

**PRAVIDLA RC AUTOKLUBU ČESKÉ
REPUBLIKY PRO ZÁVODY SERIÁLU
MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY**

2018

1:10 IC Track 200mm

1:8 IC

část B a C



PRŮBĚH ZÁVODU

I.B. Organizační složka závodu

1.1.B. Ředitel závodu – určen pořadatelem v den závodu a vyhlášen při rozpravě, traťový komisař – určen pořadatelem a představen v rozpravě, technický komisař – určen pořadatelem a představen v rozpravě, startér – určen pořadatelem a představen v rozpravě, hlavní rozhodčí - musí mít platnou licenci rozhodčího, alespoň “B“ pro tuto sekci, výsledkový servis – web RCAČR.

1.2.B. Pořadatel v den závodu má minimálně za povinnost zajistit kontrolu tratě, kterou konzultuje a nechá schválit traťovým komisařem, který vyhlásí její způsobilost při rozpravě. Dále, zajistit kompresor na čištění modelů, prostor pro vyvěšování výsledků jízd a po prezentaci vyvěsit startovní listinu (seznam přihlášených a prezentovaných jezdců).

1.3.B. K prezentaci se závodník dostaví s modelem, pokud není určeno jinak organizátorem. Organizátor doplní jednotlivé skupiny a do 9:20 hod. vyvěsí rozdělení do jednotlivých skupin.

1.4.B. Orientační časový harmonogram - musí být uveden v upoutávce na závod

8:00 - 9:00	Volný trénink
8:00 - 8:45	Prezentace závodníků
9:15 - 9:30	Rozprava – trať uzavřena
9:30 - 9:35	Odevzdání vysílačů, pokud je určeno pořadatelem
9:35 - 9:45	Rezerva - Trať uzavřena
9:45	Závod dle rozpisu pořadatele

1.5.B. Celodenní časový harmonogram je určen pořadatelem dle počtu startujících a klimatických podmínek - není závazný.

II.B. Trénink – doplnění

2.1.B. Pořadatel musí umožnit trénink jezdců ve volném tréninku nejméně den před závodem a to v minimální délce alespoň 2 hodin a v den závodu v délce jedné hodiny (např. od 8:00 do 9:00).

2.2.B. Trénink nemusí být organizován pořadatelem, avšak v případě žádosti jezdců je věcí pořadatele, aby tak učinil a určil tréninkové skupiny s časovým intervalem tréninku.

III.B. Startovné

3.1.B. Startovné pro jeden soutěžní den činí max. 350,-Kč. V případě druhé kategorie 200,-Kč.

3.2.B. Opožděné přihlášení ... viz obecná pravidla „A“.

IV.B. Průběh závodu

4.1.B. Jednotlivé závody jsou obvykle pořádány jako jednodenní.

4.2.B. Všechny kvalifikační rozjížděky trvají pro 1:10 - 4 min. a pro 1:8 - 5 minut, počet rozjížděk bude upřesněn na rozpravě.

4.3.B. 1/4 finálové jízdy trvají 15 min., 1/2 finálové trvají 20 min. a finálová jízda 30 - 45 min. plus dojezdový čas na dokončení posledního kola, max. 30 sekund. Přesný čas finálové jízdy bude upřesněn na rozpravě.

Kat. 2WD jede finále na 30 min.

4.4.B. Minimální čas mezi startem jednotlivých jízd je 5 minut.

4.5.B. Pokud jezdcí zhasne v jízdě motor, nebo dojde k jakékoliv technické závadě, není povoleno opětovné nastartování či oprava mimo boxy či depo.

4.6.B. Startovní rošt by měl mít minimálně 2metrové rozestupy, maximálně však 4metrové. Rošt na rovném úseku je žádoucí, avšak není podmínkou.

