
HAKS KUP A 10 – UTRKE UBRZANJA
DODATAK PRAVILNIKU O AUTOSPORTOVIMA
- OPĆI PRAVILNIK A 10 -

OSNOVNE ODREDBE

Članak 1.

Temeljem članka 98. i 99. Pravilnika o autosportovima Hrvatskog auto i karting saveza, Odbor za autosportove raspisuje HAKS KUP A 10 – Utrke ubrzanja za sezonu **2019.**

Pravilnikom se na tragu propisanog Pravilnikom o autosportovima HAKS-a utvrđuju opće odredbe kojima se regulira održavanje natjecanja u sezoni **2019.**

STAZA

Članak 2.

a) Natjecanje se može održavati na svakoj asfaltiranoj ili betonskoj podlozi čija je najmanja ukupna dužina 900 metara, a najmanja ukupna širina 12 metara. Staza mora biti podijeljena u dvije zasebne trake, široke 6 ili više metara koje mogu biti fizički odvojene prirodnom površinom ili čunjevima ili kersovima.

b) Dužina natjecateljskog dijela staze iznosi 402,336 metara, dok je minimalna dužina zaustavnog dijela staze 400 metara. Dužina predstartnog prostora iznosi 50 ili više metara, na koji se ako je to moguće, nastavlja park vozača. Park vozača ne mora biti u neposrednoj blizini staze, iako je isto poželjno. Ukoliko park vozača nije u neposrednom nastavku na stazu isti mora biti spojen sa stazom asfaltiranom ili betonskom površinom.

c) Dozvoljeno zadržavanje gledatelja s obje strane staze je u dužini od najviše 200 metara mjereno od starta. Ovaj prostor može biti i kraći, zavisno od uvjeta na stazi a po odluci organizatora. U ovom prostoru je obavezna čvrsta fizička ograda. Nakon markera na 200 (ili manje) metara, iz sigurnosnih razloga ne smije biti dozvoljeno kretanje niti zadržavanje. Iz ove odredbe su izuzete službene osobe natjecanja i predstavnici sigurnosne službe.

c)1 Ukoliko uvjeti na stazi zbog terenskih predispozicija ne omogućavaju zadržavanje gledatelja s obje strane staze, prostor predviđen za gledatelje biti će smješten samo s jedne strane staze po odluci sportske komisije organizatora.

c)2 Minimalna udaljenost ograde od rubova staze mora biti 10 metara. Ukoliko je zbog terenskih predispozicija nemoguće odmaknuti ogradu na propisanu udaljenost mora biti postavljena čvrsta barijera između staze i publike (bankina, betonski blokovi minimalne visine 70 cm i sl.), sukladno elaboratu o sigurnosti staze kojeg izrađuje organizator a o kojem odlučuje sportska komisija natjecanja.

PRIJAVE

Članak 3.

a) Na natjecanje se mogu prijaviti samo licencirani vozači s natjecateljskim automobilima (vidi uvjete licenciranja i verifikacije automobila).

LICENCIranJE

b) Zahtjev za licenciranje podnosi klub licenciran od strane saveza za svoje natjecatelje. Rang licence dovoljan za nastup na utrkama ubrzanja je klupski. Prihvatljiva je i licenca izdana od saveza za neki drugi rang ili drugu disciplinu autosporta (A01, A02, A03, A10)

c) Strani natjecatelji mogu nastupiti s odgovarajućom licencom izdanom od strane svog matičnog saveza, isključivo na natjecanjima upisanim u nacionalni i FIA kalendar.

d) Licenciranje se vrši **prije početka sezone** i licenca se izdaje u trajanju do 31.12. za tekuću godinu.

d)1. Natjecatelji koji iskorite pravo na licenciranje u toku sezone moraju čekati na svoj prvi nastup **30 dana od dana kada je zaprimljen zahtjev za izdavanje licence i platiti dodatne troškove u skladu sa troškovnikom HAKS-a.**

e) Troškovi licenciranja definirani su Jamčevinama, članarinama i pristojbama HAKS-a za **2019.** godinu.

f) Izdavati će se i **knjižica natjecateljskog vozila** i najavljuje se uvođenje službene knjižice kao obavezne za sezonu **2020.** Knjižica natjecateljskog vozila izdavati će se na verifikaciji uz naknadu u iznosu od 40,00kn (5,00eur; 10,00km).

VERIFIKACIJA

Članak 4.

- a) Verifikacija natjecatelja i automobila obavlja se u skladu s Posebnim pravilnikom natjecanja. Krajnji datum verifikacije mora biti pravovremeno objavljen na službenim stranicama organizatora u skladu sa propisima HAKS-a.
- b) Verifikacija se može izvanredno obaviti i na dan utrke u vrijeme predviđeno satnicom na posebno označenoj lokaciji a istoj mogu pristupiti samo vozači koji iz opravdanih razloga nisu na vrijeme predali svoje prijave i/ili uz predhodni dogovor s organizatorom. O takvim prijavama odlučuje sportska komisija natjecanja.
- c) Na verifikaciju svi sudionici moraju doći osobno i automobilom kojim se natječu (važi i za uvjete propisane točkama a) i b).
- d) Tehnički prijam vozila obaviti će se nakon verifikacije dokumenata. Ukoliko natjecatelj i natjecateljski automobil zadovolje na tehničkom prijemu i verifikaciji organizator im dodjeljuje startni broj za automobil koji nose u trajanju sezone ili u trajanju dnevnog natjecanja.
- d)1 Natjecatelj pristupa svakoj verifikaciji bez oznake startnog broja. Od pravila izuzeti su sezonski brojevi drugih disciplina koji u tom slučaju moraju biti prekriveni X-om ili na drugi prigodan način.
- e) Pravo organizatora je odbiti tehnički prijam i verifikaciju natjecatelja koji se na isti ne prijave u za to predviđenom roku na za to predviđeni način.

TEHNIČKI UVJETI

Članak 5.

Automobili moraju u potpunosti zadovoljavati uvjete propisane dodatkom ovog Pravilnika – Tehnički pravilnik.

Članak 6.

Nedostatak obaveznih elemenata sigurnosne opreme te neispunjavanje bilo kojeg članka ovog pravilnika utvrđeno od strane tehničke komisije ili drugih službenih osoba, podrazumjeva diskvalifikaciju iz natjecanja. Ukoliko je natjecatelj svjesno pristupio tehničkom prijemu znajući za nedostatke isti gubi pravo na povrat članarine.

ODGOVORNOST I OSIGURANJE

Članak 7.

- a) Organizator ne prihvaća nikakvu odgovornost prema natjecateljima za bilo kakve povrede osoba ili nastale materijalne štete.
- b) Organizator je obavezan osigurati sigurnosne mjere u skladu s odredbama "Zakona o javnom okupljanju", te redarsku službu zaduženu za sigurnost i neometano odvijanje manifestacije, službu hitne medicinske pomoći, vatrogasnu službu, te pripadnike MUP-a kao i ostalo propisano planom sigurnosti staze. U skladu s ovim, organizator ne prihvaća nikakvu odgovornost prema trećim osobama.
- c) Sudjelovanjem u natjecanju, svaki natjecatelj/vozač-ica službeno se odriče svih prava prigovora u svezi s nesrećama koje mogu zadesiti natjecatelja/vozač-icu ili njihove pomoćnike za vrijeme treninga i/ili utrke ili za vrijeme puta od parkirališnog prostora do staze i nazad. Ovo odricanje se primjenjuje u odnosu na FIA-u, HAKS, organizatora i suorganizatora i/ili tehničkog realizatora natjecanja, sve službene osobe i ostalih natjecatelja/vozač-ica ili njihovih pomoćnika.

Članak 8.

- a) Organizator zadržava pravo dopune ovog Dodatka pravilniku, kao i postavljanje dodatnih uvjeta i davanje dodatnih uputa koje će biti njegov sastavni dio u formi posebnog pravilnika natjecanja.
- b) Organizator također zadržava pravo otkazivanja ili prekida natjecanja zbog objektivnih razloga ("viša sila") i sigurnosnih uvjeta ili nepredviđenih događaja i nije natjecateljima ili posjetiteljima zbog toga dužan nadoknaditi nastale troškove.
- c) Sudionici će o svim izmjenama i dopunskim uvjetima biti obavješteni na najbrži mogući način izdavanjem informacija – biltena objavljenih putem službenih oglasnih ploča i/ili razglasa.
- d) O svim postupanjima u slučajevima koji nisu predviđeni ovim Dodatkom pravilniku odlučit će Sportska komisija natjecanja u skladu s Pravilnikom o auto sportovima.

Članak 9.

Pristup na prostor održavanja natjecanja bit će osiguran samo akreditiranim osobama i vozilima, a posjetiteljima će biti osiguran pristup na za njih predviđen prostor sa ili bez naplate ulaznica.

STARTNI BROJ

Članak 10.

- a) Organizator svakom natjecatelju dodjeljuje jednu natjecateljsku akreditaciju/narukvicu i startni broj ukoliko isti već nije dodijeljen za sezonu (vidi 4.d)
- b) Startni broj mora za vrijeme natjecanja biti postavljen na mjestu gdje odredi tehnička komisija.

PRAVILA PONAŠANJA

Članak 11.

