

# VŠEOBECNÉ PREDPISY

## pre Majstrovstvá, putovné poháre, trofeje a poháre FIA a ich kvalifikačné súťaže na okruhoch.

(Neplatí pre Majstrovstvá sveta Formule 1)  
Text je podľa [www.fia.com](http://www.fia.com) k 18.12.2015

Vždy, keď sa v týchto predpisoch použije slovo majstrovstvo, jeho význam automaticky zahŕňa FIA majstrovstvá, putovné poháre, trofeje a poháre, rovnako ako aj regionálne majstrovstvá.

### 1. Platnosť všeobecných predpisov

- A. Všetky predpisy súťaží zaradených do majstrovstiev FIA (ďalej súťaže), majú vyhovovať Medzinárodnému športovému poriadku a jeho prílohám, oficiálnemu bulletinu FIA a týmto Všeobecným predpisom (Predpisy) a Pravidlám majstrovstva (Pravidlá), ktorých súčasťou súťaží tvorí. V prípade rozdielov medzi týmito jednotlivými textami má prednosť MŠP.
- B. Výnimky z vyššie uvedených predpisov a nariadení môže udeliť iba FIA.

### 2. Štatút súťaží

Každá súťaž musí mať plný štatút medzinárodnej súťaže a musí byť zaradená v Medzinárodnom športovom kalendári.

### 3. Spôsobilé vozidlá

S výnimkou pretekov do vrchu možno na podujatie prijať iba automobily skupín alebo formúl, ktoré sú určené v predpisoch.

### 4. Registrácia súťaží

- A. Všetky žiadosti o zaradenie súťaže do majstrovstva musia byť doručené na sekretariát FIA pred termínom, ktorý FIA určí.
- B. Medzi jednotlivými súťažami majstrovstiev má byť interval najmenej dva týždne. FIA si vyhradzuje právo skrátiť alebo predĺžiť tento interval podľa konkrétnych okolností.
- C. Každá ASN, ktorá chce požiadať o zaradenie novej súťaže do majstrovstva, má to oznámiť FIA, ktorá nominuje aspoň jedného pozorovateľa FIA, ktorý bude prítomný na súťaži organizovanej v roku predchádzajúcom tomu, v ktorom má byť súťaž zaradená do medzinárodného športového kalendára.

### 5. Športoví komisári, delegáti FIA

Na každej súťaži majú byť aspoň dvaja športoví komisári inej štátnej príslušnosti ako sú organizátori. V prípade nerozhodnosti, má predseda RŠK rozhodujúci hlas. FIA môže ustanoviť aj technického delegáta, ktorý bude zodpovedný za preberanie vozidiel a bude nadriadený národným technickým komisárom. FIA môže tiež ustanoviť iného delegáta (delegátov), ktorých mená musia byť zahrnuté v Zvláštnych ustanoveniach.

### 6. Zrušenie alebo premiestnenie podujatia

- A. Zrušenie súťaže sa má oznámiť FIA najmenej tri mesiace pred naplánovaným dátumom konania súťaže.
- B. Na základe zrušenia FIA môže určiť náhradnú súťaž s uprednostnením niektorej náhradnej súťaže.
- C. Zrušenie súťaže menej ako 3 mesiace pred začiatkom môže mať za následok vyradenie tejto súťaže z majstrovstva na nasledujúci rok, s výnimkou prípadov prípadu vyššej moc uznanej FIA.

### 7. Zverejnenie Zvláštnych ustanovení

- A. Zvláštne ustanovenia súťaže sa po predchádzajúcom schválení ASN organizujúceho klubu majú cestou príslušnej ASN doručiť sekretariátu FIA najmenej tri mesiace pred dátumom začiatku súťaže. Zvláštne ustanovenia majú byť publikované najmenej dva mesiace pred začiatkom súťaže a jeden mesiac pred uzávierkou prihlášok. Kópie schválených Zvláštnych ustanovení sa majú

zaslať hneď po publikovaní ASN klubom, ktoré organizujú súťaže majstrovstva. Zvláštne ustanovenia spolu so všetkými bulletinmi a oficiálnymi oznamami sa majú publikovať aspoň v angličtine a francúzštine. Jeden z týchto dvoch textov sa v Zvláštnych ustanoveniach označí za autentickú verziu.

- B. Zvláštne ustanovenia súťaže musia zodpovedať MŠP, týmto Predpisom a príslušným Pravidlám, okrem prípadov, v ktorých FIA udelila výnimku.
- C. Organizátori musia vo svojich Zvláštnych ustanoveniach oznámiť, či sú nejaké problémy s dovozom automobilov alebo náhradných dielov.
- D. Každá zmena alebo dodatočné ustanovenie k Zvláštnym ustanoveniam súťaže musia byť vydané v súlade s MŠP, datovanými a číslovanými dodatkami, ktoré sa stanú neoddeliteľnou súčasťou Zvláštnych ustanovení súťaže.
- E. Každý doplnok Zvláštnych ustanovení publikovaný pred zahájením prijímania prihlášok, sa musí publikovať aj aspoň v angličtine alebo vo francúzštine a dve kópie sa majú poslať po predložení ASN aj na schválenie sekretariátu FIA. Doplnky sa musia vyvesiť na oficiálnej informačnej tabuli a musia sa oznámiť aj súťažiacim, ktorí to potvrdia podpisom, s výnimkou prípadov vyššej moci uznaných športovými komisármi.