V.B. Start a startovací procedura

5.1.B. Start rozjížděk probíhá chronologicky následovně:

Hlášení 4 minuty do startu, 3 minuty do startu - trať je otevřena, vozy krouží po dráze, dále je oznamováno 2 min., 1 min., 30sec., 20 sec., 10 sec., až do ohlášení START, kdy proběhne „letný start“. 10 sec. před startem nesmí žádné vozidlo zastavit na dráze - výjimkou jsou boxy a boxová ulička.

5.2.B. Start semifinálových a finálových jízd je vždy ze startovního roštu.

VI.B. Porucha počítačícího zařízení – opakování jízdy

6.1.B. V případě poruchy měřícího zařízení v průběhu jednotlivé jízdy je jízda automaticky opakována.

6.2.B. Rozhodčí má právo jednotlivou jízdu pro její celkovou neregulérnost zrušit a opakovat, zejména při hromadných kolizích v prvním kole po startu.

VII.B. Systém závodu

7.1.B. Rozdělení do skupin - při prvním závodě seriálu sezóny - bude přihlédnuto k výsledkům předchozího ročníku.

7.2.B. V dalších závodech bude brán zřetel při tvorbě skupin na průběžné pořadí v seriálu, aby ve stejné skupině nebyl první a poslední závodník seriálu.

7.3.B. Rozjížděky se jedou systémem letmého startu.

7.4.B. Řazení na roštu v 1/4 a 1/2 i finálových jízdách je dáno dle postupového klíče.

7.5.B. Nasazování není povinností.

7.6. B. Konec jízdy je ohlášen každému jednotlivci zvlášť, faktický konec celé jízdy je až hlášením „všichni konec“.

7.7.B. Po oznámení, že závodník ukončil jednotlivou jízdu, je povinen buď dokončit započaté kolo, nebo zastavit vozidlo na vhodném místě závodní tratě tak, aby se zabránilo dojezdovým kolizím a případně nebránil ostatním jezdcům v další jízdě. Než zazní „všichni konec“ nesmí se žádný model otočit a jet v protisměr.

7.8.B. Pro rok 2018 jsou doporučena startovní čísla. Startovní číslo je libovolné a nesmí se shodovat s číslem jiného jezdce registrovaného v RCAČR pro kategorii 1:10 IC. Rozdělení čísel bude na prvním závodě MČR 2018.

VIII.B. Kvalifikační, 1/4, 1/2finálové a finálová jízda

8.1.B. Rozjížděky jsou startovány systémem „letného“ startu se spínaným vlastním časem.

8.2.B. 1/4,1/2 finálové a finálové jízdy jsou startovány systémem hromadného startu z roštu a jednotným časem s rozhodujícím pořadím.

8.3.B. Jede se 3-5 rozjížděk po max. 10 vozech, započítává se jedna nejlepší rozjížděka každého jezdce, to je nejvíce absolvovaných kol a nejkratší dojezdový čas. Počet rozjížděk se upřesní na rozpravě.

8.4.B. Před první rozjížděkou, semifinále či finále startér může provést zkoušku rušení, pro kterou je vyhrazen čas před ohlášením tří minut do startu, záleží na dohodě s pořadatelem.

8.5.B. Z rozjížděk nikdo nepostupuje přímo do finále. Všichni jsou dle klíče rozděleni do SF.

8.6.B. Podle dosažených výsledků postupují závodníci do semifinálových skupin, ze kterých dále pokračují vždy první 3 závodníci do dalšího SF. V případě 1/2 finále postupuje ještě čtvrtý a pátý jezdec dle lepšího výsledku do hlavního finále.

IX.B. Děšť a klimatické podmínky

9.1.B. V případě, že se z klimatických nebo jiných důvodů neodjedou alespoň všechny rozjížděky, závod nelze oficiálně počítat. Taktéž nelze udělat celkové pořadí z rozjížděk, pokud byly rozjížděky ovlivněny klimatickými změnami (děšť).

