

Národné športové predpisy pre automobilový šprint 2012

Úvodné ustanovenia

Národné športové predpisy obsahujú základné pravidlá pre usporiadanie a hodnotenie automobilového šprintu. Sú záväzné pre všetkých účastníkov, organizátorov a činovníkov pri všetkých šprintoch v Slovenskej republike. Organizátor k nim vypracuje zvláštne ustanovenia (ZU) a k ich doplneniu môže vydať číslované a dátované vykonávacie nariadenia (VN). ZU a VN dopĺňujú tieto všeobecné predpisy.

1. ORGANIZÁCIA

1.1 Definícia: Automobilový šprint je rýchlostná disciplína, usporiadaná na trati s pevným povrchom uzavretej pre šprint, kde sa jazdci na rovnej trati snažia dosiahnuť čo najlepší čas. Väčšinou ide o súbežnú jazdu dvoch vozidiel v dvoch jazdných dráhach.

1.2 Organizácia šprintu sa riadi FIA MŠP, národnými športovými predpismi, národnými športovými predpismi a ich prílohami pre šprint a príslušnými zvláštnymi ustanoveniami schválenými SAMŠ.

1.3 Zvláštne ustanovenia môžu byť pozmenené iba v zmysle článkov FIA MŠP a NŠP. Každá zmena, alebo každé doplňujúce ustanovenie budú oznámené očíslovanými a datovanými vykonávacími nariadeniami (VN), ktoré budú neoddeliteľnou súčasťou ZU. VN budú zverejnené na oficiálnej informačnej tabuli podujatia.

2. TRATĽ

2.1. Povrch trate

Povrch šprintárskej trate musí byť kvalitný betón alebo asfalt, bez výmoľov, širších prasklín a jám a musí byť očistený od nánosov blata, biologických nečistôt, prípadne olejových škvŕn a podobných nánosov zhoršujúcich adhéziu povrchu. Časť trate, prípadne celá rýchlostná časť môže byť penetrovaná špeciálnym materiálom, homologizovaným pre šprintárske závodenie.

2.2 Dĺžka trate

Trať je dlhá 1/4 míle (402,33m) alebo 1/8 míle (201,16m) v závislosti od preteku, dĺžka musí byť uvedená v zvláštnych ustanoveniach.

2.3. Rozmery trate

Trať sa rozdeľuje na rýchlostnú časť vid' čl. 2.2 a spomaľovacia časť. Pri variante 402,33m musí spomaľovacia časť trate merať minimálne 400m, pri variante 201,16m minimálne 200m.

Dĺžka selektívnej časti trate je súčet dĺžky rýchlostnej a spomaľovacej časti a jej šírka je 2m.

Šírka oboch paralelných dráh je min. 9m, tj. 4,5m/dráha, pričom stredová línia musí byť viditeľne označená kuželmi. Celková šírka trate je min. 17m.

2.4 Jazdné pruhy

Trať je rozdelená na dva samostatné jazdné pruhy. Oba pruhy sa riadia spoločnou štartovacou procedúrou ale časomiera funguje nezávisle pre oboch jazdcov. V rámci jednotlivých jazd sa môže jazdiť vo dvojiciach alebo jednotlivo. Cieľová línia musí byť vyznačená jednoznačne a dobre viditeľne šachovnicovými symbolmi v strede a na dvoch okrajoch šprintárskej dráhy na úrovni 402,33 alebo 201,16m.

2.5. Bezpečnostné oplotenie trate

Trať musí byť oddelená od divákov súvislým betónovým múrikom, zvodidlom alebo radom kovových mobilných oplotení s dodržaním min. 5m bezpečnostnej zóny medzi divákmi a pretekajúcimi vozidlami. Oplotenie trate začína od štartovacej brány a siaha min. 200m od štartovej línie. Pohyb divákov je dovolený len do vzdialenosti 100m od štartu.

2.6. Depo

V bezprostrednom napojení na trať musí byť pre jazdcov a ich tímy vyčlenená odstavná zóna - depo, z ktorého sa bezprostredne pretekár vie presunúť cez zónu "burn out" na štartovú čiaru. Veľkosť depa musí byť prispôbená tak, aby sa vozidlá nehromadili v selektívnej časti, aby bol zaručený ich plynulý presun do depa.

