

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

2012

1:10 IC 200mm, část B a C



PRŮBĚH ZÁVODU – 1:10 IC 200mm - B

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 RČAČR

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 dodatečně přihlášenými na konec startovní listiny 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. Startovní

3.1.B. Startovní pro jeden soutěžní den činí max. 300,- Kč. (Doporučeno 250,-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 3-4 kvalifikační rozjížděky trvají 5 minut bez možnosti tankování v jejím průběhu, 1/4 finálové jízdy trvají 15 min.

4.3.B. 1/2 finálové trvají 20 minut a finálová jízda 45 min. plus dojezdový čas na dokončení posledního kola, max. 30 sekund.
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. Rošt by měl být s rozestupy minimálně 2 metry maximálně však 4 metry. 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 „letmý start“, od 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 - musí být přihlédnuto k výsledkům předchozího ročníku..

7.2.B. V dalších závodech musí být 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 na 5 min.

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 2012 jsou doporučena startovní čísla. Startovní číslo je číslem absolutního pořadí jezdce v roce 2011. V případě, že se jezdec seriálu v roce 2011 neúčastnil bude mu číslo na sezónu 2012 přiděleno předsedou sekce. Závodník si startovní číslo umístí na přední kapotu karoserie vozu, nebo čelní sklo.

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. Jedou se 3-4 rozjížděky po max. 10 vozech, započítává se jedna nejlepší rozjížděka každého jezdce, to je nejvíce absolvovaných kol a nejkratší dojezdový čas

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, závodníci postupují do semifinálových skupin, ze kterých postupují první 3 vždy do dalšího SF, v případě 1/2 finále ještě čtvrtý a pátý dle lepšího výsledku do hlavního finále.

IX.B. Déšť 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 (déšť).

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 el. energie v těchto případech se jízda vždy opakuje.

9.4.B. Míru nezpůsobilosti tratě, jízdy, určují 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 př. sekce, v případě jeho nepřítomnosti 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 do té doby 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, za zkracování tratě – STOP and GO nebo napomenutí - vyhlásí rozhodčí závod, nebo jím pověřená osoba, dohlížející na objektivnost jízdy. Tento trest musí naplnit do dvou následných kol kdykoliv. Pokud tak neučiní, bude klasifikován jako poslední v dané jízdě. Pokud nelze STOP and GO uplatnit, má právo rozhodčí 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 jednoho.

11.2.B. Vzájemná výpomoc mechaniků není zakázána.

XII.B. Systém hodnocení

12.1.B. Hodnocení závodu je bodové 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 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 do celkového hodnocení se započítávají čtyři nejlepší bodové výsledky z pěti až šesti vyspaných závodů.

13.2.B. Ocenění – seriál:

1. - 3. místo pohár

Junior a 40+ 1.místo pohár

další umístění dle možností

+ sponzorské dary

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 křidel	360/460mm
	max. šířka předních kol	26mm
	max. šířka zadních kol	30mm
	min./max. rozvor	230/270mm
	Min.váha bez osobního transponderu	1725g (neplatí pro 2WD)
od 2013	Min.váha bez osobního transponderu	1550g (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 včetně přitlačného křídla 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 v minimální velikosti čísla - výška čísla 40mm, šířka je dána počtem cifer min. však 25mm na číslo. Číslo musí být černé na bílém podkladu s okrajem min 5mm. Číslo 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 střeše 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 střeše 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 50 mm zasahující z čelního okna do střechy. Tento však musí být nad tankovacím otvorem nádrže. Žádný další otvor v čelním skle pak již není akceptován.)
 - rozměry zadního přitlačného křídla
 - šíře max. 200mm (šíři karoserie)
 - hloubka max. 45mm (neplatí pro 2WD)
 - výška horní hrany křídla musí být max. ve vodorovné rovině se střešou karoserie (neplatí pro 2WD- kde křídlo smí převyšovat střechu o max 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 opotřebení karoserie (roztrhání, utržená část karoserie,...) musí být karoserie změněna, 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 trhlín, při výraznějším poškození (např. chybějící části karoserie) musí být karoserie nahrazena novou !!!

V.C. Pneumatiky

5.1.C. 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. Libovolný do 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.

