

## INFORMATIVNI RALLY KALENDAR 2025.

R.BR.	DATUM	NAZIV	LOKACIJA
1	05. - 06.04.	Quattro River Rally	Karlovačka županija
2	25. - 27.04.	Rally Poreč	Poreč i okolica
3	13. - 15.06.	Zagreb Open Delta Rally	Zagreb i okolica
4	04. - 06.09.	Rally Kumrovec	Krapinsko-zagorska županija
5	03. - 05.10.	Croatia Rally (Leg 1)	Središnja Hrvatska
6	26. - 28.10.	Međimurski Rally	Međimurska županija

### IZMJENE DODATKA A03: 2024 - 2025 (INFORMATIVNO)

Članak 9. Presložena klasifikacija vozila, brisana odredba vezana uz moguće ukidanje ex Kup S-a, produžena dob Historic vozilima

Članak 11. Prijave - obveze organizatora za Historic (prijavni obrazac) i ulazni paketi za natjecatelje (servisno mjesto, propusnice i dokumentacija).

Članak 12. Članarine - Historic

Članak 15. Usklađen popis vozača na NPLH

Članak 21. Usklađene izmjene za Re-start i penalizacije prema FIA RRSR

Članak 25. Diskvalifikacija – kašnjenje, usklađeno s FIA RRSR

Članak 32. Usklađivanje s tehničkim pravilima

**Dodatak A03**  
**PRAVILNIKU O AUTO SPORTOVIMA**

**A. TEMELJNI UVJETI****Članak 1.**

Odbor za auto sportove (OAS) Hrvatskog auto i karting saveza (HAKS) raspisuje Međunarodno Zonsko Prvenstvo Republike Hrvatske (MZPH) i Prvenstvo Hrvatske (PH) za 2025. godinu u auto rally sportu, prema odredbama ovog Dodatka, Pravilnika o auto sportovima HAKS-a, Međunarodnog sportskog pravilnika FIA-e i odgovarajućih mu dodataka.

**Članak 2.**

Međunarodno Zonsko Prvenstvo Republike Hrvatske (MZPH) i Prvenstvo Hrvatske (PH) u auto rallyu sustavna su natjecanja, u kojem je temeljem kalendara HAKS-a za 2025. godinu predviđeno održavanje najviše sedam bodovanih natjecanja. Zbrajanjem rezultata s pojedinih natjecanja u skladu s odredbama ovog Dodatka proglašavaju se najuspješniji vozači, suvozači i klubovi. Pravo bodovanja za MZPH osim posada s licencom HAKS-a, imaju i posade iz zemalja Centralno Europske Zone (CEZ-a) i Europske unije (EU). Pravo bodovanja za PH imaju isključivo posade s licencom HAKS-a. Kalendar natjecanja biti će objavljen na internet stranicama HAKS-a.

**Članak 3.**

Na kraju svakog pojedinog natjecanja boduju se za MZPH i PH:

- vozači i suvozači u ukupnom redoslijedu;
- vozači i suvozači u redoslijedu klasa 1, 2, 3 i 4;
- juniori (vozač) u ukupnom redoslijedu (samo za PH);
- klubovi u ukupnom redoslijedu (samo za PH)

Za ukupni redoslijed i redoslijed u klasama vozača, suvozača i klubova na svakom pojedinom natjecanju, dobivaju se bodovi prema sljedećoj tablici:

MJESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BODOVI	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

**Članak 4.**

Na kraju natjecateljske sezone proglašavaju se i nagrađuju:

Državni prvaci PH (isključivo članovi posada sa licencom nacionalnog saveza HAKS-a):

- u ukupnom redoslijedu (vozač i suvozač);
- u klasama 1, 2, 3 i 4 (vozač i suvozač)

Prvaci HAKS-a u rallyu (isključivo članovi posada i klubovi sa licencom nacionalnog saveza HAKS-a):

- klubovi;
- juniori (najbolje plasirani vozač/vozačica rođen/a 01.01.1998. godine i nakon) u ukupnom redoslijedu;
- historic u ukupnom redoslijedu (vozač i suvozač)

Pobjednici MZPH, (obuhvaća sve članove posada sa licencom iz zemalja Centralno Europske Zone - CEZ i Europske unije - EU, uključivo i HAKS-a, po članku 2. ovog Dodatka):

- ukupni redoslijed (vozač i suvozač);
- klase 1, 2, 3 i 4 (vozač i suvozač)

- za osvojeno 1. - 3. mjesto vozaču i suvozaču u historicu

Naslovi državnih prvaka i pobjednika, u ukupnom redoslijedu i klasama bit će određeni na osnovi zbroja osvojenih bodova na pojedinom natjecanju i to:

- ako se održi 3 ili više natjecanja zbrajaju se svi osvojeni bodovi
- ako se održi manje od 3 natjecanja, prvenstvo se neće proglasiti.

Svako pojedino natjecanje boduje se bez obzira na broj posada koje na njemu nastupe. Punim iznosom bodova biti će bodovane na svakom održanom natjecanju sve klase bez obzira na broj posada. Između dva natjecanja obvezno moraju biti dva slobodna vikenda.

## Članak 5.

Na kraju svakog natjecanja, organizator je obavezan u rezultatima naznačiti puna imena i prezimena vozača i suvozača, te sve podatke propisane Pravilnikom o auto sportovima HAKS-a. Jednako tako moraju biti upisana postignuta vremena na svakom od održanih brzinskih ispita, ukupan zbroj tih vremena, kao i svi ostali elementi bodovanja. Redoslijed posada na kraju svakog natjecanja određuje se prema ukupnom zbroju postignutih vremena, izraženih u satima, minutama, sekundama i desetinkama sekunde. Posada koja ima najmanji zbroj postignutih vremena, zauzima prvo mjesto, a iza nje slijede ostale posade s većim zbrojem postignutih vremena.

U slučaju da dvije ili više posada imaju isti zbroj postignutih vremena, bolja u redoslijedu biti će ona posada koja ima bolje postignuto vrijeme na prvom brzinskom ispitu. Ako je i to vrijeme isto, računaju se rezultati sa sljedećeg brzinskog ispita i tako redom. Redoslijed ekipa klubova, određuje se na osnovi zbroja bodova koje su po tri najbolje plasirane posade ili člana (vozača) pojedinog kluba osvojili u redoslijedu klasa. U slučaju istog zbroja bodova na pojedinom natjecanju, bolji redoslijed zauzet će klub:

1. čiji članovi imaju više boljih mjesta (više prvih, ako su jednaki - više drugih itd.)
2. čiji članovi imaju manji zbroj postignutih vremena.

## VOZAČI I SUVOZAČI

Ako se nakon svih natjecanja u jednoj sezoni, prilikom izrade konačnog redoslijeda, dogodi da dva vozača ili suvozača imaju isti zbroj bodova, pravila za određivanje redoslijeda biti će:

1. Prema većem broju prvih mjesta, zatim drugih mjesta, zatim trećih mjesta, itd. postignutih u ukupnom redoslijedu na svim natjecanjima na kojima su osvajali bodove u ukupnom redoslijedu.
2. Prema većem broju viših mjesta postignutih u ukupnom redoslijedu na svim natjecanjima na kojima su nastupali, jedno 11. mjesto vrijedi više nego bilo koji broj 12. mjesta, jedno 12. mjesto vrijedi više nego bilo koji broj 13. mjesta, itd.
3. U slučaju daljnje istovjetnosti, OAS HAKS-a će odrediti pobjednika na temelju bilo kojeg drugog mišljenja koje smatra prikladnim.

## KLUBOVI

Ako se nakon svih natjecanja u jednoj sezoni, prilikom izrade konačnog redoslijeda, dogodi da dva kluba imaju isti zbroj bodova, pravila za određivanje redoslijeda biti će:

1. Prema većem broju prvih mjesta, zatim drugih mjesta, zatim trećih mjesta, itd. postignutih u ukupnom redoslijedu na svim natjecanjima na kojima su osvajali bodove, uzimajući u obzir samo najbolje mjesto po reliju za svaki klub.
2. Prema većem broju viših mjesta postignutih u ukupnom redoslijedu na svim natjecanjima na kojima su nastupali, zbrajajući osvojene bodove svih članova tog kluba.
3. U slučaju daljnje istovjetnosti, OAS HAKS-a će odrediti pobjednika na temelju bilo kojeg drugog mišljenja koje smatra prikladnim.

## OBVEZE ORGANIZATORA

### Članak 6.

Pojedino natjecanje ne smije sadržavati nikakvu vrstu vožnje koja je u suprotnosti s odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. Svaki organizator dužan je dostaviti radne verzije posebnog pravilnika i plana sigurnosti e-mailom u Tajništvo HAKS-a najkasnije 45 dana prije starta 1. Etape natjecanja. U sljedećih 4 dana, od primitka radnih verzija posebnog pravilnika i plana sigurnosti, HAKS će obavijestiti organizatora o svim promjenama koje treba napraviti, i izdat će odgovarajući broj pod kojim je zaprimljen u tajništvo. Posebni pravilnik i Supplementary Regulations moraju biti objavljeni na službenoj web stranici rallya najmanje 30 dana prije starta 1. Etape natjecanja. Svaki organizator dužan je ishoditi odobrenje od nadležnog tijela za održavanje priredbi na javnim prometnicama te posebno odobrenje za zatvaranje staza za brzinske ispite. U slučaju bodovanja za FIA sustavna natjecanja radne verzije je potrebno dostaviti najkasnije 90 dana prije starta 1. Etape natjecanja.

Organizator svakog natjecanja dužan je temeljem unaprijed pripremljenog Plana sigurnosti na svim brzinskim ispitima osigurati:

- \* zatvaranje prometnica brzinskih ispita za javni promet,
- \* nazočnost dovoljnog broja sudaca i redara na svim dijelovima staze radi nesmetanog odvijanja brzinskih ispita,
- \* dežurstvo interventnog brzog vozila (rescue car i/ili vatrogasno vozilo) u skladu sa zahtjevima opisanima u Dodatku H, ISC FIA pravilnika,
- \* dežurstvo vozila s ekipama hitne medicinske pomoći na startu svakog brzinskog ispita (u skladu sa zahtjevima opisanima u Dodatku H, ISC FIA pravilnika), u skladu s dužinom staze (do 15 km - minimalno jedna ekipa svakih daljnjih 15 km - jedna ekipa; uzimajući u obzir da vrijeme vožnje u interventnom vozilu koje se koristi na rallyu između starta B1 i prve sljedeće ekipe hitne medicinske pomoći, ili između dviju ekipa hitne medicinske pomoći na B1, ili između posljednje ekipe hitne medicinske pomoći i cilja B1 - ne smije biti duže od 10 minuta),
- \* dežurstvo vatrogasne ekipe s vozilom na startu brzinskog ispita,
- \* vozilo za izvlačenje neispravnih i oštećenih vozila smješteno na startu brzinskog ispita,
- \* vozila za zatvaranje - „safety car“, predvozila (najmanje dva, označena sa „00“ i „0“) i otvaranje staze - „sweeper car“ u skladu s člankom 5.4.4 Dodatka 3 FIA Regionalnih Rally Pravila,
- \* odgovarajući sustav radio - veze za rukovođenje natjecanjem,
- \* policu osiguranja za suce, službene osobe i gledatelje,
- \* policu osiguranja za ukupnu štetu nastalu trećim licima na stazi brzinskog ispita za vrijeme trajanja natjecanja.