2.7 Zóna „Burn out“

Zóna "burn out" slúži na zahrievanie pneumatík, je tiež kovovým oplatením separovaná a jej min.šírka musí dosahovať 6m v dĺžke min.10m. Do tejto zóny komisár privolá ďalšiu dvojicu len v prípade ak už predošlá zaujala pozíciu na štartovej čiare, tým pádom v zóne burn out môžu byť maximálne 2 vozidlá. Povrch zóny sa doporúča chladiť vodou.

2.8 Poveternostné podmienky

Vhodnosť podmienok na trati ovplyvnených počasím vždy posúdi riaditeľ preteku. V prípade nepriaznivého počasia /silný vietor, dážď, mokrá trať, .../ sa môže pretek pozastaviť a tiež môže riaditeľ preteku korigovať časový harmonogram preteku.

Všeobecné zásady:

- na mokrom povrchu so súvislou vrstvou stojacej vody je závod do okamihu kým sa povrch nestane len vlhkým pozastavený
- kým je trať vlhká, uprednostnené sú jazdy kategórie Street voči kategórii Profi

3. ÚČASŤ NA PRETEKoch

3.1 Podmienky účasti na šprinte, prípustné vozidlá a vypísané klasifikácie sú uvedené v Ročenke SAMŠ 2012.

3.2 Pre disciplínu automobilový šprint licencia jazdca nahrádza licenciou súťažiacieho.

3.3 Každý pretekár sa môže šprintu zúčastniť s viacerými vozidlami, ale každé musí byť inej triedy. Za každé vozidlo musí podať prihlášku a zaplatiť prihlasovací vklad. V tomto prípade musí pri administratívnom preberaní /pri prvom vozidle/ nahlásiť, s ktorým vozidlom chce pretekať v rámci absolútneho poradia. Ak tak neurobí, bude v absolútnom poradí klasifikovaný s vozidlom, s ktorým ako prvým odštartuje do kvalifikácie

3.4 Na jednom vozidle sa nemôžu prihlásiť viacerí jazdci.

3.5 Počas šprintu sa môže vo vozidle nachádzať len jazdec.

4. PRIHLÁŠKY

4.1 Každý, kto sa chce zúčastniť šprintu, musí do termínu uzávierky prihlášok, doručiť organizátorovi prihlášku, zaplatiť prihlasovací vklad a v prípade jazdcov bez celoročnej licencie aj poplatok za dennú licenciu.

4.2 Keď sa pri technickom preberaní zistí, že vozidlo nezodpovedá skupine/triede do ktorej bolo prihlásené, môže byť na základe návrhu technických komisárov a rozhodnutím športových komisárov preradené do zodpovedajúcej skupiny/triedy.

4.3 Podpísaním prihlášky sa jazdec bez výhrad podrobuje športovej právomoci vyplývajúcej z FIA MŠP, národného športového poriadku, týchto predpisov a zvláštnych ustanovení.

5. PRIHLASOVACIE VKLADY A POISTENIE

5.1 Prihlasovacie vklady môžu byť:

5.1.1 vklad s voliteľnou reklamou organizátora (reklama a spôsob jej umiestnenie musí byť uvedený v ZU)

5.1.2 vklad bez tejto reklamy organizátora

5.2 Pretekári, ktorí nezaplatia predpísaný vklad, nemôžu byť na šprint prijatí.

5.3 Účastníci šprintu sú poistení voči škodám spôsobeným tretím osobám spoločnou poisťkou SAMŠ.

6. PREBERANIE PRED ŠTARTOM A KONTROLY V PRIEBEHU A PO SKONČENÍ

6.1 Každý pretekár, ktorý sa zúčastní šprintu, sa musí dostať aj s vozidlom k preberaniu v čase určenom v ZU.

6.2 Keď sa pri technickom preberaní zistí, že vozidlo nevyhovuje, môžu športoví komisári stanoviť termín pre uvedenie vozidla do zodpovedajúceho stavu.

6.3 Ak vozidlo nebude uvedené do zodpovedajúceho stavu, nebude mu povolený štart.

6.4 Pri administratívnom preberaní sa uskutoční kontrola licencií, vodičských preukazov pretekárov, dokladov od súťažného vozidla (športový preukaz, technický preukaz).

