustava (permanentní, odpojitelná) se nesmí měnit.

Změny na tunelu převodovky jsou povoleny.

#### **3.6.15. Rám**

Musí být zachován originální rozměr rámu. Odstranit se mohou pouze držáky nárazníku nebo montážní plechy.

Rozvor náprav se nesmí měnit.

### **3.7. Trialová skupina PM (promodified)**

3.7.1.

**OBECNĚ PM platné asi od 2012 (zatím neoficiálně, jsou ještě možné drobné úpravy)**

**Karoserie musí být použita ze sériového auta. Karoserie musí zakrývat oblast kompletního rozvoru, tedy od přední nápravy k nápravě zadní. Předek, kapota, přední blatníky boky vozu, zadní blatníky a zadní čelo musí být použity. Materiál je libovolný. Předek vozu musí být osazen originální maskou nebo „ksichtem“ a v případě, že je karoserie zkrácena nebo rozšířena musí si udržet vzhled původního vozu. Přední světla jsou povinná, mohou být namalována, natištěna nebo nalepena.**

**Minimální šířka auta nesmí být menší, než u původního vozu.**

**Každý majitel vozidla kategorie PM musí v přihlášce na Eurotrial uvést typ vozu, ze kterého pochází karoserie.** Karosérie by měla být lehce identifikovatelná jako sériové vozidlo. Konstrukce rámu je libovolná. Všechny vozy musí mít 2 osy a pohon čtyř kol. Každé výslovně nepovolené příslušenství, které zvyšuje konkurenceschopnost auta, je zakázáno.

### **3.7.2. Rám**

Konstrukce rámu je libovolná.

### **3.7.3. Kola**

#### **3.7.3.1.Pneumatiky**

Používat se smí pouze gumové pneumatiky naplněné vzduchem. Řetězy nejsou povolené.

Dvojitá montáž není povolena. Maximální průměr pneumatiky je 1000mm.

Profil běhounu pneumatiky musí být alespoň z 1/3 zakryt ve vertikální rovině. Pokud tomu tak není musí být použito rozšíření blatníku (lem), kterým se toho dosáhne. Materiál tohoto lemu musí být pevně přichycen a nesmí být průhledný.

#### **3.7.3.2.Ráfky**

Ráfky jsou libovolné.

#### **3.7.3.3.Podvozek**

Aktivní podvozky, hydraulické / vzduchové nastavování výšky je zakázáno. Mimo tyto podmínky podvozek libovolný.

#### **3.7.3.4.Tlumiče**

Libovolné, vzduchové tlumiče povoleny.

### **3.7.4. Motor**

#### **3.7.4.1.**

Motor je libovolný

#### **3.7.4.2 .Palivová nádrž**

Palivová nádrž je libovolná, viz. 3.2.8. Palivová nádrž závodního typu je doporučena.

#### **3.7.4.3. Chladič**

Nesmí být umístěn v prostoru posádky. Vodní hadice a vedení musí být pevně upevněny.

Pokud probíhají prostorem posádky, musí být chráněny.

### **3.7.5. Výfuk**

Výfuk je libovolný. Hluk výfuku může být max. 98+2 dB (DMSB metoda měření).

### **3.7.6. Baterie**

Musí být pevně upevněna a chráněna proti vytečení. Kabely musí být dobře upevněny.

### **3.7.7. Brzdy**

Brzdová soustava je libovolná. Musí být použito alespoň jedné brzdy na každé kolo. Musí být k dispozici funkční provozní (nožní) brzda a **aretovatelná** ruční brzda **fungující na obě kola**

**zadní nápravy, nebo na zadní kardanový hřídel a musí využívat samostatný brzdový systém (lana, hydraulika).** Rozdělení brzdné síly na jednu osu musí být stejné. Sériové rozdělení brzdné síly mezi oběma osami se nesmí měnit. Brzdy na jedno kolo jsou povolené. Brzdové vedení musí být důkladně chráněno.

#### **3.7.7.1. Rozdělené brzdy**

**Obsluhovat brzdy (na jednotlivá kola i společné) smí v sekci pouze řidič.**

#### **3.7.8. Řízení**

Řízení 4 kol nebo kloubový rám jsou zakázány. **Pouze řidič je oprávněn řídit vozidlo v sekci.**

#### **3.7.9. Karoserie / nástavba**

##### **3.7.9.1. Karoserie**

Karoserie musí být lehce identifikována jako sériově vyráběné vozidlo. Délka karoserie musí být minimálně od osy k ose. Kapota motoru, strany karoserie, přední a zadní blatníky musí být namontovány. Blatníky musí splňovat následující požadavky: od plechu podlahy k vertikálnímu středu kola musí být namontován blatník. Tento blatník musí zakrývat alespoň 1/3 kola. V případě že je použito čelní sklo může být z lexanu nebo polykarbonátu.

