

## 1. Základní zabezpečení

### a. Doprava,

*(nebude součástí pravidel, ale propozic) Přesná lokace včetně GPS souřadnic, Mapka, doporučené – mezinárodní nejbližší letiště. Jinak dopravu zajišťujeme pouze 6 továrním jezdcům a organizačnímu týmu. Pro jezdce top10 budou letenky zakoupeny od promotéra, a v případě Evropy bude proplacena nafta.*

### b. Stravování,

*(nebude součástí pravidel, ale propozic) Organizátor nezajišťuje stravování pro závodníky a jejich doprovody. V rámci propozic budou doporučené restaurace pro stravování.*

### c. Ubytování,

*(nebude součástí pravidel, ale propozic) Organizátor nezajišťuje ubytování pro závodníky a jejich doprovody. V rámci propozic budou doporučené hotely v různých cenových relacích. Pro jezdce z TOP10 bude zajištěno ubytování (v případě žádosti o vlastní dvoulůžkový pokoj, hradí jezdec polovinu) Ubytování bude zajištěno ve dnech čtvrtek, pátek a sobota.*

### d. Boxy,

*Pro top10 jezdců (popř. Pro Týmové kolegové těchto jezdců) bude na závodech připravené stálé zázemí)*

### e. Servisní středisko,

#### i. Servis prken,

*(na každém závodě bude mechanik z MSR)*

#### ii. Prodej náhradních dílů,

*(MSR přiveze náhradní díly pouze v rámci Evropy, USA a Asii musí obstarat dealer)*

#### iii. Prodej oblečení,

*(MSR přiveze oblečení pouze v rámci Evropy, USA a Asii musí obstarat dealer)*

### f. Prostor pro čištění prken,

*V propozicích přesně určené a zakreslené v plánu*

### g. Prostor pro manipulaci s benzínem,

*V propozicích přesně určené a zakreslené v plánu*

### h. Prostor pro uskladnění prken přes noc,

*V propozicích přesně určené a zakreslené v plánu. Musí být hlídáné*

### i. Prostor pro balení prken

#### i. Materiál na balení prken

#### ii. Materiál na ošetření prken

### j. Palivo

#### i. Palivo může být pouze 95 nebo 98 oktanů.

#### ii. Palivo může být kontrolováno i v průběhu závodu.

#### iii. V případě možnosti bude pořadatel poskytovat předem namíchané palivo za úhradu. V opačném případě je zajištění paliva na straně jezdců, bude avizováno v propozicích.

### k. Olej

#### i. Volba oleje není omezena, jedinou restrikcí je použití olejů šetrných životnímu prostředí, doporučuje se používat plně syntetické oleje pro vodní prostředky (např. Motorex ocean FS 2T Bio).

#### ii. Olej bude zajištěn za úplaty u továrních mechaniků do vyprodání zásob.

## 2. Program dne

- viz příloha 1.

## 3. Registrace

### a. Registrace závodníků

Registrovat jezdce lze od věku 15ti let, horní hranice není pro rok 2018 stanovena. Ve zvláštních případech je možné povolit po souhlasu Jury i jezdce ve věku 14ti let. U jezdců do 18ti let je nutný ověřený podpis zákonného zástupce, nebo zákonný zástupce.

Registrace závodníků probíhá den před prvním tréninkem nebo v den tréninku. V naléhavých situacích je možné po přechozí dohodě s jury termín registrace prodloužit do konce tréninku.

Jezdec, který neprošel registrací a technickou přejímkou NESMÍ vstoupit do trati.

V průběhu registrace je jezdec zejména povinen:

- Zaplatit startovné (platba pouze v hotovosti),
- Předložit doklad o rozšířeném zdravotním pojištění (pokud jde o juniory do 18ti let, pak je třeba doložit i potvrzení sportovního lékaře),
- Předložit doklad o pojištění proti újmě třetí osobě,
- Vylosovat si číslo pro pořadí v kvalifikaci a to tak, že nižší číslo ve dvojici vždy začíná,
- Uvést a zkontrolovat vložené osobní údaje. V případě startovního čísla jsou povoleny maximálně tři cifry, čísla jsou stálá a pro závodní sezónu 2018 neměnná. Pokud bude požadované číslo již obsazeno musí si jezdec vybrat číslo jiné. Toto číslo mu zůstane pro celou sezónu 2018. Další změny startovních čísel se budou konat po posledním závodě.