6.5 Technické preberanie vykonávané pred štartom má všeobecný charakter (kontrola značky a typu vozidla, zaradenie vozidla do skupiny/triedy v ktorej je prihlásené, kontrola bezpečnostných prvkov, spôsobilosť vozidla podľa dopravných predpisov a pod).

6.6 V prípade kolízií na trati si musí jazdec dať svoje vozidlo skontrolovať technickým komisárom, ktorý rozhodne o možnosti pokračovania v preteku.

7. ŠTARTOVÉ ČÍSLA, REKLAMA

7.1 Každý pretekár obdrží od organizátora štartovné číslo, ktoré je povinný umiestniť na súťažnom vozidle podľa ZU pred technickým preberaním.

Každý pretekár je tiež povinný umiestniť na vozidlo povinnú reklamu organizátora a v prípade, že neodmietol voliteľnú, tak aj tú.

8. ŠTARTOVACIA PROCEDÚRA

8.1 Časomiera

Meranie časov šprintérskych závodov môže vykonávať zariadenie, ktoré spĺňa nasledovné kritéria:

- vybavenosť automatizovaným signalizačným zariadením štartovacej procedúry
- vybavenosť veľkoplošnými digitálnymi displejmi schopnými po skončení meranej jazdy ukázať aspoň hodnotu "netto času" na oboch dráhach
- na štartovej línii na oboch tratiach musí disponovať min.3 fotobunkami, ktoré sledujú správnu pozíciu pri štarte, prípadný skorý štart, naopak spätné vycúvanie z vhodnej pozície a reakčný čas
- vo vzdialenosti 60 stôp (18,36m) na oboch dráhach po 1 fotobunke, merajúcej 1.čiasťkovú hodnotu
- vo vzdialenosti 330 stôp (101m) na oboch dráhach po 1 fotobunke, merajúcej 2.čiasťkovú hodnotu
- vo vzdialenosti 660 stôp (201,16m) na oboch dráhach 2 fotobunky, merajúce čas na 1/8 míle a dosiahnutú rýchlosť
- vo vzdialenosti 1000 stôp (305m) na oboch dráhach po 1 fotobunke, merajúcej 3.čiasťkovú hodnotu
- vo vzdialenosti 1320 stôp (402,33m) na oboch dráhach 2 fotobunky, merajúce čas na 1/4 míle a dosiahnutú rýchlosť. Rýchlosť sa meria na posledných 20-tich metroch rýchlostnej časti a vyhodnocuje sa ako priemerná rýchlosť tohto úseku.
- poskytnutie výstupu "timeslip" po každej meranej jazde každému pretekárovi, na ktorom figurujú všetky namerané hodnoty danej jazdy
- presnosť merania času 0,001 s, presnosť merania rýchlosti 0,01km/h

8.2 Štartovacia lampa

Ukazuje funkcie potrebné pre jazdca, ktoré potrebuje k správnomu umiestneniu sa k štartu, nastavenia správnej pozície a k samotnej signalizácii štartu ako i výsledok jazdy (vyznačí dráhu ktorá vyhráva).

8.3 Postup štartu

Pred postavením sa na štartovú líniu má každý pretekár možnosť 2 zahrievacích procedúr - "burn out" na suchom alebo mokrom povrchu.

Pretekár sa na štartovú čiaru posunie len na základe znamenia štartéra.

Pretekár zaujme pozíciu na štart nasledovne:

- pri pomalom posúvaní sa, najprv čaká na vysvietenie horného radu bielych lúčov „pre stage“ (koleso vozidla prešlo 1. fotobunke) a pri miernom posunutí sa a pri rozsvietení sa 2.radu bielych svetiel „stage“ (koleso vozidla prešlo 2. fotobunke) zastaví vozidlo a v správnej pozícii čaká na štart.

V momente, keď na oboch dráhach pretekári zaujmú správne pozície „stage“ (svietia obe rady bielych lúčov „pre stage“ „stage“) sa automaticky postupne rozsvietia tri žlté štartové svetlá („Three amber starting sytem lights“) a následne zelené svetlo, ktoré povoľuje štart („Green light“) a spúšťa pretek.

V prípade skorého štartu sa na danej dráhe vysvieti červené svetlo („Red light“) a čas sa anuluje.