- a) Ukoliko natjecatelj želi izvršiti promjene i/ili mehaničke zahvate na automobilu dužan je o tome obavijestiti suca u parku vozača.
- b) Neprijavlivanje izvođenja radova u prostoru parka vozača može biti uzrok diskvalifikacije s natjecanja o čemu odlučuje sportska komisija.
- c) Svi radovi na automobilu moraju biti završeni najmanje **10 minuta** prije vremena predviđenog za ulazak u predstartni prostor (početak eliminacija).
- d) Pomaganje natjecatelju u predstartnom prostoru dozvoljeno je od strane jednog mehaničara do maksimalno 10 metara prije startne linije, uz odobrenje suca predstartnog prostora. Automobil ne smije napustiti predstartni prostor u toku popravka koji može trajati dok preostali parovi u klasi ne prođu stazu ili maksimalno **5 minuta** nakon zadnjeg para. U slučaju da mehaničar ne uspije osposobiti automobil u predviđenom vremenu vozač gubi utrku tj. njegov protivnik pobjeđuje bez borbe i tako se plasira u slijedeći krug natjecanja (Bye Run).
- d)1 Natjecatelj u toku natjecanja može zatražiti **5 minuta** nakon vožnje prilikom povratka u predstart prilikom prelaženja startne linije. Radovi na automobilu mogu biti samo kod natjecatelja koji je trazio 5 minuta.
- e) Svi natjecatelji dužni su se ponašati u skladu s načelom fair-playa i lijepog ponašanja. Zabranjeno je činiti radnje koje mogu ugroziti sigurnost bilo koje osobe na prostoru manifestacije, verbalno vrijeđati druge natjecatelje i/ili službene osobe natjecanja. Nekorektno ponašanje na stazi kao i poduzimanje opasnih radnji na stazi razlog su moguće diskvalifikacije s natjecanja o čemu odlučuje sportska komisija.

Članak 12.

- a) Svakom automobilu za koji se utvrdi da je nesiguran i opasan po vozača, natjecatelje ili posjetitelje, pristup utrci biti će zabranjen.
- b) Ulaz na stazu je moguć samo uz dopuštenje službene osobe predstartnog prostora.
- c) Vožnja po stazi je dopuštena samo prijavljenom natjecatelju i službenim osobama u za to predviđenom vozilu.
- d) Natjecatelj treba voziti isključivo svojom trakom bez mijenjanja putanje i smjera.
- e) Zabranjeno je izlaziti iz automobila prilikom i nakon poravnavanja na startnoj liniji, osim u slučaju dopuštenja suca na startu.
- f) Zabranjeno je činiti opasne radnje i nepošteno se ponašati u prostoru namijenjenom za odvijanje utrke.
- g) Zabranjeno je voziti pod utjecajem opojnih sredstava i/ili alkohola (**obavezno 0,00 ‰ alkohola**).
- h) Zabranjeno je voziti u nepropisnoj odjeći i obući (vidi tehnički pravilnik-oprema natjecatelja).
- i) Službene osobe imaju pravo izvršiti neograničen broj alkotestiranja i provjera identiteta svakog natjecatelja. Odbijanje alkotesta i provjere identiteta povlači za sobom diskvalifikaciju s natjecanja.
- j) Ukoliko pri provjeri identiteta vozač u vozilu ne odgovara prijavljenom vozaču za pripadajuće vozilo oboje će biti diskvalificirani iz natjecanja.
- k) Ako vozač prekine utrku zbog mehaničkog kvara ili nekog drugog razloga, svoj automobil mora odmah ukloniti sa staze, napustiti ga i postupiti po uputama službenih osoba. Ukoliko natjecatelj nije u mogućnosti ukloniti automobil sa staze, ostavlja ga na mjestu kvara s upaljenim pokazivačima smjera (sva četiri, ukoliko ih ima), te postupa po uputama službenih osoba.

-
- l)** Automobilu iz kojeg curi ili kaplje tekućina od koje se mjenjaju uporabna svojstva staze, te zahtjeva njezino čišćenje, neće biti omogućeno natjecanje.
- m)** Na natjecateljskom dijelu staze dopuštena je vožnja samo uz odobrenje direktora natjecanja.
- n)** Maksimalna dozvoljena brzina kretanja automobila izvan natjecateljskog dijela staze je **30 km/h**.
- o)** Natjecateljski automobil ne smije napustiti svoje mjesto u parku vozača bez dopuštenja suca.
- p)** Na natjecateljskom dijelu staze zabranjuje se vožnja unazad, okretanje ili kretanje u smjeru suprotnom od smjera odvijanja utrke. Kretanje u smjeru suprotnom od smjera odvijanja utrke moguće je samo uz isključiv nalog službenih osoba.
- r)** Paljenje guma (burn out) na prostoru manifestacije dozvoljeno je isključivo unutar predstartnog prostora na mjestu predviđenom za zagrijavanje guma prije utrke. Nepoštivanje ovog članka biti će sankcionirano u skladu s propisanim kaznama.
- s)** Nepoštivanje uputa službenih osoba i nepostupanje po istima osnova je za kaznu.
- t)** Natjecatelj u toku natjecateljskog dana ne može zamijeniti svoje vozilo. Na nivou sezone natjecatelj može nastupiti sa samo jednim zamjenskim vozilom u istoj klasi. (Detaljnije u biltenu za sezonu 2018.)

Članak 13.

Natjecatelj je dužan upoznati se i pridržavati odredaba ovog Dodatka pravilnika i njegovih dodataka te je odgovoran za nepoznavanje i nepoštivanje istog.

KLASIFIKACIJA

Članak 14.

- a)** Automobilima koji su zadovoljili tehnički prijam i verifikaciju dodjeljuje se klasa u kojoj će se natjecati.
- b)** Jedan automobil može se na dnevnom natjecanju natjecati samo u jednoj klasi.

Članak 15.

- a)** Ovim pravilnikom utvrđena je klasifikacija na ukupno 4 klase, tri profesionalne klase po pogonima (P1-PRO FWD, P2-PRO RWD i P3-PRO AWD) i Dizel Klasa (D).

Članak 16.

Klase **Pro** (P) najjače su klase na utrkama ubrzanja u okviru Prvenstva Hrvatske. Automobili koji nastupaju u ovim klasama moraju imati adekvatnu opremu u skladu s odredbama iz Općeg i Tehničkog pravilnika. U **Pro** klasama nema vremenskih ograničenja što natjecateljima omogućuje da svoje automobile iskoriste do krajnjih granica. Klasifikacija u **Pro** klasama napravljena je na osnovu samo 2 parametra : pogona automobila (**P1-P3**) + vremenski uvjet minimalni ET 16,500sec; te posebna klasa **D**, kao drugi parametar za sva vozila pogonjena dizel gorivom + vremenski uvjet minimalni ET 16,500sec .

Sukladno navedenom, klase P1, P2 i P3 dijele se na slijedeći način:

16.1. Klasa P1 – PRO FWD

Automobili s pogonom samo na prednje kotače koji stazu prelaze za 16,500sec ili manje.

16.2. Klasa P2 – PRO RWD

Automobili s pogonom samo na zadnje kotače koji stazu prelaze za 16,500sec ili manje.

16.3. Klasa P3 – PRO AWD

Automobili s pogonom na svim kotačima koji stazu prelaze za 16,500sec ili manje.

16.4. Klasa D

Automobili koji su pogonjeni **DIZEL** gorivom koji stazu prelaze za 16,500sec ili manje.

KVALIFIKACIJE

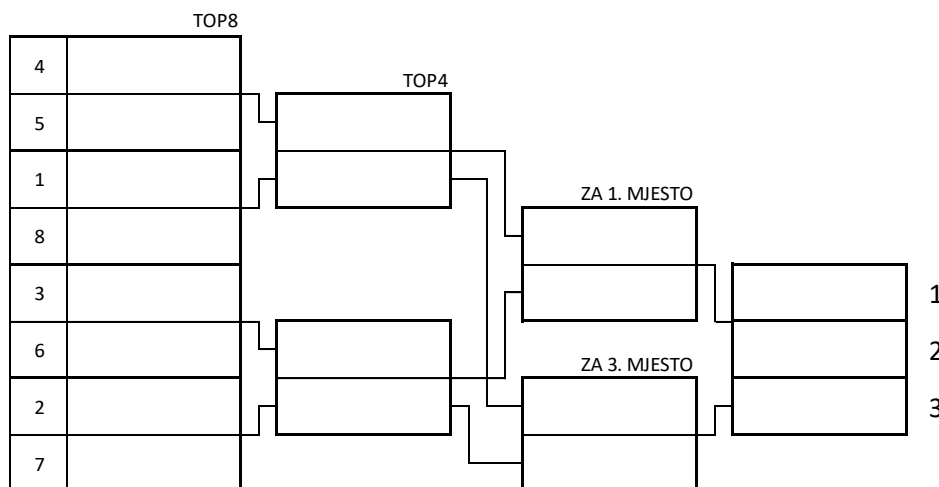
Članak 17.