Ukoliko organizator asfaltnog rallya organizira makadamski brzinski ispit obavezno prije i nakon njega ili više njih u nizu slijedi servis. Predvozila i članovi posada istih moraju imati policu osobnog osiguranja te u pisanoj formi biti informirani i upozoreni na obveze i prava tijekom cijele manifestacije što ovjeravaju vlastoručnim potpisom. Organizator je obavezan imati Digitalnu oglasnu ploču putem aplikacije Sportity. Sve signalne oznake na natjecanju, ako se ono održava noću, obavezno moraju biti osvijetljene tako da se mogu uočiti i razumjeti s najmanje 30 metara udaljenosti.

### Članak 7.

Svako pojedino natjecanje, u pogledu sportskih elemenata mora ispunjavati sljedeće uvjete:

1. Najmanja ukupna dopuštena dužina brzinskih ispita iznosi 70 km.
2. Broj brzinskih ispita na jednom natjecanju ne može biti manji od četiri. Na jednom natjecanju brzinski ispiti moraju se odvijati na najmanje dvije različite staze. Niti jedan brzinski ispit ne smije se ponavljati više od 3 puta.
3. Prosječna brzina brzinskog ispita ograničena je na najviše 120 km/h.

## SUSTAV ZA PRAĆENJE

Na svim natjecanjima sva natjecateljska vozila moraju biti opremljena sigurnosnim sustavom za praćenje. Ugradnja uređaja obavljat će se na tehničkom prijemu. Svaki organizator će izdati upute za prikupljanje, ugradnju i vraćanje uređaja za praćenje vozila na službenoj web stranici. Svaka nepravilnost koja se odnosi na uređaj za praćenje za vrijeme trajanja rallya biti će prijavljena Sportskoj komisiji.

## B. POSEBNI UVJETI

### UVJETI ZA VOZAČE, SUVOZAČE, NATJECATELJE I PREDVOZAČE (SIGURNOSNA VOZILA)

#### Članak 8.

Pravo sudjelovanja na natjecanjima imaju sve osobe koje posjeduju vozačku dozvolu najmanje B kategorije te vozačku licencu ovjerenu za 2025. godinu. Pod pojmom „vozačka licenca“ podrazumijeva se vozačka licenca svakog nacionalnog saveza (ASN) koji je član FIA-e. Kao vozač ili suvozač može nastupiti i osoba koja posjeduje juniorsku licencu (sukladno članku 10. Pravilnika o auto sportovima HAKS-a) ali tada suvozač (ili vozač ako je suvozač s juniorskom licencom) mora posjedovati vozačku licencu najmanje nacionalnog ranga izdanu za tekuću godinu te vozačku dozvolu najmanje B kategorije. Vozilo vozača s juniorskom licencom mora biti označeno oznakom JUN u gornjem lijevom kutu vjetrobranskog stakla te na stražnjem staklu vozila. Slova JUN moraju biti fluorescentno žuta (PMS 803), visoka 10 cm s debljinom crte od 2 cm. Vozač s juniorskom licencom smije upravljati vozilom samo na brzinskim ispitima (od VK do UPIS-a) dok na dijelu ceste koji se odvija u otvorenom prometu vozilom mora upravljati suvozač. Suci na VK i UPIS-u će kontrolirati zamjenu vozača i suvozača. Takva posada dužna je dati na uvid licence i/ili vozačku dozvolu sucima na tim kontrolama. Ukoliko se vozač s juniorskom licencom uhvati da upravlja vozilom osim u području između VK i UPIS-a, ta posada će biti diskvalificirana s natjecanja uz prijavu promatrača natjecanja prema OAS-u HAKS-a. Vozač s juniorskom licencom smije nastupiti u klasi 4. Ako vozač s juniorskom licencom završi rally školu priznatu od FIA-e može mu se dozvoliti nastup i u drugim klasama o čemu odlučuje OAS na prijedlog sportskog direktora i/ili predsjednika komisije za suce. Za klase 3 i 4 dovoljna je licenca klupskog ranga, dok za ostale klase vozači i suvozači moraju imati licencu nacionalnog ili međunarodnog ranga. Na natjecanjima međunarodnog ranga mogu nastupiti samo posade i timovi nositelji licenci međunarodnog ranga (osim natjecanja CEZ-a - nacionalna licenca). Za natjecanja koja se održavaju izvan Hrvatske, izdat će se privremene licence nacionalnog/međunarodnog ranga (za vozače i suvozače koji ih ne posjeduju) pod uvjetima propisanim pravilnikom o auto sportovima. Posadu jednog vozila sačinjavaju dvije osobe - vozač (prvi vozač) i suvozač (drugi vozač). Obje osobe moraju biti uredno prijavljene za natjecanje na propisanom obrascu uz obvezno ispunjene sve tražene rubrike te njihova dokumentacija pregledana i ovjerena. Prijavni list obvezno osobno potpisuju vozač i suvozač te je isti ovjeren potpisom i pečatom matičnog kluba vozača. Svaki član posade mora biti osiguran od posljedica nesretnog slučaja i smrti za satnicom i programom predviđeno vrijeme trajanja cijele manifestacije. Za vrijeme odvijanja cijelog natjecanja, u vozilu se moraju nalaziti i njime upravljati samo ove osobe te se one tijekom jednog natjecanja ne mogu mijenjati drugim osobama. Osoba koja je nominirana kao vozač (prvi vozač) na prijavnom listu, mora voziti vozilo na brzinskim ispitima, osim u slučaju više sile, kako bi osvojila bodove. Kao natjecatelji, mogu se prijaviti sve pravne ili fizičke osobe koje posjeduju važeću natjecateljsku licencu za tekuću godinu. U slučaju da je natjecatelj pravna osoba ili pak netko drugi tko nije član posade, prvi vozač na prijavi smatrat će se odgovornim tijekom cijelog natjecanja. Svaka nepravilnost, prekršaj ili nesportsko ponašanje natjecatelja ili članova posade, bit će predmet razmatranja direktora rallya i članova Sportske komisije. Oni mogu izreći jednu od kazni predviđenih pravilnicima, pa čak i diskvalifikaciju s tog natjecanja.

Na natjecanjima u službi organizatora sudjeluju i posade (vozač i suvozač) predvozača (tzv. Safety karavana) u skladu sa predviđenom satnicom prema planu sigurnosti natjecanja, a koje se mogu sastojati od licenciranih sudaca i/ili bivših i sadašnjih vozača. Poželjan uvjet je završen seminar i položen ispit za Voditelja sigurnosti pred Povjerenstvom za sigurnost OAS-a. Minimalan broj posada predvozača na natjecanju je 4, a maksimalan broj je 9 koji uključuje i informativno vozilo. Vozilo „0“ koje starta najbliže prvom natjecateljskom vozilu mora biti „natjecateljsko vozilo“ u skladu s tehničkim pravilnikom, dok se za vozila „00“ i „000“ preporučuju civilna cestovna vozila. Sva ostala vozila (SC, S1, S2, S3, informativno i završno) moraju biti civilna cestovna vozila. Strogo je zabranjeno korištenje bilješka („radara“) svim predvozačima osim posade vozila „0“.

## Članak 9.

Prema radnoj zapremini motora, vozila će biti razvrstana u sljedeće klase:

<b>GEN</b>	Rally1   ex. WRC   Rally2   Rally2 Kit   R5   RRC   N5
<b>1</b>	RN4   S2000   Rally3   N4   R4   RGT   A8   Grupa STEM3 >2000 cm <sup>3</sup> Historic >2000 cm <sup>3</sup>
<b>2</b>	Rally4   RC4/A/B   R3/C/T/D   R2/B/C   S1600   Historic 1601-2000 cm <sup>3</sup>
<b>3</b>	Rally5   A6   Kit Car 1401-1600 cm <sup>3</sup>   N3   A7   Grupa STEM2 1400-2000 cm <sup>3</sup> Historic 1401-1600 cm <sup>3</sup>
<b>4</b>	R1/A/B   A5   Kit Car <1400 ccm   N2   N1   Opel Adam Cup - nac. hom. / FFSA FR2001   Rally6   Grupa STEM1 <1400 cm <sup>3</sup> Historic <1400 cm <sup>3</sup>

Vozila pogonjena dizelskim gorivom s turbopunjačem i pogonom na dva kotača razvrstati će se u klase prema nominalnim zapreminama motora. Dozvoljava se nastup historic vozilima pripremljenima u skladu s FIA Dodatkom K. i vozila grupe A i N FIA homologirana u periodu između 1.1.1991. do 31.12.1995. godine koja trebaju odgovarati odredbama odgovarajućeg FIA Dodatka J (natjecatelj je obavezan na tehničkom prijemu predočiti homologacijski list svojeg vozila koji je dostupan na internet stranici: <https://historicdb.fia.com/>) u pripadajućim klasama. Posade koje nastupaju s historic vozilima moraju imati izvađenu odgovarajuću licencu za rally. Ukoliko se tijekom natjecateljske sezone pojavi natjecateljsko vozilo koje nije navedeno u prethodnoj tablici, isto će, po prijedlogu sportskog direktora i po odobrenju tehničke komisije biti raspoređeno u jednu od navedenih klasa.

~~Najavljuje se moguće ukidanje ex.Kup S-a u 2024. godini.~~

Vozila za natjecanje moraju ispunjavati sve uvjete koje zahtijevaju propisi za vozila javnog prometa u Hrvatskoj. Dozvoljen je nastup i vozilima s „probnim pločicama“, uz obvezno predočenje potvrde o obavljenom tehničkom pregledu. Potvrda ne smije biti starija od 7 dana.

Što se ograničenja tiče, organizator mora paziti na sljedeće odredbe:

- \* Sve ostale odredbe u svezi s uvjetima za vozila, a koje nisu navedene u ovom Dodatku pravilnika, primjenjivat će se iz Tehničkog pravilnika ili njegovog Dodatka za 2025. godinu.