### b. Registrace teamů

## 4. Technická kontrola

Technická kontrola se provádí v době registrace. Technickou přejímkou musí projít všechny JetSurfy a všichni jezdci. Po úspěšném absolvování technické přejímky a kontrole bezpečnostních prvků jezdec dostane na helmu, Jetsurf nebo obojí známku (štítek), která má platnost jednoho závodu. Znamka může být i pouze jedna umístěna na přilbě či Jetsurfu. Jezdec, který nemá známku na helmě, Jetsurfu, případně obojím nebude vpuštěn na závodní trať. Technická kontrola má za úkol zkontrolovat připravenost a bezpečnost jednotlivých Jetsurfů a je složena ze dvou částí:

- Technická přejímka Jetsurfu,
- Přejímka bezpečnostních prvků.

### a. Přejímka prkna

Technická přejímka je prováděna továrním technikem nebo osobou jím pověřenou. Technická přejímka je zaměřena na následující úkony:

- kontrola skeletu plováku, nesmí být žádné praskliny a viditelné porušení celistvosti,
- kontrola rukojeti a plynového lanka, zkouška rukojeti ve slané vodě (proti samovolnému zapnutí),
- kontrola magnetu,
- kontrola ploutví – nesmí být viditelné žádné karbonové otřepy a praskliny,
- kontrola palivového systému (kompletní nádrž a palivový systém musí být certifikovaný EPA
- kontrola startování
- vážení prkna – maximální hmotnost Jetsurfu bez nádrže je 21 kg.

- Ženy na rok 2018 mají povoleno používat prkno RaceTitanium na vlastní nebezpečí. Od roku 2020 RaceTitanium nebude pro ženy a děti povoleno s výjimkou RaceTitaniumProInj s redukováným výkonem.
- Spalovací motor s maximálním objemem do 125 ccm je jediná povolená pohonná jednotka motorového surfu splňující podmínky pro vstup na podniky MotoSurf WorldCup.

#### **b. Přejímka bezpečnostních prvků**

Přejímku bezpečnostních prvků může provádět Jury nebo osoba jím pověřená. Přejímka je zaměřena na následující úkony:

- kontrola přilby – její neporušenost a celistvost, typ přilby musí být integrální s ochranou čelisti (motokrosová, down hill), doporučený je kšilt.
- kontrola záchranné vesty, pro některé závody je důležité, aby vesta byla v daném státě certifikována (pozor na USA a Japonsko).
- kontrola pružného spoje mezi JetSurfem a jezdcem (Leach), je od sezony 2018 povinná u všech závodů,
- doporučený je ochranný límec, u juniorů do 18ti let je límec povinná součást vybavení,
- doporučené jsou ochranné brýle,
- doporučený je páteřový chránič.

### **5. Licence**

#### **a. Pojištění**

Každý jezdec musí mít soukromé zdravotní pojištění na rizikové sporty. Jezdec musí mít pojištění odpovědnosti. **DODAT KDE JE MOŽNÉ HO SJEDNAT, ZJISTIT, ZDA JE MOŽNÉ HO UZAVŘÍT NA ZÁVODECH,**

Jezdci musí projít zdravotní prohlídkou ve své zemi. Jezdci do 18ti let musí mít prohlídku a potvrzení od sportovního lékaře.

Pojištění zodpovědnosti organizátora – musí zajistit promotér (krom USA, tam to řeší AJ Handler) Na formální přejímce kontrola, že každý ještě musí mít svoje pojištění. Zjistit jaké společnosti ještě dělají pojistku přímo na jetsurfing. Tyto společnosti doporučit jezdcům předem a informovat, že musí mít svoji pojistku.

#### **b. Licence FIDSM**

##### **i. Kdo bude vydávat a jak, dotaz na Zemana**

### **6. Poplatek za závody**

Pro sezonu 2018 za každý závod je stanoven startovací poplatek 100€ muži, 50€ ženy. Poplatek je vybírán v hotovosti při registraci, částka musí být přesně (rozměňování nebude provozováno).

### **7. Obecně platná pravidla**

Na závod dohlíží ředitel závodu, hlavní rozhodčí, časový rozhodčí, traťový rozhodčí, startovací maršál, závodčí.

Ředitel závodu – kontroluje zda vše probíhá ve shodě s pravidly závodu. Má hlavní rozhodovací právo, může měnit harmonogram, může ukončit závod, komunikuje se zástupci asociace jezdců.