- a) Svaki prijavljeni natjecatelj ima pravo pristupiti kvalifikacijskim vožnjama u kojima mora proći cijelu dužinu staze i ostvariti što bolji rezultat.
- b) Kvalifikacijska vožnja u kojoj natjecatelj preuranjeno krene (Red Light) je valjana i uzima se u obzir za poredak (**kvalifikacije se voze na ET / vrijeme automobila bez reakcije**). Kvalifikacijska vožnja u kojoj natjecatelj odustane i ne prođe kroz cilj nije dovoljna za službeni rezultat na kvalifikacijama. Natjecatelj koji bar jednom ne prođe cilj u kvalifikacijama gubi pravo na plasman.
- c) Kvalifikacije se odvijaju na slijedeći način: staza se otvara za kvalifikacijske vožnje u za to predviđenom vremenu prema satnici natjecanja. Dužina trajanja kvalifikacija ovisi o nekoliko parametara (vrijeme, lokacija, broj natjecatelja, ostali sadržaji itd.) ali ne smije biti kraće od 30 min niti duže od 4 sata. U tom vremenu svaki natjecatelj ima mogućnost izaći na stazu i voziti koliko to uvjeti na stazi dozvoljavaju. Za ostvarivanje službenog rezultata na kvalifikacijama (najbolje **ET** vrijeme natjecatelja) potrebna je minimalno jedna ispravna vožnja na stazi. Cilj kvalifikacija je plasirati se među 8 najboljih natjecatelja u klasi, koji nakon završetka kvalifikacija voze utrku, tj. eliminacijske vožnje do pobjednika klase. Natjecatelji i posjetitelji će u svakom trenutku biti upoznati sa stanjem u svim klasama putem oglasnih ploča i/ili info display-a na više lokacija na stazi. Za poredak se u obzir uzima samo najbolji rezultat pojedinog natjecatelja, bez obzira koliko je puta vozio i u kojoj vožnji je ostvario taj rezultat. Najboljih 8 natjecatelja na osnovu ostvarenih rezultata na kvalifikacijama u trenutku završetka kvalifikacija stječe pravo učešća na utrci i mogućnost osvajanja bodova i nagrada. Za natjecatelje koji se nisu uspjeli kvalificirati među 8 u klasi natjecanje je završetkom kvalifikacija završeno. Kvalifikacije voze svi prijavljeni natjecatelji zajedno.
- d) Nakon finalne obrade rezultata od strane mjerne službe vozači imaju rok od 10 minuta da upute pismeni prigovor na objavljene rezultate.
- e) Nakon isteka roka za prigovore i korekcija ukoliko je postojala osnova, sportska komisija (žiri) potvrđuje rezultate i oni se smatraju konačnim te se pristupa formiranju parova za sve klase.
- f) Formiranje parova izvršit će mjerna služba prema unaprijed utvrđenom redoslijedu po rezultatima iz kvalifikacija unutar svake klase. Osam natjecatelja koji su se uspjeli kvalificirati i koji su potvrđeni od strane žirija bit će upareno na sljedeći način:

4-5; 1-8; 3-6; 2-7

gdje je 1 najbolji ostavljeni rezultat na kvalifikacijama u klasi a 8 posljednji koji se kvalificirao među top 8.

Primjer slaganja parova:



- f)1** Svaki natjecatelj koji je na kvalifikacijama ostvario rezultat unutar Top8 **mora nakon kvalifikacija potvrditi nastup na utrci kod mjerne službe**. Ukoliko natjecatelj zbog kvara na automobilu u tijeku kvalifikacija nije u stanju nakon kvalifikacija sa automobilom proći stazu u njenoj cijeloj dužini njegov poredak iz kvalifikacija se boduje a

njegovo mjesto u utrci zauzima prvi slijedeći natjecatelj po kriteriju ostvarenog vremena unutar klase, ukoliko takav postoji.

f)2 Ukoliko natjecatelj odustane ili nastupi kvar nakon što su već složeni parovi klase, ili ukoliko se pri redanju klase ustanovi da natjecatelj ne može nastupiti a već je potvrdio nastup, natjecatelj dobiva kaznene bodove (-5) a mjerna služba slaže nanovo parove u klasi gdje se postupa u skladu sa f)1 i g).

g) Ukoliko na kvalifikacijama ne bude ostvareno dovoljno rezultata kako bi se popunilo svih 8 pozicija parovi će biti formirani iz postojećeg broja natjecatelja, na način da vozači koji nemaju svog para prelaze u drugi krug natjecanja kroz "Bye Run" opciju. Ovo pravilo se primjenjuje u svakom krugu natjecanja. Organizatorima se ostavlja mogućnost zamjene ovog pravila za **LW** opciju zbog uštede na vremenu, a što mora biti najavljeno na sastanku vozača.

g)1 Bye Run znači da natjecatelj bez svog protivnika prolazi stazu, a voznja je ispravna ukoliko je u skladu sa člankom 18. Vremensko ograničenje prolaska stazom je 60 sekundi, te će vožnje završene u dužem vremenu od predviđenog značiti eliminaciju u tom krugu.

g)2 Bye Run opcija neće se primjenjivati u slučajevima kada je broj natjecatelja toliki da se kompletan krug natjecanja može eliminirati. U takvim slučajevima vozači prolaze u sljedeći krug kao LUCKY WINNER-i (**LW**) tj. bez vožnje na stazi. Na primjer, ukoliko je u klasi 4 natjecatelja, prvi krug Top8 vožnji svi natjecatelji prolaze kao Lucky Winner-i. Ukoliko su 3 natjecatelja, prvi krug prolaze svi kao LW, u drugom najbrži od njih kroz Bye Run. Ukoliko su 2 natjecatelja samo u klasi, prvi krug i polufinale prolaze kao LW. Ukoliko je natjecatelj sam u klasi mora samo finalnu vožnju odvesti kao Bye Run i ta vožnja ne može biti zamjenjena LW opcijom. U klasi mora biti odvežena barem jedna valjana vožnja na stazi.

UTRKA

Članak 18.

a) Startu pristupaju dva natjecatelja iste klase, svaki u jednoj traci. Pobjednik je onaj koji je ispravno startao i prvi prošao kroz cilj i time se kvalificirao u slijedeći krug, sve do finalnog dvoboja.

b) Start se odvija iz mjesta s uključenim motorom i zaustavljenim pogonskim kotačima, dok je na semaforu upaljen signal "PRE STAGE" i "STAGE" ili prema uputi organizatora.

c) U natjecateljskom automobilu se smije nalaziti isključivo prijavljeni vozač za taj automobil, a koji je po potrebi prošao provjeru identiteta i alkotest.

d) Niti jedno vozilo ne može startati izvan redoslijeda svoje grupe, osim ako mu to ne dozvoli direktor utrke uz suglasnost sportske komisije.

e) Svaki natjecatelj koji nije pristupio startu u svoje startno vrijeme, odnosno na poziv suca u parku vozača bit će diskvalificiran.

f) Vozilo koje kretanjem pokrene mjerni uređaj (pomakne se s PRE STAGE lasera) u vremenu većem ili jednakom 0,400 sekunde (vrijeme reakcije) nakon paljenja žutih svjetala ispravno je startalo i biti će označeno **zelenim svjetlom**. (Idealno vrijeme reakcije 0,000sec).

g) Vozilo koje kretanjem pokrene mjerni uređaj (pomakne se s PRE STAGE lasera) u vremenu manjem od 0,400 sekunde (vrijeme reakcije 0,000-0,399 sekunde) nakon paljenja žutih svjetala prerano je startalo, biti će označeno **crvenim svjetlom** i neće mu biti dozvoljen ponovni start.

h) Rezultat natjecatelja koji je napravio RL ovisi od kruga u kojem je napravio RL. Među Top8, njegov rezultat smatra se posljednjim od tih 8, među Top4 četvrtim a u finalu drugim mjestom.

i) Ukoliko više natjecatelja u istom krugu naprave RL, njihov redosljed se određuje prema ostvarenom **ET** vremenu u toj vožnji, a sukladno točki **h**).

j) Utrka je završena kada automobil prijeđe ciljnu liniju, nakon čega je vozač dužan smanjiti brzinu i uputiti se prema gornjem parku vozača u skladu s uputama službenih osoba.

k) Za bodovanje plasmana unutar kruga dovoljno je da natjecatelj ispravno starta i pokrene mjerne uređaje i time potvrdi nastup u krugu. Prolazak u idući krug moguć je samo u slučaju da natjecatelj i prođe kroz cilj. U slučaju kvara na stazi plasman natjecatelja se određuje u odnosu na njegov plasman u krugu u odnosu na ostale natjecatelja. Kvar na stazi se tretira boljim plasmanom nego RL, a lošijim nego bilo kakva završena vožnja u skladu sa člankom 17. i 18.

k)1 Kvar nakon cilja podliježe pravilu **11)d** i **12)a**, s tim da natjecatelj može biti dovučen u predstart od strane organizatora ili člana svog tima po odluci organizatora. Natjecatelj je dužan obavijestiti suca u gornjem parku vozača o kvaru a sudac će informaciju prenijeti žiriju koji odlučuje o daljnim aktivnostima. Ukoliko natjecatelj ne osposobi vozilo da samostalno može startati ili je kvar toliki da popravak nije moguć na licu mjesta i/ili je primjenjena točka **12)a** njegov plasman se određuje u odnosu na sve ostale natjecatelje koji su ispravno završili krug. Tretira se kao plasman bolji od svih koji nisu završili krug koji je natjecatelj završio, a lošiji od svih koji su imali vožnju u skladu sa člancima 17. i 18. u narednom krugu.

l) Mjerenje vremena vrši se elektronskim mjernim uređajima koji mjere točno do tri decimale (0,000sec).

m) Starter nakon ispravnog poravnavanja automobila na startnu poziciju pokreće mjerni uređaj.

n) Start se odvija putem svjetlosne signalizacije (semafor), na način:

BIJELO GORNJI RED – pozivanje na startnu liniju (**pre-stage**)

BIJELO DONJI RED – smatra se da je zauzeta pozicija za start (**stage**) – priprema, pozor

3 x ŽUTO (istovremeno) – **start**

ZELENO (vrijeme reakcije => 0.400sec) - **ispravan start**

CRVENO (vrijeme reakcije <= 0.399sec) - **prerani start**

o) Ukoliko je natjecatelj prerano startao (RL) ili ukoliko je odustao nakon kretanja sa starta, pobjeda se pripisuje njegovom protivniku samo ako isti prijeđe cijelu dužinu staze i utrku završi kako je opisano pod **k**).

p) Ukoliko natjecatelj odustane od utrke ili bude diskvalificiran nakon formiranja parova, postupa se po članku 17. f)1 i g)

r) Nakon vožnji po klasama gdje se sustavom eliminacije došlo do pobjednika klase, kao dnevno završno natjecanje vozi se SUPER FINALE.