## SERVISIRANJE - NADOLJEVANJE GORIVA - POPRAVCI

### Članak 10.

Pružanje tehničke pomoći posadama na njihovim vozilima dopušteno je samo u obilježenim servisnim zonama. Isključuje se svaka pomoć trećih osoba posadama u pogledu elemenata natjecanja. Na brzinskim ispitima dopuštena je pomoć gledatelja samo u vraćanju vozila na stazu ili micanja nepokretnih vozila sa staze. Organizator svakog natjecanja dužan je osigurati posebno vozilo za izvlačenje i prijevoz neispravnih i oštećenih vozila, koje će po potrebi tijekom ili nakon završetka svakog brzinskog ispita, odnosno završetku etape ili cijelog natjecanja, premjestiti nepokretno vozilo na područje prije starta ili iza UPIS-a brzinskog ispita. U zonama kontrole zabranjeni su bilo kakvi popravci ili pomoć. Za vrijeme čitavog trajanja rallya, servisiranje natjecateljskog vozila može se obavljati samo u servisnim parkiralištima. Međutim, posada, služeći se pritom isključivo opremom koju ima sa sobom u vozilu te bez vanjske tjelesne pomoći, može u svakom trenutku servisirati vozilo, osim na mjestima gdje je to izričito zabranjeno. Kada je to neophodno kao dio servisa (zamjena spremnika ili crpke za gorivo), pražnjenje i/ili punjenje dopušta se u servisnom parkiralištu pod sljedećim uvjetima:

- I) da se rad obavlja uz nadgledanje suca,
- II) da se na vozilu ne vrše nikakvi drugi radovi za vrijeme pražnjenja i/ili punjenja,
- III) da se oko vozila osigura odgovarajući sigurnosni prostor,



- IV) da su prisutna dva vatrogasca s vatrogasnom opremom za zapaljive tekućine,  
V) da se doda samo onoliko goriva koliko je potrebno do iduće zone uzimanja goriva.

### **Definicija zabranjenog servisiranja**

Posadama je zabranjeno korištenje ili primanje, bilo kakvih materijala (krutih ili tekućih), rezervnih dijelova, alata ili opreme izvan one koja već postoji u natjecateljskom vozilu, osim u servisnim parkiralištima ili tamo gdje je to izričito dopušteno Biltenom. Posadama je dopušteno, koristeći se isključivo opremom koju ima u vozilu te bez vanjske pomoći, u svakom trenutku izvršiti popravke na vozilu, osim na mjestima gdje je to izričito zabranjeno.

### **Servisna parkirališta**

Servisna parkirališta naznačena su u itinereru rallya s vremenskom kontrolom na ulazu i izlazu. (Udaljenost od 25 m može se smanjiti na najmanje 5 m). Brzina vozila u servisnim parkiralištima ne smije premašiti 30 km/h; nepoštivanje ovog ograničenja povlači za sobom kaznu koju izriče Sportska komisija.

### **Vozila kojima je dopušten ulaz u servisna parkirališta**

Svaka posada koja nastupa na natjecanju može imati jedno servisno vozilo, koje mora biti vidljivo označeno oznakama koje izdaje Organizator, istaknutima na za to predviđenim mjestima. Oznake se izdaju u uredu svakog pojedinog natjecanja. Ostala vozila tima moraju biti označena „Pomoćnim“ (Auxiliary Car) rally tablicama što ih izdaju Organizatori. Tamo gdje to prostor dopušta, „Pomoćnim“ se vozilima može dopustiti parkiranje uz pripadajuća servisna vozila puštena u parkirališta, podložno odluci Organizatora.

### **Gume**

Sve gume moraju biti u skladu s ovim člankom. Sva vozila moraju imati profilirane gume. Gume će biti označavane za vrijeme rallya u skladu s postupkom danim od tehničara. U bilo koje vrijeme na natjecanju, može se izvršiti kontrola da se provjeri usklađenost guma. Zona za označavanje guma/felgi može biti postavljena na izlazu iz servisnog parkirališta. Samo u svrhu pomoći provjere/označavanja guma, jedan član tima za svaku posadu može biti prisutan u ovoj zoni. Zona za provjeru guma može biti postavljena na ulazu u servisno parkiralište. Korištenje bilo koje naprave za održavanje pune performanse gume na način da je unutrašnji tlak gume jednak ili manji od atmosferskog tlaka je zabranjena. Unutrašnjost gume (prostor između felge i unutrašnjeg dijela gume) mora biti ispunjen samo zrakom. Maksimalni tlak za postavljanje guma na naplatku je 8 bara; taj tlak mora omogućiti da guma prione na vanjske rubove naplatka. Kada su lijeve gume različite od desnih guma, njihovi uzorci moraju biti simetrični. Kada je start brzinskog ispita odgođen više od 10 minuta za bilo kojeg natjecatelja, podešavanje pritiska tlaka u gumama je dozvoljeno. Vozilo može imati najviše dvije rezervne gume. Svaka naprava dizajnirana u svrhu da spoji gumu i felgu je zabranjena. Svi natjecatelji gume mogu mijenjati jedino u za to predviđenim zonama. Svaki prekršaj biti će prijavljen Sportskoj komisiji. Posadi je dopuštena zamjena oštećene/ih guma između dviju servisnih zona, osim u zonama gdje je to izričito zabranjeno, isključivo s gumama koje se nalaze u natjecateljskom vozilu.

### **Uzimanje goriva**

Natjecatelji smiju uzimati gorivo isključivo u zonama predviđenima za to, što će ih Organizatori navesti u putnoj knjizi. Njihov ulaz/izlaz bit će označen odgovarajućom FIA oznakom. Zone moraju biti ogradama ili sličnim pomagalicama odvojene od ostalih prostora i u cilju onemogućavanja boravka neakreditiranih osoba. Svaki postupak unutar zone uzimanja goriva koji nije izravno povezan s uzimanjem goriva natjecateljskog vozila zabranjuje se. U svim se zonama uzimanja goriva primjenjuje ograničenje brzine na 5 km/h. Preporuča se da mehaničari nose vatrootpornu odjeću. Odgovornost za uzimanje goriva pripada isključivo na posadu. Motor mora biti ugašen za čitavog trajanja postupka uzimanja goriva. Preporuča se da posada za vrijeme uzimanja goriva bude izvan vozila; međutim, u slučaju da ostane unutra, sigurnosni pojasevi moraju biti otkopčani. Vozilo iz zone može izgurati posada, službene osobe i/ili dva člana tima bez povlačenja kazne. Najviše dva člana tima smiju biti prisutni i pomagati posadi u uzimanju goriva.

## Ekologija

Organizatoru se nalaže da uloži sav napor kako bi zaštitio područje izvođenja natjecanja od bilo kakvog onečišćenja. Posebnu brigu treba obratiti na onečišćenja motornim uljem, uljem za kočnice i ostalim naftnim derivatima. U tu svrhu potrebno je pripremiti posude, adekvatno označiti i organizirati njihovo pražnjenje na ekološki prihvatljiv način. Osigurati prostor za stare gume i akumulatore i iste ukloniti na ekološki prihvatljiv način. Preporuča se postaviti kontejnere za selekciju otpada. Nastojati koristiti biološki razgradive materijale za jednokratnu upotrebu ili materijale pogodne za recikliranje. Nastojati prigodnim obavijestima uputiti sudionike u natjecanju u potrebu očuvanja okoline. Obvezuju se vozači koristiti u parku vozača odgovarajuće podmetače ispod svojih natjecateljskih vozila minimalnih dimenzija 3 x 4 m, a kvaliteta podmetača mora biti takva da isti ne propuštaju maziva i druge tekućine koje se koriste za podmazivanje i hlađenje (osim vode). Preporuča se posadama da pri upoznavanju staze koriste vozila sa što manjom emisijom CO<sub>2</sub>/km i što manjom razinom buke te da voze ekološki prihvatljivim vožnjama.

## PRIJAVE

### Članak 11.

Prijave za sudjelovanje na natjecanju moraju se podnijeti organizatoru u roku propisanom u Posebnom pravilniku na jedinstveno propisanom obrascu. **Organizator je obvezan na prijavnim obrascu posebno označiti mogućnost prijave u konkurenciji „H“ (Historic) neovisno o klasifikaciji.** Zadnji dan prijava mora biti najkasnije 10 dana prije starta 1. Etape natjecanja. Lista prijava sa startnim brojevima posada mora biti poslana u HAKS i objavljena na internet stranicama organizatora prije početka natjecanja, a sukladno roku navedenom u posebnom pravilniku natjecanja, a ne kasnije od 7 dana prije starta 1. Etape natjecanja. Preporuča se da natjecatelji zajedno s prijavom pošalju i skenirane ostale dokumente potrebne za verifikaciju (licence, vozačke dozvole, police osiguranja, itd.), mailom, kako bi se ubrzao rad verifikacije na samom natjecanju. U slučaju da natjecatelj nije jedan od vozača, prijava mora biti popraćena kopijom važeće natjecateljske licence. Posada može zamijeniti automobil koji je prijavila na prijavnim listu nekim drugim sve do tehničkog prijama, ali i taj drugi automobil mora biti iste grupe i klase kao i prethodni. Jedan član posade može biti zamijenjen uz suglasnost organizatora prije početka prijama, ili pak odlukom Sportske komisije prije objave startne liste. Samo sportski direktor može odobriti promjenu oba člana posade. Potpisivanjem prijave, natjecatelj kao i svi članovi posade obvezuju se da će se pridržavati Posebnog pravilnika tog natjecanja, pripadajućih mu biltena, Dodatka A03 Pravilnika, Pravilnika o auto sportovima te Međunarodnog sportskog pravilnika FIA-e. Organizacijski odbor ima pravo odbiti prijavu pojedine posade bez navođenja razloga zbog kojih je to učinjeno osim ukoliko se ne radi o međunarodnom natjecanju, kada je potrebno navesti razlog odbijanja. Radi li se o vozaču koji se tijekom protekle dvije godine natjecao za svjetsko ili europsko prvenstvo, odluka mora biti obrazložena vozaču kao i klubu koji je poslao prijavu. **Organizator je obvezan u posebnom pravilniku označiti ulazne pakete za sve prijavljene natjecatelje koji uključuju minimalnu veličinu servisnog mjesta (širina x dubina), broj propusnica za članove tima te dokumente (putna knjiga, rally program i sl.).**

## ČLANARINA ZA NASTUP

### Članak 12.

Uz prijavu za svako natjecanje, svaka posada obvezna je uplatiti članarinu za nastup, sukladno odredbama ovog dodatka pravilnika. Zaprimljena prijava i uplaćena članarina za nastup osnova su za uvrštavanje na Listu prijava za pojedino natjecanje. Organizator bez prethodno pravovremeno ispunjenih obveza nije dužan uvrstiti posadu u Listu prijava. Svaki organizator zadržava pravo da pojedinim posadama u skladu s međusobno dogovorenim uvjetima izvrši povrat dijela ili cijele uplaćene članarine za nastup prilikom verifikacije.

Članarina za nastup (MZPH i PH):

Klasa 4, <b>Historic</b> i Juniori	Klasa 2 i 3	Klasa GEN i 1
200€	300€	400€

Svaka posada koja se prijavi na natjecanje (a da nije uplatila članarinu), a na istom ne nastupi dužna je platiti troškove organizatoru u iznosu od 50% članarine bez obzira da li se je odjavila s natjecanja ili nije. Popis takvih posada



organizator će dostaviti HAKS-u, koji će obavijestiti sljedećeg organizatora te se takvim posadama neće dozvoliti nastup dok ne riješe obaveze prema tom organizatoru. Rokove za članarine treba navesti u posebnom pravilniku natjecanja. Puni iznos uplaćene članarine za nastup biti će vraćen:

- natjecateljima čije prijave nisu prihvaćene,
- svima, ako se natjecanje neće održati,
- organizatori mogu vratiti određeni postotak članarine za nastup onim vozačima koji zbog „više sile“ nisu mogli nastupiti na natjecanju, što će propisati Organizator.