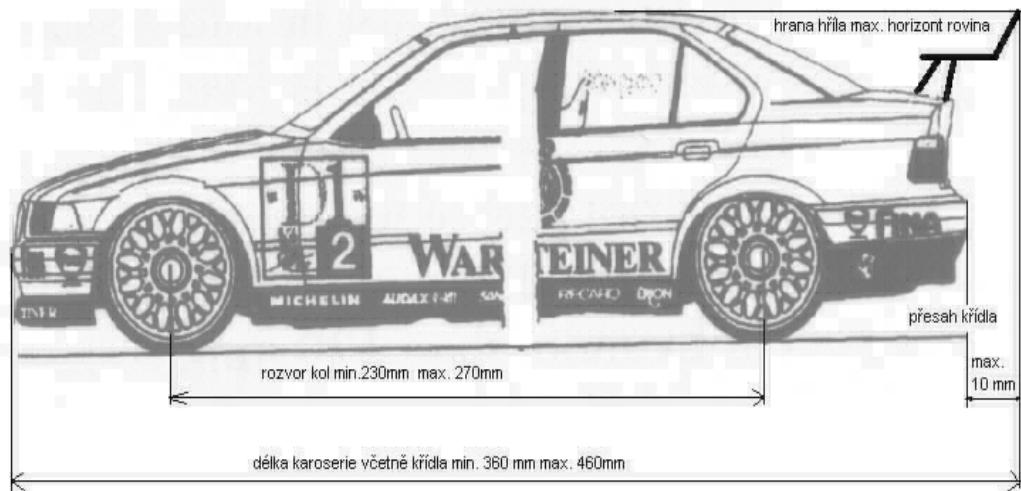
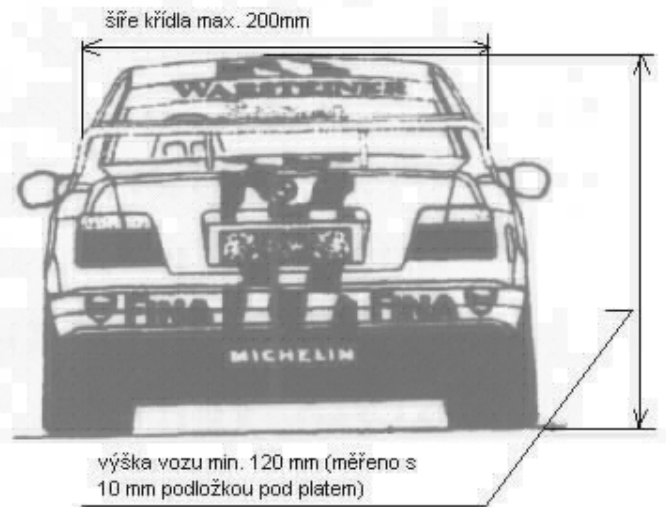
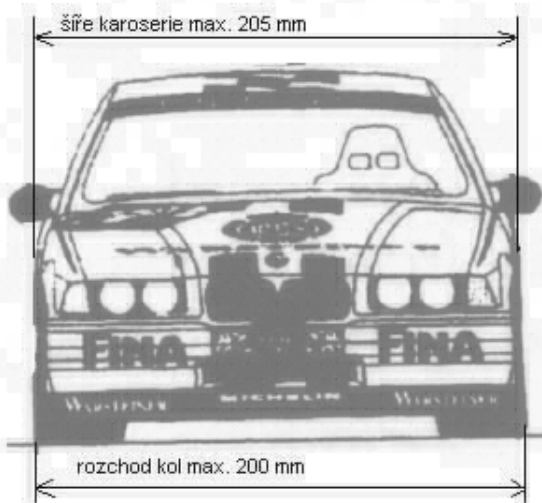
XIII.C. Pružiny

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

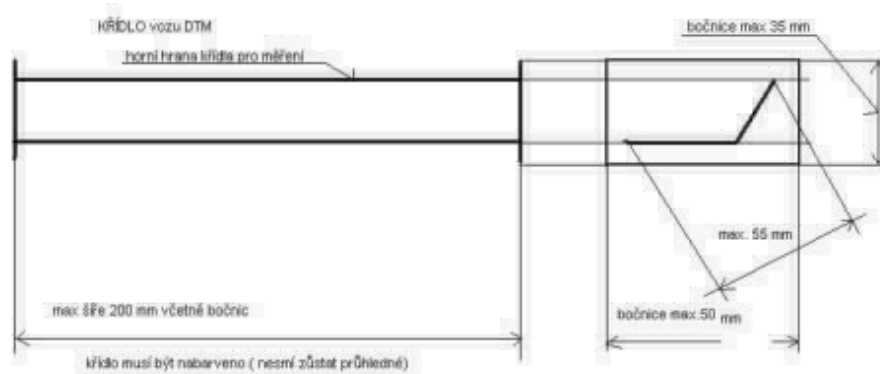
XIV. Náplně

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

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)



SEZNAM ZÁVODŮ:

viz kalendář pro danou sezónu

Zpracoval : Drahoslav Hejtmánek (předseda sekce ON ROAD IC)

Odsouhlasil : Prezident RCAČR

Modřice 08.01.2012