9.2.B. V případě, že dojde k tak výrazným klimatickým změnám v průběhu 1/4, 1/2, finále, že nelze v jízdě pokračovat a jízda není alespoň v 2/3 svého času, nelze okamžitý výsledek započítat, v opačném případě ano.

9.3.B. Toto se netýká poruchy měření, či výpadku elektrické energie. V těchto případech se jízda vždy opakuje.

9.4.B. Míru nezpůsobilosti tratě či jízdy určuje předseda sekce, ředitel závodu, traťový komisař a hlavní rozhodčí. O zrušení závodu musí rozhodnout komise (předseda sekce, ředitel závodu, traťový komisař, hlavní rozhodčí). V případě neúplnosti komise a nerozhodnosti hlasů rozhoduje hlas předsedy sekce. Pokud předseda sekce není přítomen, rozhodující je hlas hlavního rozhodčího.

X.B. Penalizace a protesty – doplnění

10.1.B. Kdokoliv z jezdců zapříčiní prodlení časového sledu, nebo naopak „ulije start“, je poprvé napomenut, případně trestán posledním místem na roštu (rozhoduje rozhodčí).

10.2.B. Pokud závodník nepředá ihned po ukončení jízdy vozidlo na označené místo, škrta se mu doposud nejlepší dosažený čas.

10.3.B. V případě startu s modelem neodpovídajícím technickým předpisům, bude závodníkovi škrtnuta poslední jízda.

10.4.B. V případě, že závodník absolvoval jízdu s upraveným motorem odporující pravidlům, bude vyloučen ze závodu - proti tomuto rozhodnutí není odvolání.

Za opakované závažné porušení technických pravidel bude závodník vyloučen ze seriálu.

10.5.B. Za nesportovní chování na tribuně, za nebezpečnou jízdu nebo za zkracování tratě bude jezdec penalizován rozhodčím závodu nebo jím pověřenou osobou – STOP and GO nebo napomenutím. Tento trest musí splnit do dvou následujících kol. Pokud tak neučiní, bude klasifikován jako poslední v dané jízdě. Pokud nelze STOP and GO uplatnit, rozhodčí má právo změnit pořadí. Rozhodčí má právo použít i jiný trest, například přičíst v jízdě hříšníkovi čas.

10.6.B. Narážení závodníka zezadu se získáním výhody, zkrácení tratě a ponechání si výhody s tím související – STOP and GO.

10.7.B. Proti pomocné práci startéra nelze podat protest.

XI.B. Mechanici

11.1.B. Počet mechaniků pro každého jezdce v boxech je omezen na dva.

11.2.B. Vzájemná výpomoc mechaniků není zakázána.

XII.B. Systém hodnocení

12.1.B. Hodnocení závodu je bodované dle pravidel EFRA 60 závodníku (1. 50, 2.46, 3.42, 4. 38, dále po -2 bodech až do 1 bodu, ostatní dostanou po 1 bodu).

12.2.B. Hodnocení není závazné a může být před prvním závodem seriálu upraveno, avšak v průběhu seriálu nesmí být měněno.

12.3.B. Ocenění pro jednotlivý závod:

1.– 3. místo pohár nebo ekvivalent dle možností pořadatele

junior - 1. místo (vyhlášení)

40+ - 1. místo (vyhlášení)

XIII.B. Systém hodnocení seriálu

13.1.B. Každý závod je hodnocen samostatně a jeden nejhorší z celého počtu vypsanych

závodů se škrta.

13.2.B. Ocenění pro seriál:

- 1. - 3. místo pohár
- Junior a 40+ 1.místo pohár
- další umístění dle možností
- + sponzorské dary

TECHNICKÁ SPECIFIKACE – 1:8 IC – C

Dle pravidel EFRA

TECHNICKÁ SPECIFIKACE – 1:10 IC200mm - C

I.C. Obecná ustanovení

1.1.C. Co není povoleno, je zakázáno

1.2.C. Důkazní povinnost je vždy na straně závodníka. O případných sporných bodech bude na základě protestu rozhodovat komise složená z předsedy sekce, rozhodčího závodu a technického komisaře.