## **IZMJENE I DOPUNE POSEBNOG PRAVILNIKA NATJECANJA - BILTENI**

### **Članak 13.**

Sve izmjene i dopune Posebnog pravilnika natjecanja moraju biti objavljene u biltenima, koji postaju dio Posebnog pravilnika. Biltene izdaje:

- Direktor rallya, do početka tehničkog prijama uz prethodno odobrenje sportskog direktora osim onih koje se odnose na izmjene u itinereru ili u programu upoznavanja staze,
- Sportska komisija za vrijeme natjecanja osim onih koji se odnose na izmjene u itinereru koje može izdati direktor rallya.

Bilteni moraju biti na žutom papiru i objavljeni na digitalnoj oglasnoj ploči. Kao dodatak, mogu se i elektronski distribuirati. Bilteni moraju biti numerirani i datirani.

## **PRIMJENA I TUMAČENJE POSEBNOG PRAVILNIKA**

### **Članak 14.**

Direktor rallya zadužen je za primjenu pravila temeljem kojih se natjecanje organizira. U slučaju donošenja odluka bitnih za odvijanje natjecanja, mora o svemu u najkraće moguće vrijeme obavijestiti članove Sportske komisije, koji mogu, a i ne moraju potvrditi njegovu odluku. Svaki prigovor upućen s bilo koje strane, prosljeđuje se Sportskoj komisiji. Za točno tumačenje ovog Dodatka, vrijede sljedeće definicije:

- “natjecatelj” - koristi se za pravnu osobu,
- “posada” - vozač i suvozač.

Vozač preuzima odgovornost natjecatelja kada se ovaj ne nalazi u vozilu.

## **STARTNA LISTA - PLOČICE - BROJEVI**

### **Članak 15.**

Startne brojeve određuje organizator svakog natjecanja u skladu s pravilima odgovarajućeg dodatka Međunarodnog sportskog pravilnika FIA (prioritetne liste vozača). Prva starta posada s najmanjim brojem. Na Nacionalnoj prioritetnoj listi Hrvatske (u daljnjem tekstu NPLH), bit će uvršteni oni vozači koji su u prethodnoj godini u Prvenstvu Hrvatske osvojili 1.- 3. mjesto u ukupnom redoslijedu te 1. mjesto u bodovanim klasama. Pravo zadržavanja na NPLH vrijedi 2 godine ne računajući godinu ispunjavanja prethodnog kriterija. Uz posebni zahtjev vozača i prijedlog sportskog direktora discipline, OAS može iz sigurnosnih razloga donijeti odluku o dodijeli nacionalnog prioriteta vozačima koji su prethodne godine osvojili:

- naslov državnog prvaka u disciplinama A01 i A02,
- jedno od prva tri mjesta u ukupnom redoslijedu na jednom od natjecanja prvenstva Hrvatske u rallyu u prethodnoj godini.

Tako dodijeljen nacionalni prioritet vrijedi samo u tekućoj natjecateljskoj sezoni (godini). OAS HAKS-a o svakom takvom zahtjevu odlučuje pojedinačno.

Popis vozača na NPLH za 2025. godinu:

Tomas Hrvatin	2025.
Viliam Prodan	2026.
<del>Juraj Šebalj</del>	<del>2024.</del>
Nenad Lončarić	2026.
János Szilágy	2026.
<del>Alfred Kramer</del>	<del>2024.</del>
<del>Igor Mandić</del>	<del>2024.</del>
Nenad Hrvatin	2026.
Vjekoslav Čičko	2025.
Emanuel Iđaković	2025.
Jan Pokos	2026.
Marsel Katić	2026.

Pravo na prednost prilikom određivanja startnih brojeva ostvaruje se samo ako vozač s prioritetne liste nastupa u klasama GEN, 1 i 2. Startne brojeve organizator dodjeljuje prema svom nahođenju, poštujući pri tom načelo da posadama od kojih se na brzinskim ispitima očekuju veće prosječne brzine, dodijeli manje startne brojeve. Početna startna lista neće se mijenjati dok se ne prijeđe najmanje 10 % ukupne kilometraže brzinskih ispita. Startna lista pojedinih etapa, bit će određena prema privremenoj klasifikaciji napravljenoj na kraju prethodne etape ne uključujući Super Specijal brzinski ispit(e) ako se vozi(e) kao zadnji u etapi. Ako se lista ne bi mogla napraviti na vrijeme, startat će se prema redosljedu kojim su vozači završili prethodnu etapu.

## 1. Natjecateljski brojevi

Organizator će za svaku posadu osigurati podloge za brojeve, a koje trebaju biti fiksirane na njihovo natjecateljsko vozilo prije tehničkog prijama. Svaka reklama unutar ovih oznaka je obavezna i ne može se odbiti. Nisu dozvoljene nikakve modifikacije ovih podloga (oznaka).

- 1.1. Dvije podloge na prednjim vratima moraju biti 67 cm široke i 17 cm visoke, uključujući 1 cm bijelog obruba. Svaka od tih podloga će sadržavati prostor za startni broj dimenzija 15 x 15 cm, koji će uvijek biti na prednjem dijelu tablice. Kada je startni broj veći od 99, širina podloge za startni broj se može proširiti. Brojevi moraju biti fluorescentno žuti (PMS 803), visoki 14 cm s debljinom crte od 2 cm na matiranoj crnoj podlozi. Ostatak podloge na kojoj se nalaze brojevi je rezerviran za Organizatora.
- 1.2. Svaka podloga će biti postavljena horizontalno na rub prednjih vrata, s brojem na početku. Vrh podloge će se nalaziti 7-10 cm ispod donje granice prozora.
- 1.3. Nikakvo znakovlje, osim bojanog uzorka vozila, ne smije se nalaziti unutar 10 cm od podloge.
- 1.4. Jedna podloga na zadnjem staklu koja mora biti široka 30 cm i visoka maksimalno 10 cm, rezervirana je za Organizatora. Ta podloga će biti smještena na vrhu zadnjeg stakla, centrirana ili u lijevom ili u desnom uglu, ovisno o tome što piše u Posebnom pravilniku natjecanja. Okolno područje površine 15 cm<sup>2</sup> sadržavat će 14 cm visok startni broj fluorescentno narančaste boje (PMS 804) na čistoj pozadini. Taj broj može biti reflektirajući i mora biti vidljiv odostraga u razini oka.
- 1.5. Dva startna broja za svako stražnje staklo moraju biti visoki 20 cm, širine crte od najmanje 25 mm, obojane fluorescentno narančasto (PMS 804), i mogu biti reflektirajući. Ti brojevi moraju biti smješteni na vrhu stražnjih stakala vozila zajedno s imenima vozača/posade.
- 1.6. Jedna krovna podloga široka 50 cm i visoka 52 cm mora biti smještena na krovu vozila s vrhom postavljenim prema prednjem dijelu vozila. Matirani crni startni broj širok 5 cm i visok 28 cm, mora biti nalijepljen na bijeloj mat podlozi širokoj 50 cm i visokoj 38 cm. Reklama organizatora mora se uklopiti u to područje iste širine (50 cm) i 14 cm visine (ili 2 x 7 cm), i nalazi se iznad i / ili ispod brojeva. (ova odredba nije obvezujuća)
- 1.7. Za prednji dio vozila - rally tablica: jedna podloga pravokutnog oblika širine 43 cm i visine 21.5 cm koja će sadržavati startni broj i puni naziv rallya. Organizatoru se dozvoljava da posebnim pravilnikom natjecanja propiše i obveznu naljepnicu dimenzija do 50 x 14 cm koju posade postavljaju s lijeve (jednu) i/ili s desne (jednu) strane vozila na raspoloživom prostoru isključujući staklene površine, a poštujući pravo prethodno zadanih prostora za oznake.

## 2. Natjecateljski brojevi

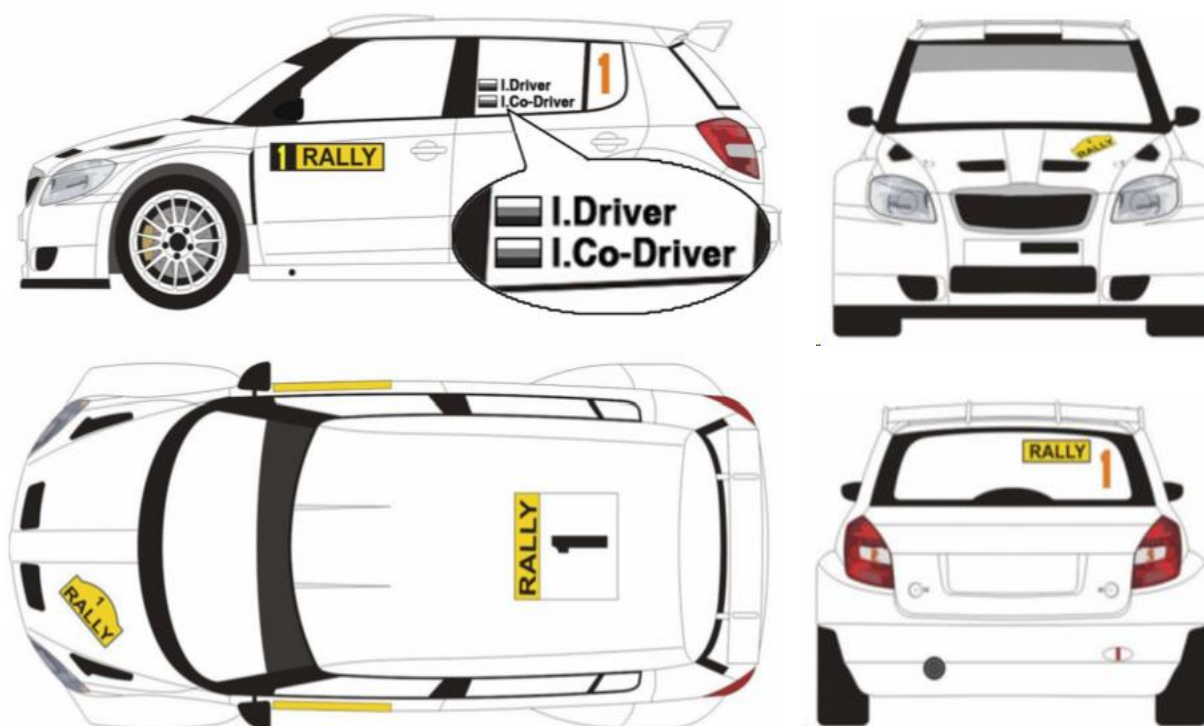
2.1 Prvo slovo imena i prezime vozača i suvozača zajedno s nacionalnom zastavom nacionalnog saveza čiju licencu imaju, mora se nalaziti na stražnjem bočnom staklu s obje strane vozila ispod startnog broja. Imena moraju biti napisana u:

- fontu Helvetica bijele boje:

- velikim slovima prvo slovo imena i prvo slovo prezimena, a ostala slova mala,
- visoka 6 cm sa širinom crte od 1,0 cm

Vozačevo ime će biti gornje s obje strane vozila. Ako se utvrdi da za vrijeme natjecanja na nekom automobilu nedostaje rally pločica ili broj, ili postava i oblik ne odgovaraju propisanim pravilima, posada će biti novčano kažnjena. Nedostaju li pak obje rally pločice ili oba broja, posada će biti diskvalificirana.