SUPER FINALE

s) Super finalu pristupaju finalisti klasa. Plasman u finale ali odustajanje od nastupa prije vožnje nije dovoljno za plasman u super finale. Ovih 8 (ili manje) natjecatelja na osnovu poretka u super finalu stječu pravo na bodove za generalni pojedinačni poredak u sezoni i pravo na dodatnu dnevnu nagradu (vidi BODOVANJE i NAGRADE).

t) Super Finale je službeno natjecanje i jedini dio natjecanja gdje vozila iz različitih klasa nastupaju zajedno.

u) Parovi za Super Finale biti će poredani na osnovu ostvarenog rezultata u finalnoj vožnji u klasi.

Načelo je isto kao pod **17 f)**, s time da natjecatelji iz iste klase ne mogu biti upareni u prvom krugu Super Finala.

Ukoliko se na osnovu rezultata to dogodi, sporiji natjecatelj će biti zamjenjen prvim sporijim od sebe, a ukoliko to nije moguće, onda prvim bržim.

v) Nakon super finala dnevno natjecanje je završeno.

ISPIS VREMENA

Nakon svake vožnje natjecatelju će biti dostavljen ispis ostvarenog vremena. Listić će biti uručen natjecatelju u vozilu, bez potrebe za napuštanjem istog. Uručenje se vrši u gornjem parku vozača, ili na drugom mjestu po odluci Organizatora.

Primjer TIMESLIP-a:

- ***** TIMESLIP *****
www.ak-slavonija.hr
- vrijeme i datum natjecanja/mjerenja → 13:10:0 6.2.2014
 - startni broj natjecatelja → **Start number : 20**
 - natjecatelji u lijevoj i desnoj traci → SN :31 → SN: 20
 - ukupno vrijeme **TT** (RT+ET) → 12.954 _____ TT _____ 13.022
 - izlazna brzina na 402,336m u **km/h** → 180.00 ___ 1/4KMH ___ 172.80
 - vrijeme bez reakcije (**ET**) na 402,336m → 12.937 ___ 1/4ET ___ 12.653
 - prolazna brzina na 201,168m u **km/h** → 146.94 ___ 1/8KMH ___ 138.46
 - vrijeme bez reakcije (**ET**) na 201,168m → 8.606 ___ 1/8ET ___ 8.079
 - vrijeme bez reakcije (**ET**) na 60ft → 2.248 ___ 60FT ___ 1.952
 - vrijeme reakcije **RT** (idealna reakcija ispis 0,000sec (0,400sec je uračunato)) → 0.017 _____ RT _____ 0.369

***** TIMESLIP *****

Pojašnjenje pojmova:

- RL** = red light = prerani start, mjeri se samo ET
- RT** = reaction time = vrijeme reakcije, potrebno min. 0,400sec (ispis na listiću 0,000)
- ET** = elapsed time = vrijeme auta/motocikla, bez vremena reakcije
- TT** = total time = vrijeme auta/motocikla + vrijeme reakcije

BODOVANJE

Članak 19.

Za proglašenje Prvenstva neophodno je održavanje najmanje 3 natjecanja koja se boduju. Sustav bodovanja kao i dodatni uvjeti propisani su dodatkom ovom pravilniku – Bodovanje. Kalendar natjecanja biti će objavljen najmanje 15 dana prije termina prvog natjecanja.

KAZNE

Članak 20

a) Bilo kakvo nepoštivanje ovog pravilnika povlači za sobom kaznenu mjeru. Kaznene mjere opomene i isključenja s natjecanja predlaže direktor (po prijavi sudaca), a potvrđuje sportska komisija. Naplata novčane kazne vrši se kod administrativne službe. Odbijanje plaćanja kaznene mjere povlači za sobom diskvalifikaciju s natjecanja.

b) Kaznena mjera isključenja izrečena zbog nepoštivanja uputa sudaca i grube povrede pravilnika natjecanja podrazumjeva disciplinsku prijavu nadležnom disciplinskom tijelu.

c) Kaznene mjere su:

1. USMENA OPOMENA
2. NOVČANA KAZNA PO ODLUCI ŽIRIJA (NAJVEĆI IZNOS 2.000,00Kn)
3. NOVČANA KAZNA PO ODLUCI ŽIRIJA U SLUČAJU OŠTEĆENJA STAZE, po važećim cjenicima i pravilima struke
4. DISKVALIFIKACIJA S NATJECANJA.

NAGRADE

Članak 21.

a) Na dnevnom natjecanju natjecatelji osvajaju dnevne nagrade i pehare.

d) Novčane nagrade kao i nagrade sponzora (ukoliko ih ima) moraju biti objavljene prije početka dnevnog natjecanja propisane posebnim pravilnikom ili informacijom i predočene na oglasnoj ploči i sastanku s vozačima.

Članak 22.

Ovaj Dodatak pravilniku stupa na snagu danom donošenja na sjednici OAS-a u Zagrebu, **6. travnja 2019.** godine.

Koordinator OAS-a za utrke ubrzanja

Rudolf Kalkan

Predsjednik Odbora za autosportove

Dragan Serden

**DODATAK OPĆEM PRAVILNIKU - HAKS KUP
TEHNIČKI PRAVILNIK ZA UTRKE UBRZANJA NA 402M**

Članak 1.

- a) Ovim pravilnikom propisuju se osnovni tehnički uvjeti natjecateljskog automobila, te propisuje postupak i način ispitivanja istih prilikom učešća na utrkama ubrzanja.
- b) Odredbe ovog pravilnika odnose se na automobile koji sudjeluju na utrkama ubrzanja, a serijske su proizvodnje ili se značajnije prepravljaju.

Članak 2.

- a) Utrkama ubrzanja mogu pristupiti registrirana i neregistrirana vozila.
- b) Utrkama ubrzanja mogu pristupiti vozači s važećom vozačkom dozvolom i licencom.

Članak 3.

Da bi vozač stekao pravo nastupa na utrci dužan je prilikom prijave na natjecanje obaviti obavezan tehnički prijam natjecateljskog automobila. Prijave za utрку obavljaju se na dan utrke u vremenu za to predviđenom od strane organizatora.

Članak 4.

Tehnički pregled vozila obavlja Tehnička komisija organizatora (TKO) natjecanja koja se sastoji od najmanje dva člana Tehničke komisije.

Članak 5.

- a) Tehnički pregledi automobila na natjecanju su: obavezni i izvanredni.
- b) Obavezni pregled obavljaju članovi TKO prilikom prijave natjecatelja na utрку u za to predviđenom prostoru.
- c) Izvanredan tehnički pregled obavlja TKO po vlastitoj procjeni, prijavi službenih osoba utrke ili na osnovu prigovora natjecatelja (kotizacija iznosi 400 kn, a isti iznos će biti vraćen u potpunosti ako se prigovor pokaže opravdanim). Izvanredan tehnički pregled može biti obavljen u parku vozača ili predstartnom prostoru.

Članak 6.

- a) Da bi natjecateljski automobil mogao pristupiti tehničkom pregledu, utvrđivanju stanja vozila i po potrebi ispitivanju, vozač mora proći verifikaciju.
- b) Ispitivanje automobila sastoji se iz utvrđivanja stvarnog stanja vozila, identifikacije podataka i ispitivanja osobina pojedinih uređaja odnosno sklopova vozila od strane članova TK.
- c) Ispitivanje automobila se obavlja na sljedeće načine:
- Vizualno i zahvatima rukom
 - Verifikacijom
 - Testnom vožnjom po natjecateljskoj stazi (po odluci TKO)

Članak 7.

- a) Prilikom obavljanja tehničkog pregleda automobila TKO je dužna provjeriti ispravno funkcioniranje i pričvršćenost svih uređaja koji se nalaze na predmetnom automobilu i koji mogu utjecati na sigurnost natjecatelja, a nisu obavezni biti na automobilu.
- b) Tehnički pregled se obavlja bez mehaničarskog rastavljanja dijelova vozila.

Članak 8.