### **8. Prijímanie prihlášok**

- A. Bez ohľadu na Článok 3.14 MŠP, ktorý oprávňuje organizátorov súťaže odmietnuť prihlášku, prihláška súťažiaceho, ktorý získal najmenej 30 % z počtu bodov vedúceho jazdca priebežnej klasifikácie Majstrovstva, nemôže byť odmietnutá. Pri prvej súťaži v roku sa použije konečná klasifikácia predchádzajúceho ročníka Majstrovstva.
- B. V Zvláštnych ustanoveniach súťaže môže organizátor podujatia určiť minimálny počet prihlásených automobilov, ak tento počet nie je dosiahnutý, organizátor má právo po schválení zo strany FIA súťaž zrušiť.

### **9. Štartovné čísla**

Každý automobil má štartovné číslo svojho jazdca (jazdcov). Štartovné čísla musia byť na automobile pri technickom preberaní.

### **10. Technické a športové preberanie**

- A. V priebehu úvodného technického a športového preberania, ktoré sa uskutočňujú v termíne a v mieste stanovenom v Zvláštnych ustanoveniach súťaže, musí súťažiaci predložiť všetky požadované doklady.
- B. Súťažiaci, ktorý nedodrží stanovené časové limity, nebude sa môcť zúčastniť súťaže s výhradou výnimiek udelených športovými komisármi.
- C. Od súťažiaceho, jazdca alebo ktorejkoľvek ďalšej osoby patriacich k určitému automobilu nie je možné požadovať podpísanie žiadneho dokumentu s výnimkou prípadov výslovne uvedených v Zvláštnych ustanoveniach.
- D. Riaditeľ podujatia alebo vedúci lekár môže požadovať od jazdca aby sa podrobil lekárskej prehliadke v ktoromkoľvek čase súťaže.
- E. Žiadny automobil, ktorý nebol schválený technickými komisármi, sa nemôže zúčastniť súťaže.
- F. Technickí komisári môžu :
  - a) v ktoromkoľvek čase súťaže preveriť, či automobil a súťažiaci sú zhodní s predpismi,
  - b) požiadať, aby súťažiaci automobil demontoval, aby sa mohli presvedčiť, že sú plne rešpektované podmienky prijatia alebo účasti,
  - c) žiadať od súťažiaceho, aby uhradil v primeranej výške náklady na vyššie uvedené práva,
  - d) požadovať od súťažiaceho, aby im poskytol taký vzorku či náhradný diel, ktorý pokladajú za nevyhnutný.
- G. Každý automobil, ktorý bol po schválení technickými komisármi demontovaný alebo bol zmenený takým spôsobom, že by to mohlo ovplyvniť jeho bezpečnosť alebo spochybniť súlad s predpismi, alebo ktorý bol účastníkom nehody s podobnými následkami, musí byť znovu pristavený technickým komisárom k schváleniu.

- H. Riaditeľ podujatia môže požiadať, aby ktorýkoľvek automobil, ktorý sa podieľal na nehode bol zastavený a skontrolovaný.
- I. Technické kontroly a preberanie uskutočňujú riadne menovaní činovníci, ktorí sú zodpovední za organizáciu uzavretého parkoviska a ktorí jediní majú právo dávať pokyny súťažiacim.
- J. Športoví komisári zverejnia výsledky pre každý preverovaný automobil a na požiadanie ich dajú k dispozícii ostatným súťažiacim. Tieto výsledky neobsahujú žiadne číselné údaje, až na hodnoty analýzy paliva alebo pokiaľ automobil porušil technické predpisy.
- K. Pristavenie automobilu k technickému preberaniu bude považované za prehlásenie jeho zhodnosti s predpismi.

### **11. Uzavreté parkovisko**

- A. Do uzavretého parkoviska môžu vstupovať iba činovníci poverení kontrolou. Žiadny zásah akéhokoľvek druhu nie je možné uskutočniť bez súhlasu týchto činovníkov.
- B. Predpisy pre uzavreté parkovisko platí tiež pre zónu medzi cieľovou (štartovou) čiarou (ďalej čiara) a vjazdom do uzavretého parkoviska pre preteky na okruhoch.
- C. Uzavreté parkovisko musí byť dostatočne veľké a chránené, aby bolo možné zabrániť vstupu nepovoleným osobám.