##### **3.7.9.2. Prostor posádky**

Musí existovat ochranná přepážka oddělující posádku od motoru, olejového chladiče, chladiče a zabraňující průniku ohně nebo tekutin do prostoru posádky.

##### **3.7.9.3. Podlaha**

V případě že neexistuje původní podlaha musí být nahrazena: ocelovým plech tloušťky alespoň 1mm nebo hliníkovým plechem tloušťky alespoň 2mm.

##### **3.7.9.4. Sedačky**

Povinné jsou tzv. skořepinové (miskovité) sedačky s čtyřbodovými pásy. Pokud je sedačka nastavitelná musí mít na obou stranách blokovací zařízení.

#### **3.7.10. Světla**

Světla jsou libovolná.

#### **3.7.11. Celková váha vozidla**

Celková váha vozidla smí být mezi 600 a 3500kg.

## **3.8. Trialová skupina P (prototypy)**

Účastnit se mohou pouze terénní vozy s náhonem na čtyři kola, dvěma osami a čtyřmi koly s gumovými pneumatikami naplněnými vzduchem. Dvojitá kola nebo pneumatiky nejsou povoleny. Vůz, jehož konstrukce může představovat nebezpečí, může být z účasti v závodě vyloučen. Čtyřkolky a ATV jsou zakázány.

#### **3.8.1. Motor a převodové ústrojí**

Motor a převodovka je libovolná. Hydraulické nebo hydrostatické motory nejsou povoleny.

#### **3.8.2. Výfuk**

Postranní vyústění nebo výfuk vyvedený nahoru musí ležet za středem rozvoru. Výfuky nesmí po straně přečnivat karosérii. Musí končit po straně nebo vzadu maximálně 100 mm před vnějším obrysem vozu.

Omezení hluku: Hlasitost výfukového zařízení může činit max. 98 + 2 dB (A) (metoda měření DMSB)

### 3.8.3. Řízení

Řízení je libovolné, řízení, které využívá kloubového rámu je zakázáno. **Pouze řidič je oprávněn řídit vozidlo v sekci.**

### 3.8.4. Karoserie / nástavba

Musí být bezchybně zpracována a v žádném případě nesmí být použito žádných provizorních prvků. Karoserie nesmí mít ostré hrany a musí zajišťovat dostatečnou bezpečnost pro posádku. Všechny rotující části motoru a hnacího ústrojí musí být dostatečně mechanicky chráněny. Vozy musí mít v prostoru pro cestující uzavřenou podlahovou desku – použitý materiál: ocelový plech alespoň 1mm, hliníkový plech alespoň 2mm. Musí existovat ochranná přepážka oddělující posádku od motoru, olejového chladiče, chladiče a zabraňující průniku ohně nebo tekutin do prostoru posádky.

### 3.8.5. Podvozek

Vozidla musí být vybavena odpruženým podvozkem. Pevné spojení náprav s rámem je zakázáno.

### 3.8.6. Kola a pneumatiky

#### 3.8.6.1.

Pneumatiky jsou libovolné. Montáž dvojitých pneu a použití řetězů je zakázáno.

#### 3.8.6.2. Kola

Kola jsou libovolná. Maximální povolený průměr kola je 1250mm.

### 3.8.7. Sedačky

Počet sedaček je libovolný. Sedačky musí mít dostatečnou opěrku hlavy. Povinné jsou tzv. skořepinové (miskovité) sedačky s čtyřbodovými pásy. Pokud je sedačka nastavitelná musí mít na obou stranách blokovací zařízení.

### 3.8.8. Brzdy

Brzdová soustava je libovolná. Musí být použito alespoň jedné brzdy na každé kolo. Musí být k dispozici funkční provozní (nožní) brzda a **aretovatelná** ruční brzda **fungující na obě kola jedné nápravy, nebo na kardanový hřídel a musí využívat samostatný brzdový systém (lana, hydraulika)**. Rozdělení brzdné síly na jednu osu musí být stejné. Brzdy na jedno kolo jsou povolené. Brzdové vedení musí být důkladně chráněno.

#### 3.8.8.1. Rozdělené brzdy

**Obsluhovat brzdy (na jednotlivá kola i společné) smí v sekci pouze řidič.**

## Část IV

### Sekce a hodnocení

#### 4.1 Sekce pro MČR

##### 4.1.1 Sekce

Pro každou skupinu musí v závodě existovat následující počet sekcí. Pořadatel má právo na jejich úpravu. Minimálně **5 sekcí/den** pro skupiny O,S,M,PM,P.