Slika 1.



## REKLAMIRANJE

### Članak 16.

Vozačima je dozvoljena upotreba svih vrsta reklama na vozilima sve dok:

- je to u skladu s zakonima Republike Hrvatske te odredbama HAKS-a i FIA-e,
- reklame nisu postavljene na mjestima predviđenim za registarske pločice i natjecateljske brojeve,
- ne smanjuju vidokrug posade.

Reklamni prostor pored startnog broja, kao i na rally pločicama rezervirani su za obvezne reklame organizatora. Nošenje te reklame ne može se odbiti. Ako vozači ne žele na vozila staviti neobvezne reklamne naljepnice organizatora, isti može naplatiti pristojbu u visini dvostruke članarine za nastup predviđene za to natjecanje. Zabranjeno je da reklamne naljepnice, propagandne poruke i sl. budu nalijepljene na staklima vozila. Izuzetak su reklamne naljepnice na vjetrobranu vozača širine najviše 10 cm.

## VREMENSKI KARTON

### Članak 17.

Na startu natjecanja svaka posada dobit će vremenski karton u koji su upisana predviđena vremena za prelazak udaljenosti između vremenskih kontrola, raspored prolaznih kontrola i predviđena mjesta za upis vremena starta/cilja brzinskih ispita. Organizator je obavezan na naslovnici (prvoj stranici ili koricama) tiskati naziv i datum natjecanja i osnovna obilježja (logo) ili imena asocijacija. Svaka posada odgovara za svoj vremenski karton i za točnost unesenih podataka u njemu. Karton se mora dati na uvid službenoj osobi na njen zahtjev, posebno na kontrolnim mjestima gdje se ovjerava. Podaci u vremenskom kartonu ne smiju se prepravljati, ne smije se ništa dodavati, ako to nije odobrila ili napravila službena osoba na kontroli. Ako na vremenskom kartonu nedostaje ovjera, ili ako ga posada nije uručila u vremenskoj kontroli u vremenskom intervalu koji je dozvoljen kao najveće dopušteno zakašnjenje, biti će diskvalificirana s natjecanja. Posade su dužne pridržavati se vremena predviđenih za prolazak pojedinih veznih sektora. Odstupanje od predviđenog vremena, podliježe vremenskoj kazni. Organizator je također dužan kod određivanja vremena prolaska pojedinih veznih sektora uzeti u obzir uvjete na stazi i specifičnosti prometa na pojedinim dijelovima staze. Bilo koja razlika u vremenima unesenim u vremenski karton i onim u službenim dokumentima biti će predmet ispitivanja i konačne odluke Sportske komisije.

## ITINERER - PUTNA KNJIGA

### Članak 18.

Sve posade će dobiti putnu knjigu s detaljnim opisom obaveznog itinerera što ga moraju slijediti. Svako odstupanje prijaviti će se Sportskoj komisiji. Organizator je obavezan na naslovnici (prvoj stranici ili koricama) tiskati naziv i datum natjecanja i osnovna obilježja (logo) ili imena asocijacija. Posade se moraju strogo držati itinerera izloženog u putnoj knjizi, ne napuštajući ucrtani put, odnosno naznačeno servisno područje/parkiralište/zonu, osim u slučaju da Sportska komisija proglašuje višu silu. U svim slučajevima putna knjiga mora odgovarati standardnoj putnoj knjizi objavljenoj u FIA Sportskom pravilniku za Regionalno Rally prvenstvo (RRSR). Mora biti tiskana u A5 formatu, a tekst, crteži, fotografije i simboli moraju biti jasni i čitljivi. Udaljenosti označene u putnoj knjizi i itinereru (u km), organizator mora izmjeriti elektronskim mjeracom ("trip-master"), s dozvoljenim odstupanjem od +/-1 %, te utvrđeno odstupanje i mjesto provjera naznačiti u putnoj knjizi. Tako izmjerene udaljenosti ne mogu biti predmet prigovora. Smetnje na stazi, prometne nezgode, spuštene brklje i sl. također ne mogu biti predmet prigovora. Organizator zadržava pravo izmjena pojedinih dijelova itinerera i vremena prolaska pojedinih veznih sektora uslijed više sile. O svakoj promjeni, dužan je putem digitalne oglasne ploče obavijestiti sve sudionike natjecanja. U slučaju da iz bilo kojeg razloga dio itinerera ili neki brzinski ispit vozači ne mogu voziti, organizator može odlukom Sportske komisije otkazati taj dio natjecanja.

## UPOZNAVANJE STAZE

### Članak 19.

Distribuciju - uručenje Putne knjige organizator će omogućiti u mjestu gdje je predviđen ured rallya u dane održavanja, a to obvezno navesti u Posebnom pravilniku. Preporuča se organizatorima da objave putnu knjigu u digitalnom obliku i na web stranicama. Preporuča se organizatoru natjecanja da upoznavanje staze organizira u dva termina (vikend prije i dan prije početka natjecanja). Predmetni termini sa navođenjem „od - do“ sati moraju biti unijeti u Posebni pravilnik. Ograničava se broj prolazaka stazom na tri (3), osim ako natjecanje nije višeg ranga te podliježe FIA pravilima. Preporuča se organizatorima da na službene internet stranice natjecanja stave video snimku brzinskih ispita nakon objave putne knjige. Sve operacije upoznavanja nisu dozvoljene s natjecateljskim vozilima. Za vrijeme upoznavanja staze, obvezno je pridržavati se svih prometnih propisa kao i znakova na dijelu staze koji se upoznaje. Trening nije dozvoljen niti na jednom dijelu staze. Automobili za upoznavanje staze moraju imati sljedeće osobine:

- serijski proizveden automobil,
- mora imati serijski proizveden motor, mjenjač i ispušni sustav s najviše dopuštenom bukom za Republiku Hrvatsku,
- ovjesi mogu biti pripremljeni najviše u skladu s pravilima za grupu N,
- dopuštena je zaštita donjeg postroja u skladu s propisima grupe N,
- dopuštena je upotreba zaštitnog kaveza prema članu 253.1 do 8 Dodatka "J",

- dopuštena je upotreba sportskih sjedala i pojaseva u boji sličnoj unutrašnjosti vozila,
- dopuštena je upotreba dviju dodatnih prednjih lampi,
- kotači su slobodni u skladu s odredbama Dodatka "J" za grupu N, gume su slobodne, moraju odgovarati propisima za javni promet u Republici Hrvatskoj,
- posada može koristiti jednostavan sustav za komunikaciju bez upotrebe zaštitnih kaciga.

Svim posadama koje se ne pridržavaju ovih propisa, a organizator je to nepobitno utvrdio, Sportska komisija će odrediti kaznu koja može ići i do zabrane nastupa na natjecanju. Obveza organizatora je nadzor sudjelovanja prijavljenih posada na upoznavanju staze. Za svako kršenje propisanog primjenjive su sankcije. Organizator je obavezan o provođenju istog izvijestiti Sportsku komisiju na prvoj sjednici u pisanoj formi.

## SHAKEDOWN

### Članak 20.

Preporuča se organizatorima organiziranje shakedown-a na svakom rallyu. Podloga na shakedown-u mora biti kao i na većini brzinskih ispita na rallyu. Organiziranje shakedown ispita istovjetno je organizaciji svakog drugog BI na reliju, sa svim potrebnim sigurnosnim mjerama. Svaka osoba u autu na shakedown-u koja nije prijavljena na natjecanje, mora potpisati izjavu od organizatora, kojom se odriče bilo kakvih potraživanja ili odgovornosti organizatora u slučaju nesreće. Natjecatelj kojem se pokvari vozilo ili bude razbijeno na shakedown-u, svejedno je obavezan doći na ceremonijalni start ako ga ima. Prije shakedown-a vozila moraju proći tehnički prijam i verifikaciju.

## START

### Članak 21.

Prije starta natjecanja može biti organizirano predstartno parkiralište. Posebnim pravilnikom natjecanja određuje se lokacija te vrijeme i redoslijed kada natjecateljska vozila trebaju biti u predstartnom parkiralištu. Posada smije ući u svoje vozilo u predstartnom parkiralištu najviše 10 minuta prije njenog startnog vremena. Organizator je dužan najkasnije jedan sat prije starta natjecanja, na digitalnoj oglasnoj ploči istaknuti startnu listu s vremenima starta svih posada. Vozila će startati u vremenu i prema redoslijedu naznačenom u startnoj listi. Vozila startaju s upaljenim motorom. Posada koja se na startu pojavi sa zakašnjenjem, pod uvjetom da to zakašnjenje nije veće od 15 minuta, može odmah startati, a zakašnjenje se vremenski kažnjava. U vremenski karton biti će upisano novo vrijeme starta. Posadi koja na start zakasni više od 15 minuta, neće biti dopušten start. Posada ne može startati na natjecanju, na vremenskim kontrolama te na brzinskim ispitima, ako se u vozilu ne nalaze oba člana posade.

## RE-START

Svaka posada koja nije završila Etapu ili **Dionicu uoči prekononoćnog pregrupiranja**, može ponovno startati na sljedećoj, pod uvjetom da prethodno pisanim putem kontaktiraju Direktora rallya o svojoj namjeri, a najkasnije sat vremena prije objave startne liste za sljedeću Etapu. Posada je dužna pisanim putem izvijestiti Direktora rallya o razlozima odustajanja (npr. nesreća, tehnički kvar ili dr.). Glavni liječnik dužan je pregledati sve posade koje su imale nesreću na prethodnoj Etapi te planiraju re-startati na sljedećoj neovisno o tome da li je prilikom nesreće bila potrebna liječnička intervencija ili ne. Sva vozila čije posade nisu završile Etapu moraju biti dovezena najkasnije jedan sat prije starta prvog natjecateljskog vozila na sljedećoj Etapi u zatvoreno parkiralište, nakon čega će ista biti pregledana od strane tehničke komisije.

## PENALIZACIJE

Za sve posade koje re-startaju biti će dodijeljene vremenske penalizacije kako slijedi:

- Za svaki neodvoženi brzinski ispit ~~+5~~ **+10** min na najbolje postignuto vrijeme u klasi svih posada ~~u realnim uvjetima~~
- U slučaju da posada odustane nakon zadnjeg brzinskog ispita prije prekononoćnog zatvorenog parkirališta, istima će se obračunati penalizacija kao da nisu odvozili zadnji brzinski ispit.