### **12. Váženie (okrem súťaží historikov)**

- A. V priebehu súťaže je možné preveriť hmotnosť automobilu nasledujúcim spôsobom :
  - a) V priebehu a po kvalifikačných tréningoch :
    - 1) Na príjazdovej ceste do boxov musí organizátor vytvoriť rovnú vodorovnú plochu o rozmeroch 6 m x 3 m, ktorá bude použitá na váženie.
    - 2) Všetci jazdci prihlásení do súťaže sú vážení v jeho priebehu kompletne oblečení pre preteky. Ich hmotnosť je daná do počítača, ktorý je pod kontrolou technického delegáta FIA.
    - 3) V priebehu kvalifikačného tréningu tento počítač náhodne vyberie niekoľko automobilov pre váženie. Prostredníctvom červeného svetla umiestneného na príjazdovej ceste do boxov informuje technický delegát FIA jazdca, že jeho automobil bolo vybraný na váženie.
    - 4) Ak jazdec vidí červené svetlo prejde priamo do zóny pre váženie a tam vypne motor.
    - 5) Automobil je odvážený a výsledky sú písomne oznámené jazdcovi.
    - 6) V prípade, že automobil, ktorý má byť odvážený, nemôže vlastným pohonom vojsť až na miesto váženia, je daný pod výhradnú kontrolu traťových komisárov, ktorí ho na miesto váženia dopravlia.
    - 7) Automobil alebo jazdec nemôže opustiť zónu váženia bez povolenia technického delegáta FIA.
  - b) Po pretekoch :
    - Každý automobil, ktorý prejde čiarou je vážený.
    - V prípade, že je automobil vážený bez jazdca, hmotnosť zistená podľa bodu 2 je pripočítaná, aby bola zistená celková hmotnosť požadovaná technickými predpismi.
  - c) V prípade, že hmotnosť automobilu zistená podľa vyššie uvedených bodov a) alebo b) je nižšia ako hmotnosť uvedená v technických predpisoch, automobil a jeho jazdec sú vylúčení zo súťaže s výnimkou, keď nedostatočná hmotnosť je spôsobená náhodnou stratou dielu automobilu z dôvodu vyššej moci.
  - d) Žiadna pevná, kvapalná, plynná alebo iná látka nesmie byť pridávaná do automobilu alebo z neho byť odstraňovaná, ak bol automobil vybraný pre váženie alebo dokončil preteky alebo v priebehu procedúry váženia (pokiaľ tak nerozhodne technický komisár pri výkone svojej oficiálnej funkcie).
  - e) Do zóny váženia môžu vstupovať iba technickí komisári a činovníci. V tejto zóne nie je povolený žiadny zásah pokiaľ nie je povolený činovníkmi.
- B. Akékoľvek porušenie tohto ustanovenia o vážení automobilov môže znamenať vylúčenie príslušného automobilu.

### 13. Všeobecná bezpečnosť

- A. Je prísne zakázané, aby jazdci jazdili v protismere k smeru preteku, pokiaľ to nie je nevyhnutné pre odstránenie automobilu z nebezpečnej pozície. Automobil môže byť tlačенý iba pre prípad premiestnenia z nebezpečnej pozície podľa pokynov komisárov.
- B. V priebehu tréningu a pretekov môžu jazdci používať iba trať a musia vždy dodržiavať ustanovenia MŠP, ktoré sa týkajú správaniu sa na okruhu.
- C. V prípade, že sa automobil v priebehu pretekov alebo tréningu zastaví a zostane stáť, (s výnimkou podmienok definovaných v článku 17 I. c) a d)) musí byť odstránený z trate čo najrýchlejšie, aby jeho prítomnosť nevyvolávala nebezpečenstvo alebo obmedzovala ostatných súťažiacich. Pokiaľ jazdec nie je schopný vlastnými silami odstrániť automobil z nebezpečnej pozície, je povinnosťou traťových komisárov poskytnúť mu pomoc; ak automobilu bude poskytnutá takáto pomoc a automobil znovu naštartuje, bude vylúčený z výsledkov kvalifikačného tréningu alebo preteku. Jazdec, ktorý opustí automobil, musí v ňom nechať volant. V prípade tréningu rozdeleného na dve časti s určitým intervalom, všetky automobily, ktoré zostali na trati v priebehu prvej časti, budú dopravené do boxov v priebehu intervalu a môžu sa zúčastniť druhej časti tréningu
- D. Opravy automobilov sa môžu uskutočňovať iba v parkovisku pretekárskych automobilov, v boxoch alebo v štartovom priestore pred štartom.
- E. V prípade, keď je povolené tankovanie, toto je možné iba v boxoch alebo na štarte a to až do signalizácie 5 minút.
- F. Okrem prípadov výslovne povolených MŠP alebo športovými predpismi sa nikto, s výnimkou jazdcov, nesmie dotknúť stojaceho automobilu, pokiaľ nie je v boxoch alebo v priestore štartu.
- G. Pokiaľ je trať uzatvorená vedením pretekov v priebehu tréningu a po nich a po signalizácii zelenou vlajkou, až do chvíle, keď všetky automobily vojdú do uzavretého parkoviska alebo tam budú inak dopravené, nesmie nikto vstupovať na trať s výnimkou traťových komisárov vykonávajúcich svoju úlohu, jazdcov, ktorí riadia automobil alebo plnia pokyny traťových komisárov a mechanikov v priebehu formovacieho kola
- H. V priebehu pretekov musí byť motor automobilu daný do chodu iba štartérom s výnimkou boxovej uličky, kde je možné použiť vonkajšieho štartovacieho zariadenia.
- I. Jazdci zúčastňujúci sa tréningu a pretekov musia mať oblečenie a prilbu podľa špecifikácie MŠP.
- J. Obmedzenie rýchlosti na boxovej uličke je možné určiť aj behom tréningu a zahrievacieho kola. Každý jazdec, ktorý prekročí toto obmedzenie bude potrestaný pokutou, ktorej výška bude stanovená v predpisoch.
- K. V prípade, že jazdec má vážne mechanické problémy v priebehu tréningu alebo pretekov, musí opustiť trať tak, aby to bolo čo najbezpečnejšie.
- L. Svetlá automobilu a/alebo červené zadné svetlá a/alebo zadné hmlové svetlá automobilu musia byť trvale rozsvietené, pokiaľ je automobil vybavený pneumatikami s dezénom a/alebo jazdí po trati, ktorá je označená ako „mokrá“. Technický delegát môže toto svetlo skontrolovať kedykoľvek až do 15 minút pred zelenou vlajkou. Porucha svetla v priebehu pretekov neznamena udelenie pokuty ani zastavenie automobilu.
- M. Pokiaľ je jazdec zainteresovaný do kolízie, nesmie opustiť okruh bez súhlasu športových komisárov.
- N. Po celú dobu tréningu je pri výjazde z boxov umiestnené červené / zelené svetlo. Vozidlá môžu vyjsť z boxovej uličky iba vtedy keď svieti zelené svetlo.