## 4.2 Uspořádání sekcí

4.2.1 Pokud jsou v jedné sekci různé úkoly pro skupiny O,S,M,PM nebo P, musí být úseky barevně označeny.

4.2.2. Značení je po směru jízdy, vždy na levé tyči brány a sice pro

- třídu **O** - **modrá**
- třídu **S** - **bílá**
- třídu **M** - **žlutá**
- třídu **PM** - **černá**
- třídu **P** - **červená**

4.2.3 Průjezd brankami jiných tříd je povolen. Dotek, poražení tyčky cizí branky se boduje dle pravidel o trestných bodech.

### 4.2.4 Způsob uspořádání. Model 1.

Odstup branek - **libovolný**.

Šířka bran - **300 až 500cm** (měřeno vodorovně)

Minimální odstup uzavíracího pásu – **500cm od pásu k pásu**

Výška uzavíracího pásu - cca. **100 cm nad zemí**

Počet bran - maximum **5 bran**

Pořadí - branky musí být jasně označeny v jakém pořadí se mají projíždět.

Uzavírací tyče . **min. 100 cm** v myšlené čáře vně branky.

Branky musí stát svisle ve směru jízdy.

4.3.2. Mezi brankami je počet pokusů neomezený. Pouze je stanoven čas na sekci, který určí před začátkem závodu hlavní rozhodčí.

4.3.4 Již projetá branka se nesmí projet znovu (vpřed ani vzad). Platí myšlená čára mezi tyčemi branky. Přejetí této čáry jakoukoliv částí vozu znamená okamžité přerušení sekce a sekce je pokládána za "nesprávně ukončenou".

4.3.5 "Startovní BRANKA může být libovolně daleko před 1. brankou a "cílová BRANKA libovolně daleko po poslední brance.

## 4.4. Způsob uspořádání (model) 2 - Výjezdy.

4.4.1 Sekce jsou v terénu vyznačeny pásem (bez branek) a rozděleny do úseků pomocí párů branek (jeden na pravé a druhý na levé straně pásu). Branky (tabule) ukazují, kolik se připočítá trestných bodů, pokud není úsek označený tabulí projet. Minimální šířka sekce je 5,00 m

4.4.2. Mezi úseky je počet pokusů neomezený. Pouze je stanoven maximální čas 5 minut.

4.4.3. Pro úseky jsou určeny trestné body 250/200/150/100/50/0. Další trestné body jsou uvedeny v bodě 4,8 pravidel.

4.4.4 Již projetí úsek se může projet zpět až k myšlené linii "branky označující začátek". Protnutí této čáry jakoukoliv částí vozu znamená okamžité přerušení sekce

a sekce je pokládána za "nesprávně ukončenou". Další pokusy nejsou možné a hodnotí se nejdelší pokus.

**4.4.5** "Startovní branka A" musí být nejméně 4 m před 1. úsekem na levé straně a "cílová branka E" nejméně 4 m po posledním úseku.

#### **4.5 Průjezd sekcemi**

##### **4.6 Jízdní předpisy**

**4.6.1** Vjíždí se popředu do sekce. Od začátku sekce až do jejího konce se smějí vlastní brány projíždět jen popředu. **Branky ostatních kategorií je možno projíždět libovolně (couvat, protisměrně, atd.)**

Každá branka v systému 1 se může dopředu projet jen jednou. Pokud jsou v sekci různé branky nebo úseky pro různé třídy, mohou se projíždět i tyto branky. **Počet průjezdů cizími brankami není omezen.**

**4.6.5.** Během průjezdu sekcí je povolen pouze jeden spolujezdec. Spolujezdec nemusí sekci absolvovat.

**4.6.6.** Mezi brankami nebo úseky je počet pokusů neomezený. Pouze je stanoven maximální čas. Pokud je překročen, sekce se ukončí jako nesprávně projetá. V systému 1 se hodnotí vůz na místě, kam se dostal při uplynutí max. času, v systému 2 platí nejdelší pokus.

**4.6.7.** Počátek a konec sekce jsou zřetelně označeny. Sekce začíná protnutím jakékoliv části vozidla pomyslnou čarou u tabule označující **START**. Sekce končí, když celý vůz opustí spojnicí branky **CÍL**. To samé platí pro branky v sekci.

**4.6.9.** Objíždění branky je povoleno, neplatí zde omezení v podobě pomyslných čar. Musí se však projet branky v určeném pořadí. Pokud se řidič dostane do kontaktu s následující brankou aniž by projel branku ve správném pořadí, hodnotí se branka jako neprojetá a sekce se na tomto místě přerušuje. ( vynechání branky není povoleno ). Kontakt znamená, že se řidič dotkne pomyslné linie branky mezi oběma tyčemi a nebo se jedné z nich dotkne.