## KONTROLNA MJESTA - OPĆA PRAVILA

### Članak 22.

Sva kontrolna mjesta, servisne zone i zone pregrupiranja - podliježu sljedećim pravilima:

- moraju biti označene standardnim FIA oznakama,
- Na kontrolnim mjestima na ulazu i izlazu u/z servisnog parkirališta i zonama za pregrupaciju navedene udaljenosti između FIA oznaka mogu se smanjiti na 5 metara,
- vrijeme zadržavanja u svakoj kontroli, ne smije biti duže od potrebnog vremena za upisivanje podataka u vremenski karton,
- svi suci na kontrolnim mjestima, a posebno voditelji moraju nositi oznake po kojima će biti uvijek lako prepoznatljivi,
- posada mora sama voditi brigu o vremenu ulaska na kontrolno mjesto i pri tome može usporediti vrijeme sa službenim mjernim uređajem. Osobe koje rade na kontrolnom mjestu, nisu obvezne davati informacije o idealnom vremenu ulaska pojedine posade,
- kontrolna mjesta moraju biti otvorena 60 minuta prije predviđenog prolaska prve posade.
- posade su dužne slijediti upute sudaca kontrolnih mjesta. Nepoštovanje uputa sudaca biti će kažnjeno odlukom Sportske komisije,
- sve operacije mjerenja vremena temelje se na službenom vremenu Hrvatskog Geofizičkog zavoda koje objavljuju T-HT (01/18095), Hrvatski Radio i HTV. Dopusšteno odstupanje mjernih uređaja od ovog vremena iznosi +/- 3 sekunde,
- mjerni uređaji svih mjernih mjesta moraju biti međusobno usklađeni.

Pod prijetnjom diskvalifikacije zabranjen je:

- ulazak u područje kontrolnog mjesta iz bilo kojeg drugog smjera osim zadanog,
- ponovni prolazak ili ulazak u isto kontrolno mjesto.

## PROLAZNA KONTROLA

### Članak 23.

Zone prolaznih kontrola označene su standardnim FIA oznakama za prolaznu kontrolu. Svaka posada dužna je prijaviti se na svim prolaznim kontrolama koje su ubilježene u putnoj knjizi, bez obveze da stigne u određeno vrijeme. Suci na prolaznim kontrolama, moraju ovjeriti vremenski karton nakon što im je uručen. Vozilo može odmah po ovjeri vremenskog kartona nastaviti vožnju. U karton se ne unosi vrijeme prolaska. Organizator zadržava pravo da ukine ili premjesti pojedine prolazne kontrole, o čemu mora putem digitalne oglasne ploče obavijestiti sve posade.

## VREMENSKA KONTROLA

### Članak 24.

Zone vremenskih kontrola označene su standardnim FIA oznakama za vremensku kontrolu. Svaka posada dužna je sa svojim vozilom prijaviti se u sve vremenske kontrole u vrijeme predviđeno u putnoj knjizi. Ulaskom u kontrolu smatra se trenutak kada vozilo prijeđe oznaku za ulazak u kontrolu. Vrijeme se može upisati samo ako su oba člana posade i vozilo u zoni kontrole neposredno pokraj kontrolnog mjesta. U karton se upisuje vrijeme kada je jedan član posade predao sucu vremenski karton u ruke. Vrijeme unosi sudac vlastoručno ili pisačem. Idealno vrijeme je vrijeme koje se dobije dodavanjem predviđenog vremena tog veznog sektora, na vrijeme prolaska/starta prethodne vremenske kontrole/starta brzinskog ispita, a izražava se u satima i minutama. Posada neće biti kažnjena ako je ušla u prostor vremenske kontrole u idealnoj minuti, ili minutu ranije. Regularnim vremenom smatra se vrijeme u kojem je posada sucu vremenske kontrole uručila vremenski karton na ovjeru. Ukoliko je posada ušla u zonu vremenske kontrole više od jedne minute prije predviđenog vremena, a odbije sucu kontrole uručiti na ovjeru svoj vremenski karton, sudac je dužan evidentirati vrijeme ulaska i to vrijeme + 1 minutu upisati u vremenski karton nakon što mu ga posada uruči.

Primjer:



- posadi je zadano vrijeme ulaska u vremensku kontrolu 12 h 15 min. Idealnim/točnim vremenom smatra se vrijeme između 12 h 15 min 00 sek i 12 h 15 min 59 sek.

Svaka eventualna razlika između idealnog i stvarnog vremena ulaska u kontrolu bit će kažnjena. Posade neće biti kažnjene za raniji ulazak u vremensku kontrolu na kraju jedne etape ili čitavog rallya ako je to predviđeno Posebnim pravilnikom. Radi izbjegavanja nesporazuma, svaka vremenska kontrola mora pokazivati tekuće vrijeme u satima i minutama. Organizator zadržava pravo da zbog više sile ukine ili premjesti vremenske kontrole. O tome mora putem digitalne oglasne ploče obavijestiti sve posade.

## **DISKVALIFIKACIJA**

### **Članak 25.**

Posade su dužne cijelo vrijeme slijediti u zadanom redosljedu i smjeru trasu rallya. Svako odstupanje biti će prijavljeno Sportskoj komisiji, koja izriče kaznu koja može ići i do diskvalifikacije. Isto tako zabranjeno je ponovno ulaženje u zonu bilo koje kontrole. Svako zakašnjenje duže od ~~45~~ 30 minuta u odnosu na propisano vrijeme vožnje između dviju vremenskih kontrola ili zakašnjenje duže od 30 minuta ukupno na kraju svake dionice i/ili etape ili pak ukupno za kašnjenje duže od 30 minuta na cijelom natjecanju, kažnjava se diskvalifikacijom posade s natjecanja od strane direktora rallya. Vremenska kazna od 10 sekundi po minuti nema utjecaja na vrijeme za diskvalifikaciju s natjecanja (zbrajaju se stvarne minute zakašnjenja). Ni u kom slučaju posade ne smiju pokušati svoje ukupno zakašnjenje opravdati/nadoknađivati svojim ranijim ulaskom u bilo koju vremensku kontrolu. Kazne za prijevremeni ulazak u vremensku kontrolu, prilikom izračunavanja ukupnog zakašnjenja kojima je predviđena diskvalifikacija s natjecanja, neće se uzeti u obzir.

## **VREMENSKA KONTROLA IZA KOJE SLIJEDI START BRZINSKOG ISPITA**

### **Članak 26.**

Zone vremenskih kontrola iza kojih slijedi start brzinskih ispita moraju biti obilježene standardnim FIA oznakama. Start brzinskog ispita u pravilu je udaljen 50 do 200 metara od vremenske kontrole. U vremenskoj kontroli na završetku veznog sektora, sudac će u vremenski karton unijeti vrijeme ulaska posade u vremensku kontrolu te predviđeno startno vrijeme slijedećeg veznog sektora. To vrijeme, ujedno je i vrijeme starta na brzinskom ispitu. Mora postojati razmak od minimalno 3 minute između vremena ulaska u VK i starta na BI, potreban posadi za pripremu za start. Ako dođe do razlike između ta dva vremena, (predviđenog i stvarnog startnog vremena na brzinskom ispitu), startno vrijeme brzinskog ispita biti će uzeto kao pravo vrijeme starta veznog sektora.

## **BRZINSKI ISPITI**

### **Članak 27.**

Brzinski ispiti se održavaju na cestama posebno zatvorenim za ostali javni promet. Preporuča se svakom organizatoru da organizira najmanje jedan kružni Super BI (SSS) na natjecanju. Lokacije, opise i skice pojedinih brzinskih ispita daje organizator u Putnoj knjizi natjecanja. Staze brzinskih ispita moraju biti licencirane. Licenciranje provodi Povjerenik za sigurnost OAS-e. Zahtjev za licenciranje staza podnosi se najkasnije 90 dana prije starta 1. Etape natjecanja s uključenim „google kartama“ brzinskih ispita. Licenciranjem se utvrđuju osnovni sigurnosni uvjeti, konfiguracija, prosječne brzine, pozicije vremenskih kontrola prije brzinskih ispita, pozicije starta, cilja i upisa rezultata te sigurnosne mjere za gledatelje. Zahtjev za licenciranje je uvjet za ovjeru Posebnog pravilnika natjecanja dok je organizator obavezan priložiti Zapisnik o licenciranju staze na 1. sjednici sportske komisije. Licenca za pojedinu stazu vrijedi 3 godine. Posada koja ne obavi brzinski ispit ili ne ispuni sve njegove elemente, biti će diskvalificirana s natjecanja. Posade koje voze u suprotnom smjeru od propisanog, biti će diskvalificirane s natjecanja. Posade voze sve ispite na vlastitu odgovornost. Na brzinskim ispitima, ukupno utrošeno vrijeme mjeri se i registrira s rezolucijom od 1/10 sekunde. Vrijeme starta na brzinskim ispitima, dužni su vozačima priopćiti suci na startu. Start brzinskog ispita je iz mjesta, s uključenim motorom, prema sljedećoj proceduri:

- ulazak u područje kontrolnog mjesta iz bilo kojeg drugog smjera osim zadanog, Kada se vozilo s posadom zaustavi na startnoj crti, sudac unosi vrijeme predviđeno za start vozila o kojem je riječ u vremenski karton brzinskog ispita (sat i minutu),
- Vremenski karton potom vraća posadi i posada slijedi startnu proceduru koja se izvodi elektronskim sustavom odbrojanja po sekundama, koji je posadi jasno vidljiv sa startne pozicije,
- Navedeni je sustav elektronski povezan s mjernim uređajem, koji bilježi vrijeme kada vozilo napusti startnu liniju. Mora postojati stalna startna linija (i na makadamu ili snijegu) i fotočelija koja bilježi prerani start koja se nalazi točno 50 cm iza startne linije (u smjeru BI),
- Sudac na startu dati će vremenski karton posadi u tekućoj minuti prije startnog vremena i nikako prije kako bi se izbjegao prerani start za više od minute,
- Jasan opis rada startnog elektronskog sustava, njegova sinhronizacija sa sustavom startnih svjetala, njihov opis i pravila moraju biti jasno opisani u posebnoj pravilniku natjecanja. Isto vrijedi ukoliko se radi i o kružnim brzinskim ispitima,
- U slučaju da dođe do kvara na elektronskom sustavu odbrojanja sudac starta će postupiti tako da nakon što upiše vrijeme predviđeno za start vozila o kojem je riječ u vremenski karton brzinskog ispita (sat i minutu), vremenski karton vraća posadi i prelazi na „ručnu proceduru“.

Primjena elektronskog sustava starta je obvezujuća. „Ručni start“ može biti opcija u slučaju kvara elektronike.