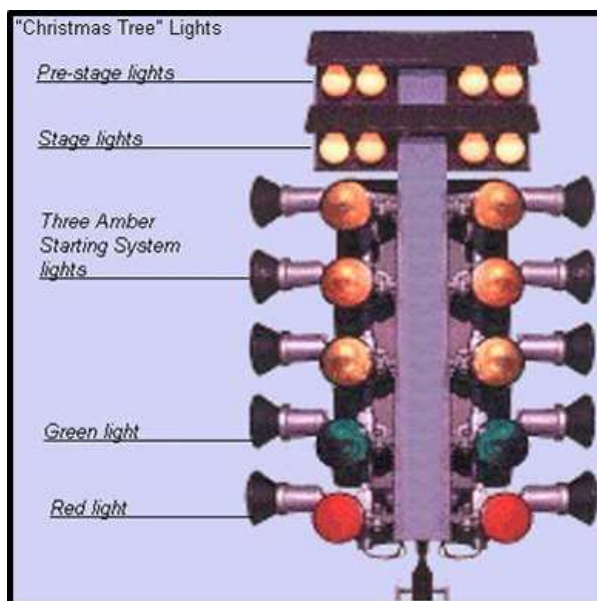
K štartu dôjde v momente vysvietenia sa zelenej lampy, avšak časomieru spustí každý pretekár zvlášť.

Pred štartom je v prípade zhasnutia agregátu pretekárskeho vozidla povolené jedno znovuspustenie.

Po prvom neúspešnom pokuse znovuspustenia agregátu sa na pokyn štartéra vozidlo posunie späť do depa.

Štartovú čiaru musí vozidlo opustiť bez vonkajšej pomoci do 10-tich sekúnd po povelu na štart

Štartovací komisár má právo na skoršie spustenie štartu .ak obe vozidlá nezaujali pozíciu "stage" v prípade ak zväži, že niektorý pretekár bezdôvodne zdržuje štartovaciu procedúru.



9. PRIEBEH ŠPRINTU

- Každý sa pretekov zúčastňuje na vlastnú zodpovednosť
- Počas meranej jazdy je použitie bezpečnostných pásov a prilby povinné!
- Používanie telemetrických, počítačových zariadení, optimalizujúcich nastavenia elektroniky sú povolené len v depe.
- V celom areáli preteku platia predpisy cestnej premávky a povolená max.rýchlosť (okrem rýchlostnej meranej časti) je 30km/h.
- V mieste konania pretekov, v celom areáli je pálenie gúm, driftovanie a akákoľvek akrobacia prísne zakázaná okrem vyhradených miest, na to určených.
- Zahrievanie gúm, je možné výlučne vo vyznačenom úseku pred štartovou čiarou, v takzv. „burn out zóne“. V 1 jazde môže pretekár vykonať max. 2 burn out-y.
- Po dokončení rýchlostnej časti sa každý pretekár čo najrýchlejšie presunie krajným jazdným pruhom, selektívnou časťou do depa, pričom dodrží maximálnu povolenú rýchlosť.
- Pretekár je povinný po vrátení sa z rýchlostnej časti odparkovať v areáli depa svoje vozidlo tak, aby neobmedzoval ostatných jazdcov vo vracajúcom pruhu a takisto pohyb v depe.

9.1 Kvalifikácia

- Kvalifikácia sa musí skladať minimálne z troch 30-minútových blokov, jazdci nemusia absolvovať merané jazdy v každom bloku
- V prípade zhoršeného povrchu v jednej z dráh, môže kvalifikácia prebiehať len v jednej dráhe
- Do kvalifikácie môžu nastúpiť len jazdci a vozidlá, ktoré prešli administratívnym a technickým preberaním
- Dĺžka kvalifikácie je časovo obmedzená podľa ZU, jazdci môžu absolvovať ľubovoľný počet jazd
- Podmienkou klasifikácie v kvalifikácii je úspešné absolvovanie minimálne dvoch kvalifikačných jazd
- Pri kvalifikácii nemusia byť v oboch jazdných pruhoch vozidlá tých istých skupín alebo tried
- Nameraný kvalifikačný čas sa rovná rozdielu medzi časmi pretnutia štartovacej a cieľovej fotobunky (netto čas)
- Všetky dosiahnuté časy z kvalifikácie musia byť pretekárom priebežne sprístupnené buď v elektronickej forme na monitore alebo v tlačenej forme na vývesnej tabuli organizátora
- Najlepší dosiahnutý čas v ľubovolnej kvalifikačnej jazde je výsledkom jazdca v kvalifikácii
- V prípade rovnakého najlepšieho času rozhoduje o poradí maximálna dosiahnutá rýchlosť v týchto jazdách, potom čas druhej najlepšej jazdy, resp. rýchlosť atď.