- a) Ispitivanja znamenki pojedinih uređaja ugrađenih u predmetno vozilo provodi se prema za to prilagođenim obrascima koji sadrže podatke o vlasniku vozila i o samom vozilu.
- b) Ako se utvrdi da su u obrascima o ispitivanjima znamenki pojedinih uređaja odnosno vozila uneseni krivi podaci ispitivanje se može ponoviti.

c) Izvanredno ispitivanje vozila ponoviti će se na zahtjev bilo koje službene osobe ili tijela iz organizacije utrka ubrzanja, ukoliko je primijećena bilo kakva nepravilnost.

Članak 9.

a) Ukoliko TKO na obaveznom tehničkom pregledu utvrdi da je vozilo ispravno i spremno za natjecanje, vozaču se odobrava prijava te se nakon dodjele startnog broja upućuje na svoje parkirno mjesto u parku vozača.

b) Ako se na obaveznom tehničkom pregledu u toku prijave za natjecanje, a prije kvalifikacija utvrdi da je vozilo neispravno, a neispravnost se ne može ukloniti u kratkom roku na licu mjesta, prijava za natjecanje se odbija.

c) Ako na obaveznom tehničkom pregledu TKO samo sumnja u tehničku neispravnost vozila isto će biti bez startnog broja upućeno u predstartni prostor i tamo čekati završetak prijema kako bi se obavile testne vožnje pod nadzorom TKO.

Članak 10.

a) Ako u bilo kojem trenutku TKO procjeni da vozilo nije sigurno može narediti izvanredni tehnički pregled ili ispitivanje vozila probnom vožnjom po stazi koju provodi natjecatelj prijavljen s tim vozilom.

b) Natjecatelj je dužan voziti u najboljem mogućem vremenu kako bi TKO procijenila ispravnost vozila na stazi u stvarnim uvjetima utrke. TKO ocjenjuje držanje pravca predmetnog vozila i zaustavljanje predmetnog vozila u zaustavnom dijelu staze. Ukoliko natjecatelj u stvarnoj utrci napravi vrijeme bolje za 1,000sec u odnosu na testnu vožnju po nalogu TKO, natjecatelj će biti diskvalificiran iz natjecanja.

Članak 11.

Nakon ispitivanja probnom vožnjom po stazi predviđena je jedna od 2 ocjene i odgovarajuće odluke:

1. „vozilo je ispravno“ i prijava se prihvaća

2. „vozilo je neispravno i opasno za natjecanje“ te se prijava odbija a daljnje natjecanje zabranjuje.

Članak 12.

a) Povrat članarine biti će izvršen ukoliko se prijava za natjecanje odbije za vrijeme obaveznog ili izvanrednog tehničkog pregleda prije početka kvalifikacija.

b) Povrat članarine neće se izvršiti ukoliko vozilo bude diskvalificirano iz natjecanja u toku utrke ili nakon početka kvalifikacija.

Članak 13.

Nedostatak obaveznih elemenata sigurnosne opreme te neispunjavanje bilo kojeg članka ovog pravilnika, a koje je utvrđeno od strane službenih osoba podliježe trenutnoj zabrani ili prekidu natjecanja za natjecatelja kojem je utvrđena nepravilnost.

(OPREMA VOZILA)

Članak 14.

a) Dozvoljena je demontaža oduška spremnika ulja motora, pod uvjetom da je isti spojen u zasebnu posudu dovoljne zapremine (OCC).

b) Ako se NOS (Nitrous Oxide; N2O) boca nalazi u natjecateljskom automobilu, ona mora biti odgovarajuće sigurnosno pričvršćena. Cijeli NOS sustav mora biti tehnički ispravno ugrađen, a posebno sustav cijevi i spojevia, kako bi se uklonila opasnost po vozača i publiku. Ukoliko TK ustanovi da je bilo koji element NOS sistema nestručno ugrađen i kao takav predstavlja opasnost, prijava natjecatelja će biti odbijena iz sigurnosnih razloga.

c) Za automobile koji imaju ugrađen uređaj za pogon na tekući plin smjese propan-butan, potrebno je kod tehničkog pregleda priložiti i certifikat o ispravnosti plinskog uređaja i njegovih komponenti.

d) Automobili koji stazu prelaze u vremenu **10,000sec i brže** moraju biti opremljeni sa:

d)1 zaštitnim kavezom u minimalno 6 točaka (učvršćene u pod automobila; ne mora imati homologaciju ali mora biti napravljen po specifikaciji FIA i prema uputama u ovom pravilniku)

d)2 sustavom za gašenje požara koji je moguće aktivirati izvana i iz sjedećeg položaja vozača, a mora sadržavati najmanje jednu protupožarnu bocu zapremine 2 kg (po motoru - sustav mora biti usmjeren na svaki pogonski motor u vozilu).

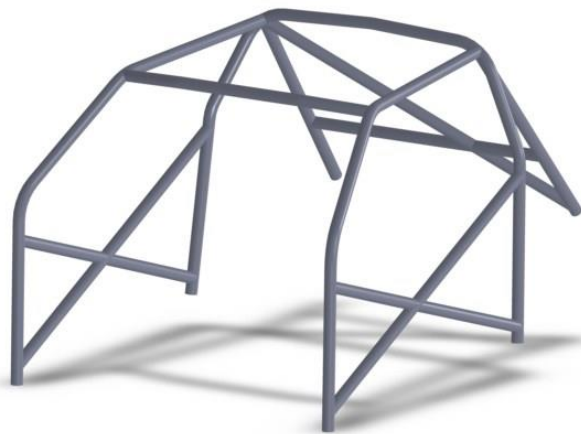
d)3 Minimalne karakteristike zaštitnog kaveza su kako sljedeći:

-cijevi se trebaju pričvrstiti u blizini linija krova, u podu i na zadnjem (ili dodatno i na prednjem) ovjesu vozila, te uz bočne stranice što je bliže vanjskim elementima karoserije. Upotreba najmanje jednog dijagonalnog elementa je obavezna (preporučuje se više). Gornji kraj dijagonalnog elementa mora biti spojen do 100mm od glavne spojne točke zaštitnog kaveza (vidi primjer 1)

-minimalni zahtjevi za **materijal**: bešavne čelične cijevi minimalne čvrstoće 350Nm/mm², dimenzija 45x2,5mm/50x2mm za glavni okvir, te 38x2,5mm/40x2mm za ostale cijevi. Moguće je korištenje i CrMo cijevi dimenzija 45x2,1mm za glavni okvir, te 38x2,1mm za ostale cijevi.

-u podnoj veznoj točki glavni okvir na karoseriju mora biti pričvršćen čeličnom pločom najmanje debljine 3mm površine minimalno 120cm², i to zavarivanjem ili sa minimalno 3 vijka promjera 8mm (čvrstoća ISO 8,8 ili veća) sa odgovarajućim podloškama i maticama.

primjer 1- zaštitni kavez u 6 točaka



d)4 Korištenje ove sigurnosne opreme obaveza je za vozača od trenutka postizanja navedenih 10,000sec ili niže, čak i ukoliko kasnije u natjecanju ostvaruje sporije vrijeme.

d)5 Preporučuje se ugradnja uređaja za zaštitu pri prevrtanju u skladu sa FIA Dodatkom J, poglavlje 253, točka 8.

e) Oprema iz točke **d)** ovog članka obavezna je i za sva **bitnije izmjenjena vozila**, bez obzira na ostvareno vrijeme. Pod bitnije izmjenjenim vozilima smatramo:

-sva vozila sa izmještenim motorom

-sva vozila sa ugrađenim pogonskim sklopom drugog proizvođača

-sva vozila sa ugrađenim pogonskim sklopom istog proizvođača, ali različitih karakteristika (broj cilindara, i/ili povećanog radnog obujma za 500ccm ili više)

-sva vozila sa prepravljenom šasijom i/ili podnicom, geometrijom ovjesa te sa prepravljenim pogonom

- sva vozila koja na 402m ostvaruju veću izlaznu brzinu od 200 km/h a da pri tome vozilo u serijskoj izvedbi nije koncipirano za takve maksimalne brzine (izuzeti su automobili koji po serijskoj specifikaciji osvaruju brzine veće od 200 km/h).

e)1 Oprema iz točke **d)2** ovog članka obavezna je i za :

- sva vozila sa ugrađenim nitro sustavom (N2O)

- sva vozila pogonjena gorivima nestandardnih specifikacija. Dozvoljena/standardna goriva su benzini (oktanske vrijednosti do 102 oktana), dizeli, LPG, E85

f) Kontrolni satovi za tekućine (ulje, gorivo) koji rade na pritisak, ne smiju biti montirani unutar prostora vozača

g) Vanjski elementi karoserije mogu biti zamjenjeni elementima od drugačijeg/lakšeg materijala te modificirani/prošireni.

h) Pristup vozaču mora biti omogućen sa minimalno dvije strane, samo jedna upotrebljiva vrata nisu dozvoljena. Ukoliko vozilo posjeduje drugačiji sustav otvaranja vrata/pristupa vozaču, sa vanjske strane mora biti jasno naznačen pristup vozaču.

i) Motorni prostor te prostor skladištenja tekućina, kao i vodovi (gorivo, rashladna tekućina...) moraju biti fizički odvojeni/ograđeni od prostora vozača. Materijal pregrade može biti čelik, lim ili kevlarova vlakna odgovarajuće debljine. Motorni prostor te prostor skladištenja/dovoda tekućina ne smije biti pregrađen staklenim, kartonskim, plastičnim ili drugim neadekvatnim površinama.

j) Svi automobili moraju biti opremljeni propisanom opremom u unutrašnjosti (serijski upravljač, pojasevi i sjedišta, ili utrkaće homologirane zamjene (homologacija ne mora biti važeća))

k) Svi vozači moraju biti vezani sigurnosnim pojasom. Za vozila koja spadaju pod točke **d)** i **e)** obavezan je homologirani pojas u minimalno 4 točke (H pojas). Homologacija ne mora biti važeća.