**4.6.10** Branka je projetá, jestliže vozidlo projede branku minimálně jedním předním kolem ve směru jízdy a vozidlo opustí branku popředu nebo bokem.

**4.6.11.** Vstup do sekce při jízdě vozidla v sekci je zakázán. Výjimku může povolit rozhodčí sekce a to pouze posádkám v ochranné přilbě nebo fotografům v akreditované reflexní vestě.

#### **4.7. Hodnocení**

**4.7.1.** Trestné body přiděluje odpovídající rozhodčí.

**4.7.2.** Nesrovnalosti se musí vyjasnit ihned na místě.

**4.7.4.** Protesty proti rozhodnutí rozhodčího nejsou přípustné.

#### **4.8 Trestné body:**

**4.8.1.** Couvání pro auta sk. **O, S, M 6/5/4/3/2/1** bodů dle rozvoru náprav vozu(viz.4.8.10). Couvání pro auta skupiny **PM a P . 3 body**  
Definice couvání : Pokud auto jede, skulí se nebo klouže. Pokud se couvání přeruší a pak pokračuje není to další couvání.

**4.8.2. Dotyk tyče brány = 5 bodů**

**4.8.3. Podjetí vymezení pásu = 5 bodů.**

**4.8.4 Dotyk pásu nebo vymezení tyče = 5 bodů.**

**4.8.5. Přjetí tyče branky, vymezení tyče = 25 bodů.**

Při opakovaném pokusu se nezastaví čas v sekci, tyč zůstává poražená, počítá se jen 1 x 25 bodů

Pokud je tyč poražená, přjetá nebo zlomená, ale branka pak není projetá, tak těch 25 bodů odpadá.

**4.8.6. Neprojetá branka = 50 bodů.**

**4.8.7. Nesprávné projetí sekce (ukončení) = 50 bodů.** model 1 + 2

**Nesprávně projetá je sekce když:**

- a) má vozidlo kontakt s následnou brankou, aniž by projel předešlou.
  - b) posádka vzdá
  - c) auto nemůže opustit sekci vlastní silou, ale jen s cizí pomocí.
  - d) sekce není opuštěna správným výjezdem (tabule s nápisem CÍL).
  - e) ze sekce vyjede stranou- to platí i pro pomyslnou linii.
  - f) část vozidla opustí startovací zónu /vyjede do linie označené tabulí START)
  - g) řidič nebo spolujezdec sundá přilbu nebo se odpoutá - ukončení sekce.
  - h) Vozidlo projede vymezeným pásem - ( přetržení pásu ).
  - i) řidič nebo spolujezdec se dotknou vymezení pásu nebo tyčky rukou nebo nějakým pomocným nástrojem.
  - j) je překročen maximální čas
  - k) vozidlo projede již jednou projetou **vlastní** brankou nebo se jí dotkne. (Model 1.)
  - l) pohyb vozidla během přerušení času v sekci.
  - m) Nesprávně projetá branka = pokud vozidlo neprojede branku dle bodu 4.6.1
- Pozor: ve všech zmíněných případech sekce okamžitě končí.**

**4.8.8. Model 2 = 250/200/150/100/50/0 bodů**

Pokud se sekce v modelu 2 neprojede do konce, dávají se vedle již zmíněných bodů a bodů za uvážnutí ještě body za první úsek, který nebyl projet. Rozhodující jsou trestné body, které jsou uvedeny na tabuli na začátku úseku.

Hodnotí se nejdelší pokus.

**4.8.9. Model 1+2**

**Nenastoupení, odmítnutí startu = 500 bodů**

Pokud řidič nenastoupí do sekce nebo prohlásí, že ji nechce projet, ve stanoveném čase závodu, dostane 500 trestných bodů za každý takový trial.

**4.8.10.**

**Trestné body pro couvání (kategorie O, S, M):**

**Rozvor náprav:**

**do 2000mm = 6**

**2001-2150mm = 5**

**2151-2300mm= 4**

**2301-2450mm = 3**

**2451-2700mm = 2**

**přes 2700mm = 1**

**Rozvor každého vozu bude určen měřením při technické přejímce.**

Organizační struktura pořadatelů:

Ředitel M ČR: Jiří Slovák

Hlavní rozhodčí: Jiří Slovák

Hlavní stavitel tratí: Jaromír Vondráček

Technická komise dle jednotlivých kategorií.

Originál: Petr Hoppe

Standard: Martin Podhola

Modified: Marek Vodrážka

Promodified: Jří Klasna

Prototyp: Milan Sedláček

Verze 16.1.2011