9.2 Finálové jazdy

- Finálové jazdy sa jazdia samostatne v každej triede
- Do finálových jazd postupuje 8 najlepších z kvalifikácie v každej triede podľa dosiahnutých netto časov

- Finálové jazdy sa jazdia podľa pavúkov z Prílohy I.
- Právo na výber jazdného pruhu vo finálových jazdách má pretekár s lepším kvalifikačným časom
- Ak sa pretekár nedostaví na finálový duel do 1 minúty od vyzvania, prehráva tento finálový duel. Riaditeľ preteku môže tento čas kvôli rôznym okolnostiam predĺžiť.
- Ak jazdec nemá vo finálových jazdách súpera, musí jazdu absolvovať samostatne podľa pravidiel finálových jász. Nedokončenie jazdy alebo nesprávny štart znamená odstúpenie jazdca /nepostupuje do ďalšieho kola/.
- Finálovú jazdu vyhráva jazdec s lepším brutto časom (súčet reakčného a netto času), teda jazdec, ktorý po správnom štarte prejde prvý cieľom
- V prípade ak jazdec odštartuje skôr ako bol daný pokyn na štart, jazdu prehráva, ak obaja pretekári vykonajú skorý štart, jazdu vyhráva jazdec ktorý neskôr pochybil.
- Finálové jazdy sa jazdia na jednu jazdu, v prípade rovnakého výsledného času (brutto čas) rozhoduje lepší netto čas
- Opakovanie niektorej finálovej jazdy nie je dovolené, výnimkou je prípad, ak riaditeľ preteku usúdi, že jazda bola ovplyvnená problémom časomierou alebo pochybením štartovacieho komisára. Ak pretekár nevie dokončiť finálovú jazdu zavinením druhého pretekára, jazdu vyhráva a postupuje ďalej.
- Víťaza preteku určí finálová jazda medzi dvoma postupujúcimi zo semifinále, porazení jazdci z finálových jász už o umiestnenie nesúťažia, tretie miesto získava porazený semifinalista z lepším časom v semifinále (brutto čas).

9.3 Superfinále

Okrem finálových jász jednotlivých tried sa na každom preteku jazdí i Superfinále, v ktorom sa stretnú 8 najrýchlejší jazdci bez ohľadu na kategóriu a triedu, v ktorej súťažili. Superfinálové pavúky sa jazdia podľa Prílohy I.

- Poradie v superfinále tvorí absolútne poradie podujatia.

10. TRESTY

10.1 Správanie sa počas preteku

- Každý pretekár môže absolvovať kvalifikačnú jazdu výlučne na vozidle, ktoré bolo spolu s ním prebraté do preteku. Ak tak urobí s iným vozidlom, bude z preteku vylúčený.
- V selektívnej časti (jazdný pruh ktorým sa pretekári vracajú) platí rýchlostné obmedzenie 30km/h, ak nie je v ZU uvedené inak, každé porušenie bude potrestané riaditeľom pretekov finančným trestom 100€, pri druhom porušení bude jazdec vylúčený
- Pod trestom vylúčenia platí prísny zákaz vykonávania akrobatických kúskov (slalom, jazda na jednom kolese, drift, pálenie gúm) a bezdôvodného zastavenia.
- Nedisciplinované správanie ako i porušovanie parkovného poriadku riaditeľ preteku potrestá finančným trestom vo výške 100€, pri druhom porušení bude jazdec vylúčený.
- bezdôvodne opustenie vozidla v selektívnej, rýchlostnej alebo spomaľovacej časti bude potrestané vylúčením z preteku

10.2 Vylúčenie z jazdy /anulovanie času/

Vylúčenie /anulovanie/ dosiahnutého času nastáva v týchto prípadoch:

- Pretnutie stredovej čiary, alebo krajnice alebo bočných kontakt s druhým vozidlo
- Skorý štart /červená signalizácia/, pri finalových súbojoch prehráva jazdec, ktorý to porušil prvý
- Kontakt so zariadením časomierou
- Bezodôvodne nízka rýchlosť v rýchlostnej časti

11. PROTESTY, ODVOLANIA

11.1 Každý protest proti výsledkom súťaže, resp. proti technickému stavu iného vozidla musí byť podaný v súlade s FIA MŠP; najneskôr do 30 minút po vyvesení predbežnej klasifikácie kvalifikácie na výsledky kvalifikácie, resp. najneskôr do 30 min. po vyvesení predbežnej záverečnej klasifikácie na výsledky finálových jász.

11.2 Každý protest musí byť podaný písomne riaditeľovi preteku spoločne s poplatkom, ktorého výška musí byť uvedená v ZU, ktorá bude vrátená v prípade, že protest bude uznaný.

11.3 Keď protest vyžaduje demontáž a montáž rôznych častí vozidla, je protestujúci povinný zložiť ďalšiu zálohu vo výške, ktorá je uvedená v Ročenke SAMŠ 2012.

11.4 Keď bude protest zamietnutý a náklady s ním spojené budú vyššie ako zložená záloha, uhradí protestujúci rozdiel. Naopak, keď budú náklady nižšie, bude rozdiel vrátený.

11.5 Pretekár má právo sa odvolať proti rozhodnutiu podľa článkov FIA MŠP a podľa ustanovení NŠP.

11.6 Všetci pretekári so svojimi vozidlami musia byť do doby vyvesenia oficiálnej klasifikácie kvalifikácie resp. finálových jász k dispozícii riaditeľovi preteku.

12. CENY, POHÁRE, ODOVZDÁVANIE CIEN

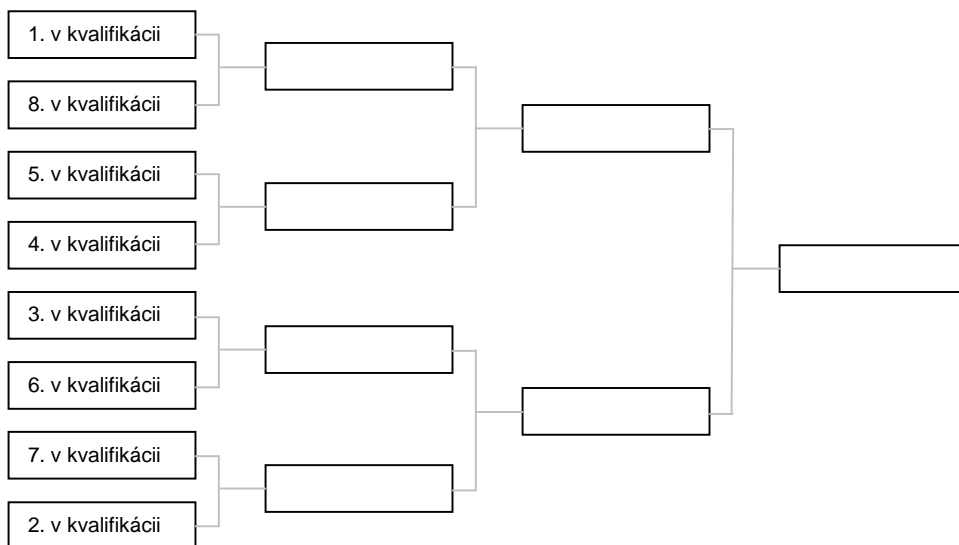
Zoznam cien a pohárov musí organizátor uviesť v ZU. Odovzdávanie cien bude vykonané podľa programu uvedeného v ZU.

PRÍLOHA I.