(KOTAČI)

l) Dozvoljena je uporaba svih vrsta slick i cestovnih pneumatika (DOT i E oznake, trkaći pneumatiki)

m) Nije dozvoljena uporaba rezervnih pomoćnih kotača, guma sa indexom brzine manjim od max. brzine predmetnog vozila, guma sa indeksom brzine manjim od „P“ (150 km/h), za vozila brža od 12,500 sec/402m indeksom manjim od „H“ (210 km/h) i motociklističkih guma. Vanjski rub kotača ne smije prelaziti vanjski rub blatobrana (proširenja) za više od 1cm.

n) Dozvoljena je uporaba stabilizacijskih kotača (tzv. wheelie bar).

o) Nije dozvoljena uporaba plexiglasa kao zamjene za stakla.

p) Dozvoljena je uporaba lexana i ostalih providnih polikarbonata kao zamjena za stakla. U slučaju zamjene prednjeg vjetrobranskog stakla, obavezna je minimalno jedna poprečna potporna pregrada.

p)1 Prednji vjetrobran ne smije imati nikakva oštećenja koja utječu na providnost i/ili sigurnost.

r) Sva vozila na koja se ne odnose točke **d)** i **e)** moraju biti opremljena atestiranim PP aparatom od minimalno 1kg.

POSEBNA NAPOMENA: Svaki natjecatelj je dužan postaviti zaštitnu nepropusnu podlogu ispod svog vozila, za vrijeme dok stoji u parku vozača, te nakon natjecanja ukloniti sve tragove ulja i ostalih tekućina koje mogu iscuriti iz vozila. Ukoliko natjecatelj nema zaštitnu nepropusnu podlogu, ista će biti postavljena od strane organizatora uz propisanu naknadu. Svako oštećenje piste i/ili opreme nastalo grubim nemarom natjecatelja (onečišćenje, burn-out i sl.) biti će sanirano o trošku natjecatelja, po važećim cjenicima i pravilima struke na licu mjesta ili u naknadnom zakonom propisanom postupku.

(OPREMA VOZAČA)

s) Svi natjecatelji moraju nositi minimalno kacigu sa "E" oznakom.

t) Natjecatelji na koje se odnose točke **d)** i **e)** moraju imati FIA/SFI homologiranu kacigu. Homologacija ne mora biti važeća.

u) Odjeća vozača: za natjecatelje na koje se odnose točke **d)** i **e)** obavezna je uporaba homologiranog vatrootpornog odijela, rukavica i obuće. Prihvaćene homologacije su FIA-8856-2000 te SFI 3.2A/1 ili više. Preporučuje se i oprema ispod odjela po specifikaciji FIA-8856-2000 te SFI 3.3. Homologacija ne mora biti važeća.

v) Za natjecatelje na koje se ne odnose točke **d)** i **e)** uporaba gore navedene odjeće i obuće je preporučena. U slučaju da ne koriste vozačko odijelo, obavezno je koristiti odjeću dugih rukava i nogavica ili kombinezon, te zatvorenu obuću. Preporučuje se odjeća od materijala koji nisu lako zapaljivi. Zabranjeno je koristiti papuče, sandale, voziti bosih nogu, kratke hlače i majice, potkošulje itd (važi za sve kategorije)...

z) Za natjecatelje na koje se odnose točke **d)** i **e)** preporučuje se uporaba HANS sustava u sezoni **2019**, te se najavljuje moguća obavezna uporaba u sezoni **2020**.

MINIMALNA DOZVOLJENA TEŽINA AUTOMOBILA I UDALJENOST OD TLA

Članak 15.

a) Vrijednosti prikazane u tablici označavaju ukupnu minimalnu težinu vozila sa kompletnom ovim pravilnikom propisanom opremom, uključujući i vozača u autu sa propisanom opremom. Natjecatelj ima parvo dodatno rasporediti do 50 kg tereta, vodeći računa da je isti propisno pričvršćen za vozilo.

Zapremina motora	N/A motor	Motor sa prednabijanjem
0-1000 ccm	500 kg	580 kg
1001-2000 ccm	580 kg	750 kg
2001-3500 ccm	750 kg	850 kg
3501-5000 ccm	850 kg	1000 kg
preko 5001 ccm	1000 kg	1100 kg

b) Minimalna dopuštena visina vozila od tla ispred prednje osovine i 50cm za nje iznosi **6cm** (visina mjerne opreme). U slučaju da se utvrdi da postoje elementi vozila koji se za vrijeme natjecanja/vožnje mogu spustiti ispod ove razine u navedenom opsegu, vozilo će biti diskvalificirano iz natjecanja.

Članak 16.

Ovaj pravilnik može biti izmijenjen o čemu će natjecatelji biti pravovremeno obaviješteni.

Članak 17.

Ovaj pravilnik stupa na snagu danom donošenja na sjednici OAS-a u Zagrebu, **6.travnja 2019.** godine.

Koordinator OAS-a za utrke ubrzanja

Rudolf Kalkan

Predsjednik Odbora za autosportove

Dragan Serden

DODATAK OPĆEM PRAVILNIKU - HAKS KUP A10 LISTA ZA TEHNIČKI PREGLED

Na obveznom tehničkom pregledu ili na izvanrednom tehničkom pregledu članovi TK pregledavaju i provjeravaju slijedeće elemente vozila:

1. UPRAVLJAČKI MEHANIZAM

1.1. Kolo upravljača

- iskivljenost, napuknutost, pričvršćenost, pokidana obloga
- moment okretanja kola (teško okretanje)
- zračnost i slobodni hod

1.2. Poluge i zglobovi upravljača

- zračnost

1.3. Amortizer upravljača

- stanje, pričvršćenost
- propuštanje ulja

2. UREĐAJ ZA ZAUSTAVLJANJE

1.1. Kočnica

- efikasnost kočenja (vozilo se mora zaustaviti unutar zaustavnog dijela staze)

1.2. Elementi prijenosa sile kočenja

- kruti cjevovod (iskivljenost, učvršćenost, nepropusnost, korozija, spojne glave)
- elastična crijeva (učvršćenost, nepropusnost, ispucanost, bubrenje, spojne glave)
- kočioni cilindri (nepropusnost, korodiranost, loša postavljenost)

3. UREĐAJI ZA OSVJETLJAVANJE I SVJETLOSNU SIGNALIZACIJU

3.1. Zbog vizualnog dojma sva vozila moraju imati zatvoren prostor predviđen za farove (mreža, svjetla, naljepnica...) ukoliko serijski farovi nisu ugrađeni, a sve naknadno ugrađene komponente ne smiju biti van original predviđenih dimenzija farova.

4. UREĐAJI KOJI OMOGUĆUJU NORMALNU VIDLJIVOST

4.1. Vjetrobran i druge staklene površine

- neoštećenost, providnost, neiskrivljavanje slike

Napomena: Upotreba lexana je dozvoljena na svim mjestima ako je stručno ugrađen, što će na licu mjesta ustanoviti TK. Plexiglas nije dozvoljen.

5. KAROSERIJA I ŠASIJA

5.1. Karoserija

-korozija, boja, mehanička oštećenja, izbočenost pojedinih elemenata na karoseriji, otvor za nalijevanje goriva, pričvršćenost svih elemenata na karoseriju (branici, blatobrani...)

5.2. Šasija

-korozija, boja, mehanička oštećenja, pričvršćenost svih elemenata na šasiju, stanje zavora, zakovica, vijaka, deformacije

5.3. Kabina

-pričvršćenost dijelova na i u kabini
-oštri bridovi unutar kabine i nepričvršćeni elementi nisu dozvoljeni (alat, uređaji i sl.)

Napomena: niti jedan element karoserije, šasije i kabine ne smije imati oštre rubove.

6. ELEMENTI OVJESA, OSOVINE, KOTAČI

6.1. Polužje ovjesa

- zračnost i pričvršćenost stabilizirajućih osovina

6.2. Zglobovi ovjesa

- stanje gumenih elemenata
- zračnost

6.3. Amortizeri

- stanje zglobnih mjesta prihvata na ovjes i karoseriju
- zauljenost, potrošenost
- korozija, mehanička dotrajalost

6.4. Opruge – korozija, oštećenost

6.5. Naplatci

- mehanička (plastična) deformacija kao posljedica udaraca
- napuknutost ili nekompletnost naplatka
- nedostajanje vijaka za pričvršćenje na glavčinu
- ugradnja među-ploče ispod naplatka

6.6. Pneumatici

- zadovoljavajuća kvaliteta
- istovjetnost dimenzija i tipa pneumatika istoj osovini
- dozvoljene su slick i drag gume
- gume moraju imati index maksimalne brzine minimalno P a mase minimalno 80LI
- gume **ne smiju** biti van ruba blatobrana više od 1cm
- gume **ne smiju** biti protektirane (osim kako je objašnjeno u članku 14i tehničkog pravilnika)

7. MOTOR/POGONSKI AGREGAT

7.1. Oslonci motora – stanje zglobnih elemenata ovjesa

7.2. Zauljenost motora

- zauljenost motora oko svih brtvi na motoru i mogućnost kapanja ulja na tlo

7.3. Ispušni sustav

- pričvršćenje

7.4. sustav usisa

- pričvršćenje, nepropusnost, filter zraka
- prednabijanje, cijev za odzračivanje kućišta motora (vidi članak 14./a))

7.5. Sustav za napajanje gorivom

- pričvršćenje i nepropusnost spremnika goriva i kompletnog cjevovoda sustava napajanja goriva. Isti ne smije prolaziti kroz prostor vozača, odnosno mora biti izoliran fiksnom metalnom pregradom.