- O. V priebehu pretekov vychádzajú jazdci z boxovej uličky na vlastnú zodpovednosť. Blikajúce modré svetlo alebo modrá vlajka v klúde im však signalizuje blížiaci sa iný automobil.
- P. Oficiálne pokyny sú jazdcom dávané formou signálov, stanovených MŠP. Súťažiaci nesmú používať vlajky akokoľvek podobné signalizačným.
- Q. Každý jazdec, ktorý má úmysel opustiť trať alebo sa vrátiť do boxov alebo do parkoviska pretekárskych automobilov, dá svoj úmysel vo vhodnom čase najavo a presvedčí sa, že môže trať bezpečne opustiť.

#### **14. Tréningy**

- A. Ak pravidlá nestanovujú inak, platí režim v boxoch a na trati, ako aj bezpečnostné opatrenia, pre všetky tréningy aj pre vlastné preteky.
- B. Žiadny jazdec sa nemôže postaviť na štart pretekov, ak sa nezúčastnil jedného kvalifikačného tréningu.
- C. Interval medzi koncom voľného tréningu a začiatkom kvalifikačného tréningu, ktoré sa konajú v ten istý deň, je uvedený v pravidlách. Akékoľvek zdržanie konca prvej časti znamená posun času zodpovedajúcej druhej časti. Iba vo výnimočných prípadoch môže zdržanie voľného tréningu alebo inej ťažkosti ráno v deň pretekov znamenať oneskorenie štartu pretekov. Minimálny interval medzi poslednou kvalifikáciou a štartom pretekov musí byť 18 hodín.
- D. Riaditeľ môže tréning prerušiť tak často a na tak dlho, ako to považuje za nutné pre vyčistenie trate alebo odstránenie automobilov. Iba vo voľnom tréningu môže, po dohode so športovými komisármi, odmietnuť jeho predĺženie po prerušení tohto typu. Na upozornenie športových komisárov, pokiaľ je zastavenie spôsobené úmyselne, môže byť príslušnému jazdcovi anulovaný dosiahnutý čas a môže mu byť zakázaný štart v ďalšej jazde toho dňa.
- E. V prípade, že jedna alebo viac tréningových jász sú takto prerušené, nemôže byť prijatý žiaden protest proti prípadnému vplyvu prerušenia na kvalifikáciu jazdcov.
- F. Všetky kolá v priebehu kvalifikačného tréningu sú merané, aby bolo možné určiť poradia jazdcov na štarte.

#### **15. Rozprava**

Rozprava sa koná po skončení posledného kvalifikačného tréningu alebo Warm Up v deň pretekov na mieste k tomu vyhradenom. Všetci súťažiaci (alebo ich menovaní zástupcovia) a jazdci prebraných automobilov musia byť na predštartovnej rozprave prítomní pod hrozbou vylúčenia z pretekov.

#### **16. Štartovný rošt**

- A. Po skončení posledného kvalifikačného tréningu je oficiálne zverejnený zoznam kvalifikovaných automobilov.
- B. Iba tieto automobily môžu odštartovať do pretekov.
- C. Definitívne štartovné pole je zverejnené po Warm Up. Každý súťažiaci, ktorého automobil (automobily) nie je z akéhokoľvek dôvodu schopné postaviť sa na štart (alebo ktorý má dôvody si myslieť, že jeho automobil alebo automobily sa nebudú môcť postaviť na štart), musí o tomto informovať riaditeľa tak rýchlo ako je to možné, ale v každom prípade najneskoršie 45 min pred začatím pretekov. Pokiaľ neštartuje jedno alebo viac automobilov, je štartovné pole zodpovedajúcim spôsobom posunuté.
- D. Rošt je vytvorený podľa najrýchlejších dosiahnutých časov z dvoch sérií kvalifikácie. Ak dvaja alebo viacerí jazdci dosiahli rovnaký čas, je daná prednosť tomu, ktorý ho dosiahol ako prvý.
- E. Najrýchlejší jazdec štartuje do pretekov z „pole position“. Odporúčané „pole position“ pre pevný a letný štart bude vyznačené na licencii okruhu FIA (či ide o pozíciu vľavo alebo vpravo).