Ispisnost starta kontrolira se mjernim uređajem s pisačem. Start brzinskog ispita može se dogoditi u odnosu na vrijeme koje naznači sudac u vremenskom kartonu po odluci voditelja sigurnosti brzinskog ispita. Svaka posada, koja nije u mogućnosti samostalno startati na brzinski ispit unutar 20 sekundi od znaka za start, uklonit će se kako bi se oslobodio startni prostor i diskvalificirati s natjecanja. Kada se brzinski ispit zaustavi ili prekine iz bilo kojeg razloga, direktor rallya će svakoj oštećenoj posadi dodijeliti vrijeme koje smatra najpravednijim. Međutim, niti jedna posada koja je u potpunosti ili djelomice odgovorna za zaustavljanje ispita ne može imati koristi od takve mjere. Takvoj posadi će biti dodijeljeno vrijeme koje je naposljetku mogla postići, ukoliko je ono veće od improviziranog vremena dodijeljenog ostalim posadama. Posadi koja na brzinskom ispitu zaustavi svoje vozilo radi pružanja prve pomoći ili gašenja zapaljenog vozila druge posade priznati će se vrijeme brzinskog ispita po odluci direktora rallya. Kada se prekine odvijanje brzinskog ispita na više od 20 minuta, gledatelji moraju biti obaviješteni da će se brzinski ispit nastaviti (prolaskom predvozača) i to prije prolaska prvog natjecateljskog vozila. U protivnom brzinski ispit neće se nastavljati. Svako natjecateljsko vozilo mora imati reflektirajući trokut kojeg je u slučaju zaustavljanja na BI član posade dužan postaviti na vidljivu poziciju i stranu zaustavljanja najmanje 50 metara prije pozicije automobila, a u svrhu upozorenja nadolazećih posada. Svaka posada koja to ne napravi biti će kažnjena po odluci Sportske komisije. Trokut se mora staviti čak i ako je odustali auto izletio van ceste. Kada prolazi pored istaknute crvene zastave, vozač mora odmah smanjiti brzinu i zadržati tu brzinu do kraja BI i slijediti instrukcije svih sudaca ili safety car vozača. Crvena zastava biti će pokazana na svim sudačkim mjestima s radio vezom koja prethode nesreći. Nepoštivanje ovog pravila povlači kaznu po odluci Sportske komisije. Crvena zastava se ističe posadama samo po nalogu direktora rallya. Zastavu može pokazati samo sudac koji nosi uočljivu odjeću preporučljivih boja, i koji je na oznaci mjesta sa radio vezom. Vrijeme pokazivanja zastave biti će zabilježeno i direktor rallya će o tome izvijestiti Sportsku komisiju. Zastave moraju biti plombirane, ili na neki drugi način osigurane, da se može nepobitno utvrditi da li je neka korištena. Nijedna druga zastava osim crvene ne smije biti pokazana na bilo kojem dijelu BI. Crvena zastava mora biti dostupna na svim mjestima sa radio vezom. Svako natjecateljsko vozilo mora imati crveni “SOS” znak i na poleđini zeleni “OK” znak dimenzija minimalno 42 cm x 29,7 cm (A3). U slučaju nesreće u kojoj nema ozlijeđenih, posada je dužna istaknuti “OK” znak, koji se nalazi u automobilu, najmanje za dva nadolazeća vozila. Ako ima povrijeđenih ističe se znak “SOS”, najmanje za tri nadolazeća vozila, ukoliko je to moguće. Svaka posada koja ugleda crveni “SOS” znak ili opazi vozilo koje je doživjelo ozbiljnu nesreću u kojoj su oba člana posade u vozilu ali nisu istaknula crveni “SOS” znak treba se smjestiti i bez iznimke zaustaviti kako bi pružila pomoć. Sva vozila iza njih također će se zaustaviti. Drugo po redu vozilo koje se nađe na poprištu produžit će kako bi obavijestila suca na idućoj radio vezi. Ostala će vozila osloboditi stazu za prolaz vozila hitne intervencije. Svaka posada koja je bila u prilici, ali nije poštovala ovo pravilo, prijavit će se Sportskoj komisiji koja može odrediti kazne u skladu s Međunarodnim sportskim pravilnikom. Posada koja odbije startati na brzinskom ispitu, biti će kažnjena sa najmanje 10 minuta, s tim da može doći i do diskvalifikacije bez obzira da li je taj brzinski ispit održan ili ne, što mora biti određeno Posebnim pravilnikom. U slučaju kažnjenja starta za koji je odgovorna posada, nadležni će sudac unijeti novo vrijeme, pri čemu kazna iznosi 1 minutu po minuti kašnjenja. Brzinski ispiti završavaju letećim ciljem, pri čemu je zaustavljanje između žutog znaka najave cilja i upisa zabranjeno;

svaki će se prekršaj prijaviti Sportskoj komisiji. Vrijeme se mjeri na ciljnoj liniji, korištenjem mjernih uređaja, koji moraju imati opremu za ispis. Obavezno je i rezervno mjerenje na cilju BI koje može biti s ručnim mjernim uređajem bez ispisa, ali mora biti vođen zapisnik. U pravilu na 100-300 metara od ciljne crte, kod znaka STOP, suci će upisati vrijeme prolaska kroz cilj u minutama, sekundama i desetinkama sekunde. Ako mjeritelji vremena iz bilo kojeg razloga ne mogu odmah dati točno vrijeme, ono se može unijeti kasnije. Ako se greškom posade vrijeme ne može unijeti predviđene su sljedeće kazne: na startu - diskvalifikacija, na cilju - 5 minuta vremenske kazne.

## **EKIPE ZA MJERENJE VREMENA I OBRADU REZULTATA**

### **Članak 28.**

Mjerenje vremena i obradu rezultata imaju pravo obavljati mjerne ekipe verificirane za 2025. od HAKS-a ili nekog drugog ASN-a pod uvjetom da ispunjavaju obaveze koje se propisane ovim Dodatkom.

Obrada rezultata mora izdati sljedeće liste:

1. startna lista, 2. lista rezultata brzinskih ispita i rezultata nakon brzinskih ispita (ukupno), 3. privremeni redoslijed nakon etape, 4. privremeni ukupni redoslijed, 5. konačni ukupni redoslijed, 6. konačni ukupni redoslijed - totalizator (redoslijed u bodovanim klasama, juniora i ekipa klubova)

## **ZONE ZA PREGRUPIRANJE**

### **Članak 29.**

Postavljaju se duž itinerera. Njihove ulazne i izlazne vremenske kontrole podliježu općim pravilima o kontrolnim mjestima. Zone moraju biti ogradama ili sličnim pomagalicama odvojene od ostalih prostora i u cilju onemogućavanja boravka neakreditiranih osoba. Svrha pregrupiranja je u smanjenju razmaka između posada do kojeg može doći zbog kašnjenja ili odustajanja. Zbog toga se mora uzeti u obzir vrijeme starta s kontrole za pregrupiranje, a ne trajanje vremena pregrupiranja. Na dolasku u zonu pregrupiranja posade predaju svoje vremenske kartone sucu. Posade tada moraju odvesti svoje vozilo u zatvoreno parkiralište. Posade moraju na odgovarajući način biti obaviještene o vremenu svog starta nakon pregrupiranja. Redoslijed njihovog starta nakon pregrupiranja, biti će, ukoliko je to moguće, jednak ukupnom redoslijedu prije samog pregrupiranja. Ako to nije moguće, vozila će startati redoslijedom kako su došla. Ni u kojem slučaju vremena brzinskih ispita ne mogu se sama uzeti u obzir za određivanje redoslijeda. U obzir se moraju uzeti i eventualne vremenske kazne sa itinerera. Organizator može posadama dati nove vremenske kartone na izlasku iz zone pregrupiranja. U zoni pregrupiranja za pokretanje motora može se upotrijebiti vanjska akumulatorska baterija, koja se potom ne smije staviti u vozilo. Kada vrijeme pregrupiranja ne prelazi 15 minuta, posade smiju ostati u zoni pregrupiranja.

## **ZATVORENI PROSTOR ZA VOZILA (ZATVORENO PARKIRALIŠTE)**

### **Članak 30.**

Posade se moraju pridržavati pravila zatvorenog parkirališta:

1. od trenutka ulaska u predstartno parkiralište, u zonu pregrupiranja ili završno zatvoreno parkiralište na kraju etape, pa do napuštanja istih,
2. od trenutka ulaska u kontrolni prostor pa do napuštanja istog,
3. od trenutka dolaska na cilj rallya pa do odluke Sportske komisije o raspuštanju zatvorenog parkirališta.

Dok vozila podliježu pravilima zatvorenog parkirališta strogo su zabranjeni popravci ili dolijevanje goriva pod prijetnjom diskvalifikacije.

Samo sucima kontrola i/ili posadi dopušteno je guranje natjecateljskog vozila unutar, na ulazu/izlazu u/iz zatvorenog parkirališta, na startu rallya, vremenskoj kontroli, zonama pregrupiranja ili na kraju etape. Svako nepridržavanje pravila zatvorenog parkirališta, razmotrit će Sportska komisija i donijeti odgovarajuću odluku koja može dovesti i do diskvalifikacije. U zatvorenom parkiralištu mogu biti samo suci zaduženi za njegovo funkcioniranje. Promatrač

FIA/ASN, članovi Sportske komisije, članovi Tehničke komisije, direktor rallya i njegovi pomoćnici. Posada može ući u zatvoreno parkiralište 10 minuta prije njihova startnog vremena. Ukoliko zatvoreno parkiralište ne traje duže od 15 minuta posada može ostati u svom vozilu u zatvorenom parkiralištu.

### **Popravci u zatvorenom parkiralištu**

Ako suci zaključče kako je stanje vozila toliko narušeno da ugrožava sigurnost normalnog cestovnog prometa, navedeno vozilo valja popraviti uz prisustvo članova Tehničke komisije. Vrijeme utrošeno za popravak smatra se odgovarajućim minutama kašnjenja, kako posada ne bi pokušala nadoknaditi vrijeme izgubljeno na takve popravke, za što kazna iznosi 1 minutu po minuti. Posada će nakon popravka dobiti novo startno vrijeme ukoliko utrošeno vrijeme uzrokuje kašnjenje u odnosu na prvobitno predviđeno vrijeme starta. Iznimno te uz nadgledanje članova Tehničke komisije, posada može - dok se nalazi u zatvorenom parkiralištu, na startu, području pregrupiranja ili kraju etape - promijeniti staklo (stakla), bez penalizacije, uz moguću pomoć. Navedene popravke valja izvršiti prije startnog vremena, jer će u protivnom biti određena kazna u skladu s odredbama ovoga članka. Čim parkiraju svoje vozilo u zatvorenom parkiralištu, vozači moraju zaustaviti motor i napustiti zatvoreno parkiralište, te niti jedan član posade ne smije u isto ponovno ući bez odobrenja voditelja zatvorenog parkirališta. Vozači ne smiju izvoditi vratolomije u bilo kojem trenutku za vrijeme starta, cilja, ili drugih ceremonijalnih dijelova rallya. U zatvorenom parkiralištu nije dopušteno korištenje prekrivača za vozila.