NAPOMENA: Motorni prostor te prostor skladištenja tekućina, kao i vodovi (gorivo, rashladna tekućina,...) moraju biti fizički odvojeni/ograđeni od prostora vozača. Materijal pregrade može biti čelik, lim ili kevlarova vlakna odgovarajuće debljine. Motorni prostor te prostor skladištenja/dovoda tekućina ne smije biti pregrađen staklenim, kartonskim, plastičnim ili drugim neadekvatnim površinama.

Ukoliko je ispuh izveden bočno ispred prednje osovine (mora biti zakrenut za minimalno 45 stupnjeva prema gore), zbog direktnog utjecaja na startnu mjernu opremu. U slučaju neispravnog starta (red light) start se neće ponavljati te se u takvoj situaciji neće uvažiti žalba.

8. ELEKTRO UREĐAJI I ELEKTRO INSTALACIJE

8.1. Elektropokretač

- pričvršćenost, funkcionalnost

8.2. Generator

– iskrene, stanje pogonskog /pogonskih remena

8.3. Akumulatorska baterija

– pričvršćenost, nepropusnost, nekorodiranost el. spojeva

8.4. Električni vodovi

– izoliranost, uredna položenost i pričvršćenost po vozilu, ispravnost izolacije električnih vodova

9. PRIJENOSNI MEHANIZAM (TRANSMISIJA)

9.1. Spojka

– hod papučice spojke, stanje spojke (klizanje)

9.2. Mjenjač

– stanje, pričvršćenost, zauljenost

9.3 vratila, diferencijal i poluvratila

- stanje brtvenih gumenih manžeta, mehaničke deformacije, brtvljivost zauljenost diferencijala, pričvršćenost

9.4. Lanac, lančanici, remen, remenice

– stanje dijelova lanca, istegnuće, stanje zuba lančanika, podmazanost, pričvršćenost

11. OSTALI UREĐAJI I DIJELOVI VOZILA

11.1. Unutrašnjost kabine, sjedala i prostora za putnike

– izbočenost pojedinih oštih predmeta, podnica kabine na mjestu vozača (elementi na podnici koji mogu ometati vozača tijekom utrke)

11.2. Vrata vozila

– zatvaranje, brtvljenje

11.3. Pokretni prozori i krovovi

– zatvaranje, brtvljenje

11.4. Blatobrani

– učvršćenost, moraju biti na vozilu, bez izbočenih dijelova (dozvoljeno proširenje u adekvatnoj izvedbi kako bi se pokrili kotači) ili oštih rubova s vanjske strane

11.5. Branici

– učvršćenost (ukoliko su na vozilu), bez izbočenih dijelova ili oštih rubova s vanjske strane

11.6. Sigurnosni pojasevi

– funkcioniranje, način pričvršćenja za karoseriju (odgovarajuće propisima), za vozila klase 10 i brže sukladno čl.14 f) - pričvršćenost

11.7. Sigurnosni kavez

– za vozila klase 11 i brže sukladno čl.14 f) i čl.14 g)

11.8. Cabrio vozila

- cabrio vozila (vozila bez krova), mogu nastupiti i obavezna je kaciga za vozača bez obzira na klasu u kojoj se natječe ukoliko zadovoljava sigurnosne uvjete klase u kojoj se natječe

12. OPREMA VOZILA

12.1. Aparat za gašenje požara obavezan za sva vozila

– postojanje, učvršćenost za vozilo (na poziciji dostupnoj vozaču iz vozačkog sjedala u sjedećoj poziciji) sa učvršćenjem koje ima lako otkopčavanje

12.2 sustav za gašenje požara sukladno čl. 14 f)

– postojanje sustava za svaki motor i urednost materijala, ugradnja po pravilima struke

Napomena: Kaciga, rukavice, zaštitno odijelo, pojas u 4 točke – H pojas i roll bar u 6 točaka obavezni su za sva bitnije prepravljena vozila bez obzira koju klasu voze (prerade na karoseriji, ovjesu, prijenosu, promjena položaja motora,...) – TK odlučuje što su bitnije prerade i preinake.

**DODATAK OPĆEM PRAVILNIKU – HAKS KUP A10
PRAVILNIK O BODOVANJU ZA UTRKE UBRZANJA NA 402M**

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Ovaj pravilnik služi kao dodatak Općem Pravilniku o održavanju utrka ubrzanja na 402 metra na nivou Hrvatske.

Članak 2.

Ovim pravilnikom određuje se način bodovanja natjecatelja i klubova za HAKS KUP A10 u utrkama ubrzanja na 402 metra.

UVJETI ZA BODOVANJE

Članak 3.

Pravo učešća na utrkama koje se boduju za HAKS KUP A10 u klasama koje se prama odredbama općeg pravilnika boduju za Kup imaju samo klubovi i natjecatelji sa važećom licencom izdanom od nacionalnog saveza (HAKS) za godinu u kojoj se održava Kup.

Članak 4.

Skupljeni bodovi u Kupu postaju važeći tek nakon što natjecatelj ispuni uvjet o minimalnom broju nastupa na utrkama u Kupu (50%+).

4.1. Minimalan broj utrka za priznavanje Kupa propisan od strane HAKS-a je 3

4.2. U skladu sa člankom 4. da bi ostavrio pravo na priznavanje bodova, natjecatelj mora nastupiti na minimalno onom broju utrka kako je navedeno:

- 4.2.a) Ukupan broj utrka u Kupu = 3; minimalan broj nastupa = 2;
- 4.2.b) Ukupan broj utrka u Kupu = 4; minimalan broj nastupa = 2;
- 4.2.c) Ukupan broj utrka u Kupu = 5; minimalan broj nastupa = 3;
- 4.2.d) Ukupan broj utrka u Kupu = 6; minimalan broj nastupa = 3;
- 4.2.e) Ukupan broj utrka u Kupu = 7; minimalan broj nastupa = 4;
- 4.2.f) Ukupan broj utrka u Kupu = 8; minimalan broj nastupa = 4;
- 4.2.g) Ukupan broj utrka u Kupu = 9; minimalan broj nastupa = 5;
- 4.2.h) Ukupan broj utrka u Kupu = 10; minimalan broj nastupa = 5;
- 4.2.i) Ukupan broj utrka u Kupu = 11; minimalan broj nastupa = 6;
- 4.2.j) Ukupan broj utrka u Kupu = 12; minimalan broj nastupa = 6;

4.3. U svrhu informiranja natjecatelja i zainteresiranih na službenim stranicama organizatora bodovne liste biti će objavljene odmah nakon prve utrke u Kupu, i bit će vođene sve do završetka Kupa. Rang Liste postaju službene tek nakon potvrde od strane Odbora za autosportove HAKS-a na kraju sezone i nakon isteka žalbenog roka.

4.3.1. Natjecatelji nakon objave nepotvrđenih rang listi na kraju sezone imaju pravo na moguću reviziju u roku od 10 dana nakon objavljivanja finalnih nepotvrđenih rezultata.

Članak 5.

U sezoni **2019.** prijava za Kup se ne naplaćuje posebno, već dobijanjem licence natjecatelj stječe automatski pravo bodovanja na utrkama u klasama koje se boduju. Prijava – članarina za svaku utрку Kupa iznosi **100,00 Kn.**

NAČIN BODOVANJA

Članak 6.

Na utrkama ubrzanja u sklopu HAKS Kupa A10 natjecatelji imaju mogućnost osvajati bodove u 2 kategorije.

1. Bodovi za ukupni poredak Klase u kojoj se natječu
2. Bodovi za generalni poredak svih natjecatelja (bez obzira na klasu)

Članak 7.