Riaditeľ, race director (ak je) a športoví komisári môžu rozhodnúť o zmene „pole position“, ak zistia, že konkrétne okolnosti znevýhodňujú najrýchlejšieho jazdca, s ktorým musí byť akákoľvek zmena konzultovaná.

- F. Rošty sú od seba vzdialené najmenej osem metrov. Presná vzdialenosť je uvedená v pravidlách.
- G. Príjazd na štart končí 10 min. pred stanoveným časom štartu. Automobil, ktorému sa do tejto doby nepodarí zaujať stanovenú pozíciu, to už nemôže realizovať a štartuje z boxov.
- H. Športoví komisári môžu povoliť nástup na štart, až do maximálneho počtu automobilov stanoveného pre príslušný okruh, maximálne trom vozidlám, ktoré z dôvodu vyššej moci nespĺnili stanovené kvalifikačné minimum. Tieto automobily však môžu byť pripustené k štartu iba za nasledujúcich podmienok :
  - že to nevytlúči účasť automobilov, ktoré sa do pretekov kvalifikovali,
  - že tieto automobily by boli schopné splniť kvalifikačné minimum,
  - že jazdec spĺňa všetky bezpečnostné požiadavky vrátane znalosti okruhu.Takto prijaté automobily budú zaradené na štarte na posledné pozície. Športoví komisári môžu tiež prijať na štart jazdca, ktorý sa zúčastnil kvalifikačného tréningu, ale z dôvodu vyššej moci, uznanou športovými komisármi, sa nekvalifikoval a to podľa podmienok ako je uvedené vyššie.

## 17. Procedúra štartu

- A. Signál k štartu sa dáva za pomoci štartovacích svetiel. V priebehu štartu pretekov sa v priestoroch boxu nesmie zdržovať žiadna osoba s výnimkou osôb k tomu poverených, ktoré nosia príslušné označenie.
- B. 30 minút pred štartom pretekov automobily opustia boxy, aby prešli jedno zoznamovacie kolo. Na konci tohto kola zastavia v priestore štartu v poradí pre štart s vypnutými motormi. V prípade, že prejdú viac ako jedno kolo, musia opatrne prechádzať boxovou uličkou a nesmú v žiadnom prípade prechádzať cez štartovný rošt.
- C. 17 min. pred štartom je daný zvukový signál oznamujúci, že za 2 minúty budú uzavreté boxy. 15 min. pred štartom pretekov je uzatvorený výjazd z boxov a je daný druhý zvukový signál. Automobil, ktorý zostal v boxoch, môže odtiaľ odštartovať, ale iba pod vedením traťových komisárov. Výjazd z boxov môže byť iba s jazdcom za volantom. Pokiaľ je výjazd z boxov bezprostredne za čiarou, môžu sa automobily pridať k pretekom až po prejení celého poľa okolo výjazdu z boxov pri prvom kole. V prípade, že je výjazd z boxov bezprostredne pred čiarou môžu sa automobily pridať k pretekom keď celé pole prejde po štarte čiaru.
- D. Blížiaci sa štart sa oznamuje signalizačnými tabuľami 10 min., 5 min, 3 min. a 1 min. a 30 sekúnd do štartu. Tieto signalizačné tabule sú sprevádzané zvukovým signálom a majú nasledujúci význam :
  - a) Tabuľa 10 min. Všetky osoby, okrem jazdcov, činovnikov a technického personálu, musia opustiť priestor štartu.
  - b) Tabuľa 5 min. : Začiatok odpočítavania.
  - c) Tabuľa 3 min.
  - d) Tabuľa 1 min. : Motory sú naštartované s jazdcom v automobile a technický personál musí opustiť priestor štartu.
  - e) Tabuľa 30 sekúnd: 30 s po tejto tabuli je pred priestorom štartu vyvesená zelená vlajka oznamujúca, že automobily môžu odísť do formovacieho kola v poradí pre štart pod vedením jazdca s najvýhodnejším postavením. V priebehu tohto kola je zakázané skúšať štart. Vozidlá musia zostať v čo najtesnejšej vzdialenosti. Pri tomto kole je možné predchádzanie iba pre zachovanie rozostavenia.
- E. Každý jazdec, ktorý nemôže odštartovať do formovacieho kola, musí tento fakt signalizovať (zdvihnutím ruky alebo otvorením dverí). Po štarte ostatných automobilov do formovacieho kola môžu mechanici pod dohľadom komisára vozidlo roztlačiť. Automobil potom môže absolvovať formovacie kolo, ale nesmie predísť žiadne vozidlo. Pokiaľ ani po niekoľkých pokusoch nenaštartuje, musí byť odtlačený až k výjazdom z boxov alebo vjazdu do nich (podľa toho ako to spresnil race director pri rozprave), kde sa mechanici môžu pokúsiť vozidlo naštartovať.