II.C. Kategorie

2.1.C. Kategorie modelů 1:10 IC Scale 4WD se s spalovacím motorem

2.2.C. Kategorie modelů 1:10 IC Scale 2WD se s spalovacím motorem

III.C. Technická specifikace modelu

3.1.C. Obecně platné rozměry:

min/max. šířka modelu včetně karoserie	175/205mm
min./ max. šířka podvozku včetně kol	170/200mm
min/max. délka vozu včetně karoserie a křídel	360/460mm
max. šířka předních kol	26mm
max. šířka zadních kol	30mm
min./max. rozvor	230/270mm
min.váha bez paliva včetně transpondéru	1650 g (neplatí pro 2WD)

IV.C. Karoserie

4.1.C. Je povoleno použití pouze měkkých (např.lexan) karosérií typu DTM.

4.2.C. Karoserie musí mít svoji tvarově reálnou předlohu a musí být nabarvena. Okna musí zůstat průhledná a nesmí být zabarvena.

4.3.C. Vůz by měl být označen alespoň pro finálové jízdy min. jedním startovním číslem na přední kapotě či předním skle vozu. Minimální výška čísla je 40mm, šířka je dána počtem cifer, min. však 25mm na číslo. Číslo musí být černé na bílém podkladu s okrajem min 5mm. Čísla přiděluje pořadatel závodu, viz bod 7.8.

4.4.C. Upravena smí být dle následujících pravidel:

- max.otvor v předním okně 50mm – nesmí zasáhnout do prostoru střechy, pokud je ve střechě tankovací otvor
- boční přední okna mohou být stažená
- zadní okno odstraněné
- otvor pro žhavení max. 35mm
- otvor pro přístup k palivové jehle max.10mm
- otvor pro výfuk max.20mm
- otvor pro anténu 10mm (v kterékoli části karosérie)
- tankovací otvor ve střechě max. 50mm a nesmí zasahovat do předního okna karoserie, pokud je v okně otvor pro chlazení. (Lze použít jeden společný otvor pro chlazení i tankování max. 50mm zasahující z čelního okna do střechy. Tento otvor však musí být nad tankovacím otvorem nádrže. Žádný další otvor v čelním skle pak již není akceptován.)
- rozměry zadního přitlačného křídla
 - šíře max. 200mm (šíří karoserie)
 - hloubka max. 45mm (neplatí pro 2WD)
 - výška horní hrany křídla musí být max. ve vodorovné rovině se střechou karoserie (neplatí pro 2WD, zde smí křídlo převyšovat střechu max. o 10mm)

Karoserie nesmí být upravena jinak, než je povoleno.

4.5.C. Měření vozu DTM viz nákresy v příloze na konci pravidel

4.6.C. Při znatelném opotřebením karoserie (roztrhání, utržená část karoserie,...) musí být karoserie vyměněna. S poškozenou karoserií je povoleno dojet pouze aktuální jízdu. Dojde-li k poškození během rozjížděk, musí být karoserie po dojetí opravena nebo nahrazena karoserií nepoškozenou – opravy jsou povoleny pouze u trhlin. Při výraznějším poškození (např. chybějící části karoserie) musí být karoserie nahrazena za novou!!!

V.C. Pneumatiky

5.1.C. Mohou být libovolného typu a výrobce o rozměrech:

- max. šířka předních kol 26mm
- max. šířka zadních kol 30mm

5.2.C. Prostředky pro čištění a zvýšení přilnavosti pneu jsou povoleny . Pořadatel může však rozhodnout jinak a převzít kontrolu nad používáním těchto prostředků.

VI.C. Motory

6.1.C. Mohou být libovolné max. objemu 2,11 ccm (pro kategorii 2WD do objemu 2,5 ccm)

6.2.C. Počet kanálu neomezen.