Bodovi za ukupni poredak u Klasi u klasama **P1, P2, P3** i **D** bit će dodijeljivani na sljedeći način:

7.1. Prijavom i nastupom na natjecanju svi licencirani natjecatelji osvajaju 1 bod (vidi tabelu).

7.2. Na natjecanju po klasama natjecatelji imaju mogućnost osvojiti osnovne i dodatne bodove.

7.2.a) Osnovni i dodatni bodovi dodjeljuju se prema poredaku na kvalifikaciji i na utrci (top 8 - u skladu sa općim pravilnikom članak 17. i 18.) i to na sljedeći način:

Bodovi iz kvalifikacija – Poredak Top8	Bodova
1 – 8 (svima u Top8)	2
Bodovi iz natjecanja – Poredak po plasmanu	
1	15
2	12
3	10
4	8
5	6
6	4
7	2
8	1
Dodatni bodovi koji se mogu osvojiti na natjecanju	
Vremenski rekord sezone (TT)	3
Vremenski rekord generalno (nacionalni rekord)(TT)	5
Prolazak krug dalje u natjecanju	1
Najbolje vrijeme u eliminacijama	1
Prijava	1

Sustav dodjele bodova je sljedeći:

- Natjecatelj osvaja bodove prema navedenoj tabeli.
- Treće mjesto se određuje vožnjom na stazi (za natjecatelje koji se nisu plasirali u finale) ili prema ostvarenom vremenu u polufinalu , po odluci organizatora i prema vremenu koje je na raspolaganju. (Načelno za treće mjesto se vozi ukoliko postoje dva natjecatelja, a organizatoru se ostavlja mogućnost da u slučaju nedostatka vremena ili objektivnih uvjeta na stazi 3. mjesto odredi po vremenu iz polufinala).
- Bodovi za vremenski rekord sezone dodjeljuju se na prvoj utrci sezone, i nakon toga na svakoj sljedećoj kada se taj rekord popravi. Ukoliko se rekord na nekoj od utrka (poslije prve utrke) više puta bude popravljao, bodove će osvojiti onaj natjecatelj koji na kraju dana ima najbolje vrijeme.

- Generalni vremenski rekord (nacionalni rekord) (NR) se uzima od sezone 2016 kada je sustav ustanovljen i obaranjem se smatra svaka vožnja ispod zadanog vremena, a nakon obaranja novi rekord postaje važeći. U slučaju da se ne popravi rekord bodovi neće biti dodjeljeni.

- Vozači koji u **Top8** nemaju par i prolaze kroz opciju **Bye Run/LW** također dobijaju bodove za prolazak krug dalje.

Članak 8.

Bodovi za generalni poredak svih natjecatelja bez obzira na klasu mogu se osvojiti samo u vožnjama Super Finala na dnevnom natjecanju i na osnovu ostvarenog vremena za natjecatelje bez plasmana u Super Finale.

8.1. Super Finalu pristupaju finalisti 4 klase koje se boduju za kup.

POREDAK NATJECATELJA

Članak 9.

Natjecatelj ostvaruje poredak u prvenstvu na osnovu zbira svih prikupljenih bodova kako je opisano u članku 7. za klasu u kojoj nastupa i kako je opisano u članaku 8. i 9. za generalni poredak Kupa.

9.1. Uvjeti iz članka 3. i članka 4. moraju biti ispunjeni kako bi poredak bio priznat.

9.2. Ukupan broj utrka koje se maksimalno mogu bodovati za HAKS KUP A10 je jednak zbiru svih domaćih utrka u Kupu i 50% od tog broja utrka u RH, koje se voze izvan RH.

Natjecatelj može nastupiti i na većem broju utrka izvan RH, ali će se za poredak sezone uzeti u obzir one utrke na kojima je natjecatelj ostvario najbolji rezultat, a sve do popunjavanja kvote dozvoljenih utrka izvan RH.

Kvote:

Održani broj utrka u RH za KUP =3>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=5

Održani broj utrka u RH za KUP =4>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=6

Održani broj utrka u RH za KUP =5>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=8

Održani broj utrka u RH za KUP =6>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=9

Održani broj utrka u RH za KUP =7>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=11

Održani broj utrka u RH za KUP =8>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=12

Održani broj utrka u RH za KUP =9>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=14

Održani broj utrka u RH za KUP =10>Maksimalan broj Utrka za KUP (sa utrkama vani)=15

9.3. Za KUP mogu se bodovati sve trke u okruženju za koje je Haks dogovorio i usaglasio stav sa partnerskim savezima, a kompletan kalendar bit će objavljen na službenim stranicama.

NAPOMENA:

U smislu daljnjeg pojašnjenja Članka 9., donosimo primjer jedne od mogućih situacija:

Ukupno utrka u RH=4

Ukupno utrka za HAKS KUP A10 koje se mogu bodovati=6 (Kvota)

(4 domaćih plus 50% od 4 = 2 koje se voze van RH = ukupno 6)

Ukupno utrka u kalendaru = 12

(HR,SLO,SRB,BiH)

Ukoliko natjecatelj nastupi na svim utrkama u RH i izvan RH premašio je dozvoljenu kvotu, pa će se u obzir za poredak uzeti samo 2 najbolja rezultata sa utrka izvan RH a ostali se neće racunati za poredak sezone, budući da je prema kvoti maksimalan broj utrka u odnosu na 4 domaće 6, tj 4 domaće + 2 izvan RH (50 %).

Članak 10.

Ukoliko 2 ili više natjecatelja imaju isti broj bodova, bolji poredak ostvariti će onaj koji ima više prvih mjesta.

Članak 11.

Ukoliko se poredak ne može odrediti po kriterijima opisanim u članku 9. i članku 10., bolji poredak u Kupu ostvarit će natjecatelj koji prema sljedećem redoslijedu ima bolji rezultat:

- a) ukupan broj nastupa (veći broj nastupa = bolji poredak)
- b) ukoliko je nakon a) i dalje nemoguće odrediti poredak, kriterij je bolje ostvareno vrijeme u Kupu (bolje vrijeme = bolji poredak)
- c) ukoliko ni nakon b) nije moguće odrediti poredak, kriterij je veći broj drugih (ili po potrebi trećih, četvrtih itd.) mjesta na dnevnim natjecanjima po klasama.

POREDAK KLUBOVA**Članak 12.**

Licencirani klubovi ostvaruju poredak na osnovu zbroja bodova koje su natjecatelji kluba osvojili u pojedinačnom natjecanju po klasama (bodovi iz generalnog poretka se ne ubrajaju u zbroj).

Članak 13.

Za natjecanje klubova bodovi od (maksimalno) 5 najbolje bodovanih natjecatelja kluba će se zbrajati za bodovni poredak.

Članak 14.

Odredbe iz članka 9., članka 10. i članka 11. prenose se i na poredak klubova, s tim da se u obzir uzimaju rezultati svih licenciranih natjecatelja čiji se bodovi ubrajaju u bodove kluba.

POREDAK EKIPA I SPONZORA**Članak 15.**

Licencirani klubovi i/ili licencirani natjecatelji imaju mogućnost prijaviti i tim čija će se evidencija voditi posebno. Tim mogu činiti maksimalno 3 natjecatelja, koji mogu biti i iz različitih klubova.

15.1. Poredak timova određivat će se prema istim kriterijima kao i za poredak klubova.

KAZNE**Članak 16.**

U skladu sa Općim Pravilnikom A10 kazne natjecateljima i klubovima mogu se izreći i na nivou Kupa.

Dodatne kazne u odnosu na one propisane Općim Pravilnikom a koje se odnose na Kup mogu biti:

- oduzimanje 5 bodova
- oduzimanje 10 bodova
- zabrana nastupa na sljedećoj utrci Kupa i oduzimanje ostvarenih bodova na utrci.
- zabrana nastupa na svim preostalim utrkama Kupa u sezoni i oduzimanje svih bodova.
- trajna zabrana nastupa na Kupu.

O izricanju kazne natjecatelju odlučivat će posebna komisija sastavljena od predstavnika Organizacijskog Odbora Kupa Hrvatske u utrkama ubrzanja na 402 metra i predstavnika disciplinske komisije krovnog saveza (HAKS).

PRIGOVORI I ŽALBE

Članak 17.

Natjecatelji i klubovi imaju pravo na prigovor na objavljene rezultate sa utrke u sklopu Kupa. Prigovori se podnose najkasnije u roku od 5 dana nakon objave rezultata na zvaničnim stranicama organizatora. Nakon isteka roka od 5 dana objavljeni rezultati postaju zvanični. Prigovori se vrše na službeni kontakt za prigovore **zalbe@402.hr**

17.1. U skladu sa člankom 4.3.1 prigovori mogu biti upućeni i na objavljene rezultate o ukupnom poretku natjecatelja i klubova na kraju sezone. Rok za podnošenje tih prigovora je 10 dana nakon objave nezvaničnih finalnih rezultata, a nakon isteka roka rezultati postaju zvanični.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 18.

Za odvijanje i realizaciju utrke mjerodavan je Opći Pravilnik o održavanju utrka ubrzanja na 402 metra objavljen od strane organizatora Kupa na službenim stranicama organizatora www.haks.hr.

Ovaj dodatak regulira odredbe o bodovanju pojedinaca i klubova u sklopu HAKS Kupa A10 u utrkama ubrzanja na 402 metra. Svi natjecatelji su dužni poznavati odredbe Općeg pravilnika, drugih dodataka i ovog dodatka općem pravilniku i pridržavati se istih, a nepoznavanje odredaba pravilnika može za sobom povući jednu od predviđenih kazni.

Izmjene, dopune, te pravo tumačenja odredbi ovog Dodatka izvan natjecanja isključivo su u nadležnosti OAS-a HAKS-a. Pravo tumačenja odredbi ovog Dodatka na natjecanjima u nadležnosti je žirija – sportske komisije natjecanja.

Ovaj pravilnik stupa na snagu danom donošenja na sjednici OAS-a u Zagrebu, **6.travnja 2019.godine.**

Koordinator OAS-a za utrke ubrzanja

Rudolf Kalkan

Predsjednik Odbora za autosportove

Dragan Serden