- F. Každý automobil, ktorý nemôže naštartovať alebo udržať štartovné poradie v priebehu formovacieho kola, musí odštartovať do pretekov za poslednou radou poľa a musí byť bez pohybu pri rozsvietení červeného svetla. Pokiaľ pri rozsvietení červeného svetla nie je automobil bez pohybu, musí (na okruhoch, kde je to uskutočniteľné) prísť zníženou rýchlosťou do boxov. Potom môže odštartovať z boxov podľa článku 17 C.
- G. U pretekov s pevným štartom, keď sa automobily po formovacom kole vracajú do priestoru štartu, zastavia sa na určenom mieste s motorom v chode. Komisár s tabuľou, na ktorej je napísané štartové číslo automobilu, stojí pri každej rade poľa. Akonáhle je automobil v jeho rade v kľude, tabuľu zruší. Ak sú všetky automobily v kľude a žiadna tabuľa nie je zdvihnutá, ukáže štartér tabuľu 5 sekúnd a o 5 sekúnd neskôr rozsvieti červené svetlo. V ktorejkoľvek dobe minimálne 4 sekundy a maximálne 7 sekúnd po rozsvietení červeného svetla je daný pokyn k štartu rozsvietením zeleného svetla. Preteky sú zahájené pri rozsvietení zeleného svetla. U pretekov s letným štartom ide pred automobilmi zavádzacie vozidlo a za ním zásahové vozidlo. Na konci formovacieho kola (prípadne na konci posledného formovacieho kola) zavádzacie vozidlo pred čiarou odíde a v tom momente automobil, ktorý mal „pole position“ musí ísť rovnakou rýchlosťou a ostatné automobily si musia zachovať svoje miesto až do chvíle, keď je daný signál k štartu. V prípade, že to podmienky vyžadujú, na konci formovacieho kola nariadi riaditeľ zavádzaciemu vozidlu prejsť jedno alebo viac dodatočných formovacích kôl. Ak je absolvované aj takéto dodatočné formovacie kolo, berú sa preteky ako odštartované na konci prvého formovacieho kola.
- H. Pokiaľ sa po návrate z formovacieho kola na štarte jazdca zastaví motor a ten nie je schopný ho naštartovať musí to okamžite signalizovať a príslušný komisár z jeho rady musí okamžite oznámiť túto situáciu mávaním žltou vlajkou. V prípade, že to znamená opozdenie štartu, pred automobil sa postaví komisár so žltou vlajkou, aby mu zabránil v pohybe, pokiaľ celé pole neopustí štart. Jazdec potom môže postupovať podľa článku 17 E a 17 F vyššie. Ostatné automobily dodržiavajú svoju pozíciu na štarte a prázdne miesta zostávajú neobsadené. Ak je v tejto situácii viac jazdcov, ich nová pozícia na konci poľa je určená podľa ich pôvodnej pozície na štarte pred formovacím kolom.
- I. Ak vznikne nejaký problém po návrate automobilu na štart po formovacom kole postupuje sa nasledovne:
- V prípade, že nesvieti červené svetlo je na čiare vyvesená červená vlajka a tabuľa štart odložený.(start delayed).
  - Ak červené svetlo už bolo rozsvietené, štartér ukáže červenú vlajku (červené svetlo ponechá rozsvietené a vyvesí tabuľu štart je odložený).
  - V prípadoch a.) a b.) sú motory všetkých automobilov vypnuté a štartová procedúra začína znovu od tabule 5 minút a dĺžka pretekov je skrátená o jedno kolo. Pokiaľ na štarte pretekov zostane nepohyblivý automobil, traťoví komisári ho odtlačia najkratšou cestou do boxov. Ak sa podarí jazdca v priebehu tlačenia naštartovať, môže sa pridať k pretekom.
  - Ak Jazdec v priebehu tlačenia automobilu nenaštartoval, môžu sa ho mechanici znova pokúsiť naštartovať na ceste do boxov. V prípade, že naštartuje môže sa pripojiť k pretekom. Jazdec a mechanici musia rešpektovať pokyny traťových komisárov.
- J. V prípade, že je potrebné aplikovať článkoch 17 I., sú preteky započítané do majstrovstva bez ohľadu na to, koľkokrát bol tento postup opakovaný a fakt, že dĺžka pretekov bola skrátená.
- K. Ak je treba viac než raz použiť štartovaciu procedúru podľa článku 17 I, nie je povolené žiadne tankovanie.
- L. Za každý zlý štart bude udelený časový trest určený v pravidlách.
- M. Preteky sú zastavené v prípade dažďa iba vtedy, pokiaľ je okruh zablokovaný alebo pokiaľ je pokračovanie pretekov nebezpečné.
- N. Zmeny oproti tejto štartovej procedúre musia byť povinne uvedené v pravidlách. Akékoľvek porušenie ustanovenia MŠP alebo týchto predpisov týkajúcich sa štartovej procedúry môže znamenať vylúčenie automobilu a príslušného jazdca z pretekov.