6.3.C. Sací hrdlo karburátoru max. otvor 5,5mm. (neplatí pro 2 WD)

VII.C. Výfuky

7.1.C. Libovolného výrobce.

7.2.C. Trubička výfuku min. délky 10mm a max. vnitřního průměru 5,2mm.

7.3.C. Výfuk nesmí přesáhnout obrys karoserie víc jak o 10 mm.

7.4.C. Pevné nástavce výfukové trubičky jsou zakázány.

VIII.C. Tuningové díly

8.1.C. Jsou obecně povoleny, pokud nemění technickou specifikaci vozidla..

IX.C. Vzduchový filtr

9.1.C. Je povoleno použití libovolného vzduchového filtru, podporujícího nasávání čistého vzduchu. Tento musí být umístěn uvnitř tlumiče sání (INSBOX), který nesmí být žádným způsobem upravován. Tento komplet je nasazen na sací hrdlo karburátoru. (neplatí pro 2WD)

9.2.C. Filtr s tlumičem sání nesmí v žádném případě vyčnívat mimo obrys karoserie.

X.C. Palivo

10.1.C. Je povoleno použití libovolného paliva, s maximálním obsahem nitrometanu 16%.

XI.C. Nárazníky

11.1.C. Je povoleno použití individuálních pěnových (měkkých) nárazníků po obvodu podvozku, nepřesahující obrys karoserie.

XII.C. Nádrž a filtr

12.1.C. Objem nádrže včetně přívodní hadičky karburátoru max. 75ccm. Filtr paliva smí být jakýkoliv.

XIII.C. Pružiny

13.1.C.Pružiny tlumičů lze použít libovolného typu a výrobce.

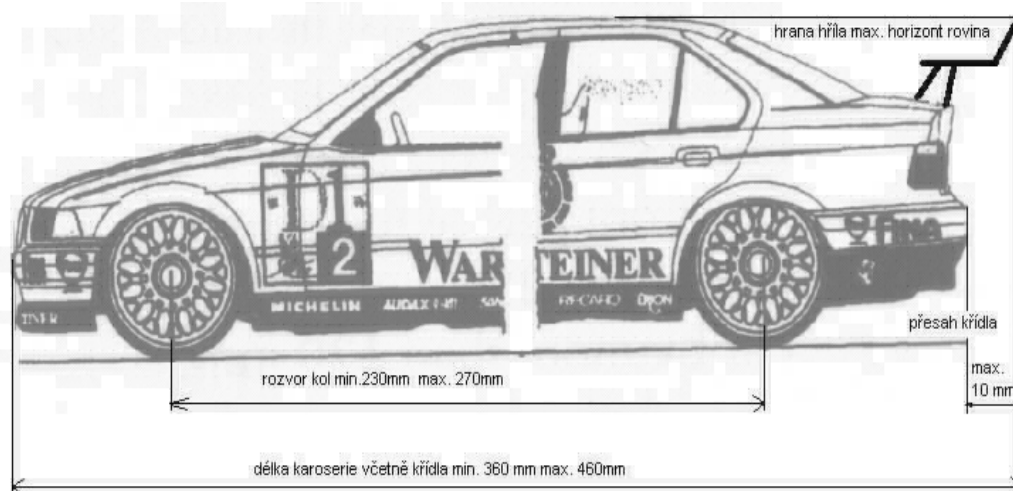
XIV. Náplně

14.1.C. Veškeré olejové náplně tlumičů a diferenciálů je možné použít od libovolného výrobce a libovolné hustoty.

Zpracoval: Miroslav Jurenka předseda RCAČR

Odsouhlasil: předsednictvo RCAČR

Příloha k bodu 4.5.C Měření vozu DTM - nákresy:



horizontální rovina křídla se měří od horizontální roviny plata tzn. plato je položeno v horizontální rovině na podložce tak, aby kola byla volně a nedotýkala se podložky (stejně jako u měření výšky vozu)