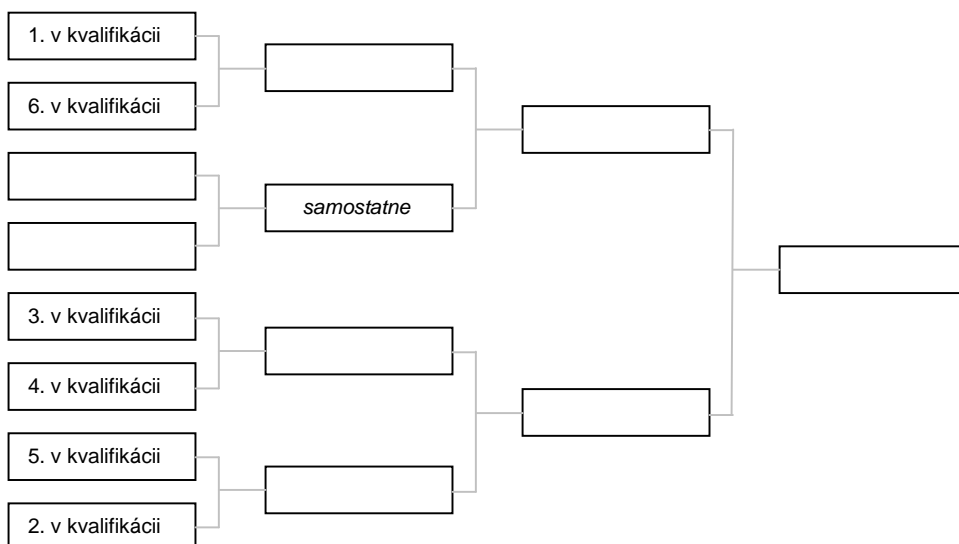
Finálové pavúky

Finálové jazdy v každej klasifikácii sa budú jazdiť podľa týchto pavúkov v závislosti od počtu prebratých jazdcov v príslušnej klasifikácii:

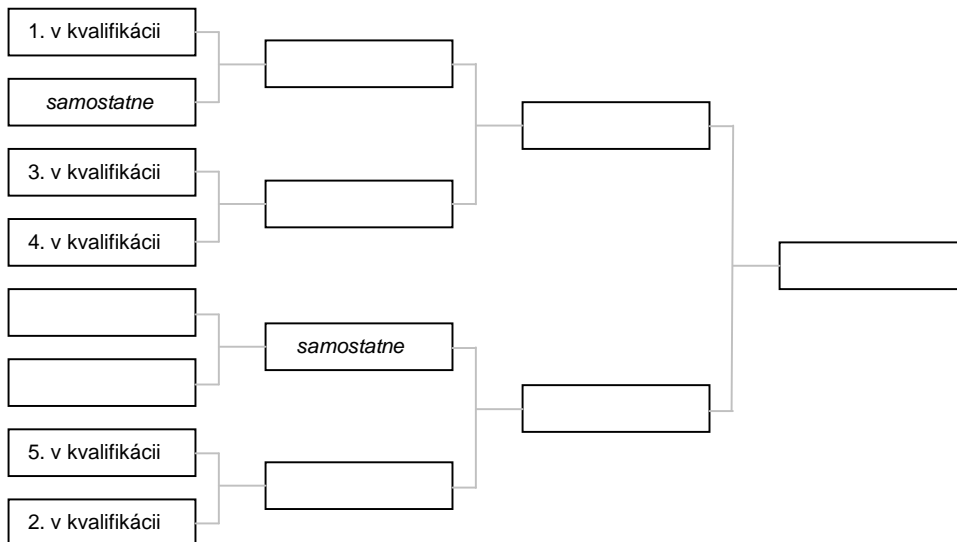
a) 7 a viac jazdcov (pri 7 jazdcov ide víťaz kvalifikácie v štvrtfinále samostatnú jazdu)



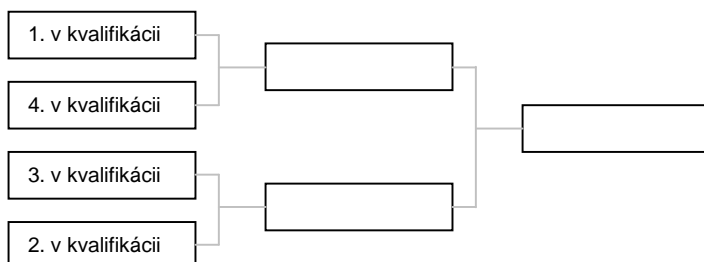
b) 6 jazdcov



c) 5 jazdcov



d) 4 alebo 3 jazdci (pri 3 jazdcov ide víťaz kvalifikácie samostatnú jazdu v semifinále)



e) 2 jazdci