## 18. Zastavenie pretekov alebo tréningu

- A. Pokiaľ je nevyhnutné zastaviť preteky alebo tréning z dôvodov zablokovania trati v dôsledku nehody alebo kvôli atmosférickým podmienkam, či iné dôvody neumožňujú pokračovať v pretekoch, riaditeľ nariadi signalizáciu červenou vlajkou na štartovej čiare. Zároveň je červenými vlajkami signalizované na všetkých stanovištiach traťových komisárov. Rozhodnutie o zastavení pretekov alebo tréningu môže vydať výlučne iba riaditeľ (alebo v prípade jeho neprítomnosti jeho zástupca) Ak je daný signál:
- v priebehu tréningu: všetky automobily musia okamžite znížiť rýchlosť a pomaly sa vrátiť do svojich boxov a všetky nepojazdné automobily na trati budú odstránené,
  - v priebehu pretekov: všetky automobily okamžite znížia rýchlosť a pomaly prídu na čiaru červenej vlajky s vedomím, že:
    - klasifikácia pretekov bude taká, aká bola na konci predposledného kola pred kolom, v ktorom bol daný signál na zastavenie,
    - na trati môžu byť pretekárske a zásahové automobily,
    - okruh môže byť v dôsledku nehody celkom neprejazdný,
    - poveternostné podmienky môžu zapríčiniť, že trať pri veľkej rýchlosti je neprejazdná,
    - cesta k boxom bude otvorená.Všetky automobily musia zastaviť pri čiare červenej vlajky, pokiaľ im traťoví komisári neukážu, aby odišli na štart, do boxov alebo do uzavretého parkoviska.
- B. Postup záleží na počte kôl, ktoré dokončil vedúci jazdec predtým, než bol vydaný signál zastavenia.
- PRÍPAD A : menej než dve dokončené kolá. Pokiaľ bude nový štart, použije sa článok 19 A.

PRÍPAD B: dve dokončené kolá alebo viacej, ale menej než 75 % plánovanej dĺžky pretekov (zaokrúhleného na celé čísla hore). Pokiaľ bude nový štart, použije sa článok 19 B.

PRÍPAD C: 75% alebo väčšiu dĺžku pretekov (zaokrúhleného na celé čísla hore). Vozidlá idú priamo do uzavretého parkoviska a preteky sú považované za skončené, keď vedúce vozidlo prešlo čiarou dve kolá predtým, ako boli preteky zastavené.

## 19. Nový štart pretekov

- A. PRÍPAD A :
- Pôvodný štart je anulovaný a neplatný.
  - Dĺžka nových pretekov je rovnaká ako pôvodná dĺžka.
  - Jazdci, ktorí sa do pretekov kvalifikovali, sú pripustení k novému štartu v pôvodnom automobile alebo v automobile náhradnom.
  - Po tom, čo bol daný signál zastavenia pretekov, všetky pohybujúce sa automobily sa okamžite alebo pomaly vydajú k štartu alebo do boxov podľa pokynov komisárov.
  - Na vozidlách je povolené pracovať.
  - Tankovanie je povolené, pokiaľ nie je ukázaná tabuľa 5 minút.
- B. PRÍPAD B :
- Preteky sú považované za rozdelené do dvoch častí. Prvá je skončená, keď vedúci automobil prejde čiaru dve kolá pred zastavením pretekov.
  - Dĺžka druhej časti je o 3 kolá kratšia než pôvodná dĺžka pretekov bez prvej časti.
  - Štartovné pole pre druhú časť je štandardné s automobilmi umiestnenými v poradí v akom prišli na konci prvej časti.
  - Budú pripustené iba automobily, ktoré sa zúčastnili pôvodného štartu pod podmienkou, že sa vrátia na štart alebo do boxov vlastnou silou a po schválenej trati.
  - Nebude pripustený žiadny náhradný ani tréningový automobil.
  - Na automobile sa môže pracovať.
  - Tankovanie alebo odoberanie paliva nie je povolené.
  - Pokiaľ boli preteky prerušené kvôli dažďu, musí byť na čiare umiestnená tabuľa „rain“.
- C. V PRÍPADE A a B :
- 10 minút po signále zastavenia je uzavretý výjazd z boxov.



- b) 15 minút po signále zastavenia je ukázaná tabuľa 5 minút, priestor štartu je uzavretý a začína normálna štartovná procedúra.
- c) Každý automobil, ktorý nie je schopný znovu zaujať svoje miesto pred tabuľou 5 min., je nasmerovaný do svojho boxu. Môže odštartovať z boxov, tak ako je uvedené v článku 17 C. Usporiadateľ musí mať k dispozícii dostatok personálu a vybavenia, aby bolo možné tento harmonogram dodržať aj v obtiažnych podmienkach.

## **20. Bezpečnostné vozidlo (Safety Car)**

Pravidlá pre Safety Car sú uvedené v článku 2.9 Prílohy H.

## **21. Cieľ**

- A. Signál „koniec pretekov“ sa dáva na čiare v okamihu, keď vedúci automobil absolvoval celú stanovenú trať alebo ubehol najdlhšiu dráhu v stanovenom časovom limite.
- B. Ak z akýchkoľvek dôvodov (iných ako sú uvedené v článku 18 A.) treba dať signál „koniec pretekov“ skôr, ako vedúci automobil absolvuje predpísaný počet kôl, alebo skôr, ako uplynie predpísaný čas, považujú sa preteky za skončené vtedy, keď vedúci automobil prekročí čiaru naposledy pred daným signálom. Ak sa z akýchkoľvek dôvodov signál „koniec pretekov“ odloží, považujú sa preteky za skončené vtedy, keď mali byť skončené.
- C. Po vydaní signálu „koniec pretekov“ musia ísť všetky automobily na okruhu priamo do uzavretého parkoviska, bez zastavenia a bez akejkoľvek pomoci (okrem pomoci traťových komisárov, pokiaľ je to nevyhnutné). Každý klasifikovaný automobil, ktorý sa nemôže vlastnými prostriedkami dopraviť do uzavretého parkoviska, je pod dohľadom traťových komisárov, ktorí ho dopravujú do uzavretého parkoviska.