## **DISCIPLINA U VOŽNJI**

### **Članak 31.**

Svi sudionici natjecanja dužni su se pridržavati prometnih propisa. Vozači su naročito dužni poštivati ograničenja brzine na prometnicama posebno tijekom vožnje kroz naseljena mjesta. Ovo se ograničenje ne odnosi na staze brzinskih ispita koje su zatvorene za javni promet. Kao posebno teški prekršaji discipline koji se kažnjavaju diskvalifikacijom s natjecanja, smatraju se: ometanje pretjecanja na brzinskom ispitu, zaustavljanje na brzinskom ispitu bez posebnog razloga, vožnja smjerom suprotnim od zadanog na brzinskom ispitu, napuštanje mjesta eventualne nezgode na javnoj prometnici te ne pružanje pomoći unesrećenima (posadama koje su pružile pomoć, izgubljeno vrijeme će uz predočenje potvrde prometne policije ili zdravstvene ustanove biti nadoknađeno), ometanje prolaza drugim posadama, postavljanje prepreka na prometnicama, premještanje ili uklanjanje putokaza ili ally oznaka, uzimanje droga, alkohola ili drugih opojnih sredstava za vrijeme natjecanja. Kao posebno teški prekršaji discipline vozača servisnih automobila, radi kojih će biti kažnjene posade u čije ime su prijavljeni, smatra se:

- ometanje pretjecanja natjecateljskim vozilima duž vезnog sektora,
- zaustavljanje na cesti radi ometanja natjecanja,
- prisutnost na stazi za vrijeme odvijanja brzinskih ispita,
- ometanje prolaska posadama postavljanjem prepreka na putu,
- vožnja neposredno ispred posada radi ometanja prolaza jednih, odnosno omogućavanja prolaska drugih vozila,
- prisustvo u zatvorenom parkiralištu,
- ometanje sudaca,
- zadržavanje u zonama kontrola,
- vuča/guranje natjecateljskih vozila tijekom natjecanja.

Prijave o prekršajima discipline mogu na natjecanju podnijeti samo suci ili prometna policija. Prometna policija može u slučaju nepridržavanja prometnih propisa duž itinerera, upisati prekršaj u vremenski karton. Također može doći na cilj natjecanja u slučaju da nije bila u mogućnosti obaviti upis na samom mjestu. U slučaju da se nepobitno utvrdi posada koja je prekršila prometne propise, biti će kažnjena u skladu s odredbama o kažnjavanju u Posebnom pravilniku natjecanja.

## TEHNIČKI PRIJAM I VERIFIKACIJA

### Članak 32.

Svako vozilo koje sudjeluje na natjecanju prema dobivenom rasporedu mora biti dovezeno na tehnički prijam s homologiranom sigurnosnom opremom propisanom dodatkom "J" FIA Pravidnika, odnosno u skladu s tehničkim pravilima za Kup S vozila **pravilnikom za Rally vozila Grupe STEM**. Posada vozila ne mora biti prisutna na tehničkom prijemu. Svako vozilo koje dođe na tehnički prijam izvan svog vremena, neće moći startati osim ako je do kašnjenja došlo zbog više sile. U tom slučaju zakašnjenje se kažnjava prema Posebnom pravilniku. Uz vozilo mora biti pokazana homologacija za vozilo kao i dodaci (homologacijski listovi), ako postoje. U protivnom vozilo neće biti dopušten start. Ako se utvrdi na tehničkom prijemu da pojedina vozila nisu pripremljena u skladu s homologacijom, Sportska komisija može dopustiti posadama tih vozila određeno vrijeme za otklanjanje nedostataka. Tehnički prijam prije starta rallya je osnovne prirode i on obuhvaća provjeru usklađenosti s podacima iz prijave i kontrolu sigurnosne opreme vozila i posade te pravilnost identifikacijskih obilježja vozila i posade. Verifikacija posada obuhvaća provjeru podataka iz prijave te ostale dokumentacije.

### Članak 33.

Dodatne provjere članova posade i vozila mogu biti obavljene u bilo koje vrijeme tijekom natjecanja kao i po njegovom završetku primjenjujući sve odredbe Pravidnika o auto sportovima. Posada je odgovorna za ispravnost svojega vozila za sve vrijeme trajanja natjecanja.

## KAŽNJAVANJE

### Članak 34.

Kazne za posade koje sudjeluju na natjecanju su sljedeće:

#### 1. Start neće biti dopušten:

- ako se u natjecateljskom vozilu ne nalaze oba člana posade
- ako posada na startu, dionice rallya ili etape kasni više od 15 minuta
- posadama koje ne posjeduju policu osiguranja od odgovornosti prema trećim osobama

#### 2. Vremenske kazne:

- za svaku minutu kašnjenja na startu natjecanja, etape, dionice i/ili zone pregrupiranja/servisnog parkirališta do 15 minuta - 10 sekundi
- za drugi prometni prekršaj tijekom natjecanja - 5 minuta
- za svaku minutu kašnjenja u vremensku kontrolu - 10 sekundi
- za svaku minutu prijevremenog ulaska u vremensku kontrolu - 1 minuta
- prvi prijevremeni start na brzinskom ispitu - 10 sekundi
- drugi prijevremeni start na brzinskom ispitu - 1 minuta
- treći prijevremeni start na brzinskom ispitu - 3 minuta
- neupisano vrijeme na cilju krivnjom posade - 5 minuta
- za odbijanje starta na brzinskom ispitu u dodijeljenom vremenu - 10 minuta ili diskvalifikacija
- za svaku sekundu utrošenu na brzinskom ispitu - 1 sekunda

### 3. Novčane kazne

- Za sljedeće prekršaje Organizator može naplatiti novčane kazne:

Zakašnjenje na tehnički prijam i verifikaciju:

a) do 30 minuta	50 €
b) do 60 minuta	100 €
c) više od 60 minuta	150 €
• za svaku prekrivenu registarsku pločicu	100 €
• za gubitak jedne rally pločice ili jednog startnog broja	100 €
• za nepropisno postavljene rally pločice ili startne brojeve	100 €
• izostavljanje imena i prezimena članova posade kao i nacionalne zastave na vozilu	100 €
• za prvi utvrđeni prometni prekršaj	150 €

### 4. Diskvalifikacija

- U slučaju bilo kojeg kršenja pravila navedenih u Općim odredbama za FIA prvenstva, Sportska komisija ima ovlasti da razmotri slučaj i donese konačnu odluku koja se odnosi na taj slučaj.

## OBJAVA REZULTATA

### Članak 35.

Rezultati se objavljuju prema predviđenom programu u Posebnom pravilniku. Privremeni rezultati pojedine etape izdaju se na kraju dana. Vremena i mjesta na kojima će se nalaziti ti rezultati moraju biti određena Posebnim pravilnikom ili Dodatkom Posebnog pravilnika. Vremenski razmak između pojedine etape mora biti dovoljno velik da ostane dovoljno vremena za eventualno ulaganje prigovora. U slučaju da ne postoji nikakav prigovor na privremene rezultate, 30 minuta po objavi, a nakon njihove ovjere od strane Sportske komisije, oni postaju konačni. Konačni rezultati biti će objavljeni po završetku cijelog natjecanja. Takvi konačni rezultati, bez obzira bili privremeni mijenjani ili ne, također moraju biti objavljeni na digitalnoj oglasnoj ploči. Obveza je organizatora da sve rezultate koji su proglašeni konačnima, kao i zapisnike sa svih sjednica Sportske komisije, najkasnije 48 sati nakon završetka natjecanja dostave sportskom direktoru discipline putem tajništva HAKS-a. U slučaju da se ta obveza ne ispuni, organizator podliježe disciplinskoj odgovornosti.

## NAGRADE

### Članak 36.

Obveza svakog organizatora natjecanja raspisanog i bodovanog za MZPH i PH u rallyu je da u skladu s odredbama ovog Dodatka pravilnika dodijeli počasne nagrade za MZPH i PH posadama koje su sudjelovale na tom natjecanju. Organizator može dodijeliti počasne nagrade i za ukupni redosljed natjecanja te ostala prvenstva za koje se natjecanje boduje.

Počasne nagrade dodjeljivati će se za sljedeće rezultate na natjecanju za MZPH:

- vozaču i suvozaču za 1.- 3. mjesto u ukupnom redosljedu
- vozačima i suvozačima za 1.- 3. mjesto u klasama 1, 2, 3 i 4

Počasne nagrade dodjeljivati će se za sljedeće rezultate na natjecanju za PH:

- vozaču i suvozaču za 1.- 3. mjesto u ukupnom redosljedu
- vozačima i suvozačima za 1.- 3. mjesto u klasama 1, 2, 3 i 4
- juniorima (samo vozač) 1.- 3. mjesto u ukupnom redosljedu
- klubovima 1.- 3. mjesto u konkurenciji klubova

Svi organizatori u obvezi su održati svečanu ceremoniju na ciljnoj rampi za ukupni redosljed PH neovisno o višim rangovima bodovanja natjecanja.



## ZAVRŠNA PRIZNANJA

### Članak 37.

Na kraju natjecateljske sezone, Hrvatski auto i karting savez za rezultate ostvarene tijekom 2025. godine dodijeliti će počasne nagrade:

Državnim Prvacima PH u auto rally sportu:

- za osvojeno 1.-3. mjesto vozaču i suvozaču u ukupnom redoslijedu
- za osvojeno 1.-3. mjesto vozaču i suvozaču u klasama 1, 2, 3 i 4

Prvacima HAKS-a u auto rally sportu:

- za osvojeno 1.-3. mjesto u konkurenciji ekipa klubova
- za osvojeno 1.-3. mjesto u konkurenciji juniora (najbolje plasirani vozač/vozačica rođen/a 01.01.1998. godine i nakon)
- za osvojeno 1.-3. mjesto vozaču i suvozaču u historicu

Pobjednicima MZPH:

- za osvojeno 1.-3. mjesto vozaču i suvozaču u ukupnom redoslijedu
- za osvojeno 1.-3. mjesto vozaču i suvozaču u klasama 1, 2, 3 i 4
- za osvojeno 1.-3. mjesto vozaču i suvozaču u historicu

## C. ZAVRŠNE ODREDBE

### Članak 38.

Tumačenje odredbi ovog Dodatka, na natjecanjima je u nadležnosti Sportske komisije. Pravo tumačenja odredbi ovog Dodatka izvan natjecanja u isključivoj su nadležnosti Odbora za auto sportove. Za sve ono što nije regulirano ovim Dodatkom, primjenjivat će se odredbe Pravilnika o auto sportovima HAKS-a, Međunarodnog sportskog pravilnika FIA i njegovih dodataka.

### Članak 39.

Ovaj Dodatak vrijedi i stupa na snagu od 01. siječnja 2025. godine, a odobren je na sjednici Odbora za auto sportove Hrvatskog auto i karting saveza, održanoj u Zagrebu, xx.xx.xxxx. godine.

Sportski direktor  
za auto rally

**Željko Štefanić**

Predsjednik  
Odbora za auto sportove

**Dragan Serden**