## **22. Reklama**

- A. Organizátor môže predpísať reklamu na pozadí súťažných čísiel iba so zvláštnym súhlasom FIA.
- B. Takáto reklama na pozadí súťažných čísiel nemá presiahnuť šírku 50 cm a výšku 14 cm nad a pod bielym pozadím.

## **23. Klasifikácia**

- A. Okrem klasifikácií uvádzaných v pravidlách majstrovstva, ak FIA súhlasí, môže byť v Zvláštnych ustanoveniach súťaže vypísaná i klasifikácia po skupinách definovaných v Prílohe J (čl. 251.1.1), podľa objemových tried definovaných v Prílohe J (čl. 251.1.2) alebo zvláštnej klasifikácie berúcej v úvahu výkonový index.
- B. Jediná metóda, použiteľná pre stanovenie celkovej absolútnej klasifikácie, je nasledujúca :
  - Pre všetky rýchlostné preteky na okruhoch s trvaním menej ako 4 hodiny, budú klasifikované iba automobily, ktoré absolvovali aspoň 90 % vzdialenosti, ktorú absolvoval víťaz (zaokrúhlené nadol na najbližší celý počet kôl).
  - Pre všetky preteky na okruhoch, trvajúce 4 hodiny a viac, budú klasifikované iba automobily, ktoré absolvujú aspoň 70 % vzdialenosti, ktorú absolvoval víťaz (zaokrúhlene nadol na najbližší celý počet kôl).
  - Ak automobil potrebuje na absolvovanie posledného kola viac ako dvojnásobok času najrýchlejšieho kola víťaza, nebude sa brať toto kolo pri počítaní celkovej vzdialenosti, ktorú automobil absolvoval, do úvahy.
  - Ak preteky pozostávajú viac ako z jednej časti, víťazom je ten, ktorý predpísanú celkovú vzdialenosť absolvuje v najkratšom celkovom čase, alebo absolvuje najväčšiu celkovú vzdialenosť v predpísanom celkovom čase.
- C. ASN organizátora pretekov musí zasláť výsledky v nasledujúcom týždni na sekretariát FIA a všetkým organizátorom zostávajúcich podujatí majstrovstiev.

## **24. Ex aequo (Nerozhodné preteky)**

- A. Jazdci  
Postup rozhodovania medzi jazdcami, ktorí získali rovnaký počet bodov, má byť nasledovný :

- 1) Podľa hodnoty dosiahnutých umiestnení (1. miesto, 2. miesto atď.) v celkovej klasifikácii súťaží, ktoré slúžia na určenie celkového počtu bodov;
- 2) podľa hodnoty dosiahnutých miest v celkovej klasifikácii všetkých súťaží, v ktorých sa každý z jazdcov s rovnakým počtom bodov zúčastnil;
- 3) v prípade, že aj potom bude počet bodov rovnaký, rozhodne FIA o víťazovi na základe iných skutočností, ktoré uzná za správne.

#### B. Automobilové značky

Postup rozhodovania medzi značkami, ktoré získali rovnaký počet bodov, je nasledovný:

- 1) Podľa hodnoty miest, získaných v skupine súťaží, ktoré tvorili na získanie celkového počtu bodov pre každú značku, pričom sa berie do úvahy pre každú značku a súťaž iba jedno umiestnenie;
- 2) podľa hodnoty miest získaných vo všetkých súťažiach, v ktorých sa značky s rovnakým počtom bodov zúčastnili, pričom sa berie do úvahy pre každú značku a súťaže iba jedno umiestnenie;
- 3) podľa hodnoty miest získaných na všetkých súťažiach, v ktorých sa značky s rovnakým počtom bodov zúčastnili, ak značka získala viac ako jedno umiestnenie v jednej súťaži, môžu sa tieto umiestnenia spočítavať;
- 4) v prípade, že aj potom bude počet bodov rovnaký, rozhodne o víťazovi FIA na základe iných skutočností, ktoré uzná za správne.

#### **25. Protesty a odvolania**

Zvláštne ustanovenia musia obsahovať všetky nevyhnutné informácie, týkajúce sa výšky depozitu za protest alebo odvolanie, stanovených FIA v príslušných športových predpisoch.

#### **26. Aplikácie a interpretácie predpisov a pravidiel**

Ak vznikne spor týkajúci sa interpretácie týchto Predpisov, FIA je jediným orgánom, ktorý môže vyniesť rozhodnutie.

#### **27. Spravodlivé a nestranné pokrytie**

Organizátor súťaže sa musí presvedčiť, že osoba oprávnená k využitiu prenosových práv tak urobí spôsobom, aby boli preteky spravodlivo a nestranne pokryté a aby výsledky neboli skreslené.