Hlavní rozhodčí – provádí kontrolní měření časů kvalifikace, kontroluje zda vše probíhá ve shodě s pravidly závodu, může ukončit rozjíždku nebo finále.

Časový rozhodčí – provádí měření časů kvalifikace a všech rozjížděk a finále, provádí ruční záznam kvalifikace a všech rozjížděk a finále (může být i hlavním rozhodčím).

Traťový rozhodčí – sledují jezdce na trati zda jedou závod ve shodě s pravidly FIDSM, signalizují jednotlivé chyby závodníků, mohou ukončit rozjíždku nebo finále.

Startovací maršál – provádí startovací proceduru, může ukončit rozjíždku nebo finále.

Závodčí – připravuje jezdce na start, sekunduje u startovací procedury. Je oprávněn pouštět jezdce na trať. I pro potřeby testování prken.

Jezdci mají právo na prostor pro postavení prkna (box), tyto boxy jsou určeny pořadím ve světovém poháru, na prvním závodě 2018 bude bráno pořadí ze sezony 2017.

Jezdec má právo na využívání prostoru pro mytí prken vč. sladké vody, bude označeno na každém závodišti.

Jezdec má právo na uskladnění prkna přes noc v místě konání závodu, prostor bude vyznačen na každém závodišti.

Jezdci mají právo na nákup dostupných ND v místě konání závodu.

Jezdci musí dodržovat pokyny rozhodčích a striktně se řídit pravidly FIDSM. Při porušení pravidel či nedodržování pokynů rozhodčích bude jezdcům udělena pokuta dle sazebníku pravidel FIDSM.

Jezdci, kteří se chtějí účastnit závodu, se musí prezentovat v době registrace. Pozdější registrace bude zpoplatněna jednorázovým poplatkem 100€ pouze do konce tréninku, pozdější registrace není možná ani za poplatek.

Prezentace – losování pořadí do kvalifikace, technická přejímka jetsurfu, přejímka bezpečnostního vybavení, kontrola licence, uhrazení startovného, předání harmonogramu závodu, obdržení rozlišovacích šortek (povinné nošení během závodů po celý závodní víkend) od roku 2018. V průběhu sezóny 2017 dostanou jezdci možnost výběru některých barevných kombinací pro rozlišovací kraťasy, které budou muset používat v průběhu sezóny 2018. Každý jezdec má nárok na výběr dvou možných kombinací, které musejí být používány tak, aby nedošlo k záměně jezdců na závodě. V případě shody barev, jezdec s vyšším počtem bodů má právo volby a ponechání si jeho barevné kombinace. Pokud jsou obě barevné kombinace dvou jezdců stejné, pak má právo jury přidělit jezdcovi s menším počtem bodů barevnou kombinaci dle svého uvážení.

	bílá	černá	červená	modrá	zelená	oranžová	růžová	žlutá	
bílá	X	X	X	X	X	X	X	X	
černá		X	X	X	X	X	X	X	
červená			X	X	X	X		X	
modrá				X		X		X	
zelená					X	X	X		
oranžová						X		X	
růžová							X		
žlutá								X	
	1	2	3	4	4	6	4	6	30

Registrovaní jezdci mají povinnost účastnit se všech briefingů, tréninku jízdy na trati a tréninkových startovacích procedur. V případě bezdůvodné a neomluvené absence jezdec nebude vpuštěn na závodní trať.

Jezdci jsou povinni sledovat během celého závodního víkendu signalizaci vlajkami a řídit se jimi. V opačném případě bude jezdec penalizován pokutou penalizace 1.

Jezdci nesmí vstoupit do vody bez povolení jury nebo osob k tomu určených, neuposlechnutí bude penalizováno pokutou penalizace 1.

Jury má právo kdykoliv vyzvat jezdce k provedení testu na pravidla. Pokud jezdec nesplní test, má nárok na opravu následující den. Nesplnění druhého testu, umožňuje jury jezdce vyloučit z dalšího pokračování závodu.

Jezdec má nárok na okamžitou lékařskou péči. V případě, že organizátor lékařskou péči nezabezpečí, jury přerušuje závod. Náhradu škod mohou jezdci vymáhat po organizátorovi závodu.

Ředitel závodu nebo hlavní rozhodčí informují jezdce o aktuálním stavu závodu, předají informace potřebné pro hladký průběh závodního víkendu. Poté bude následovat prostor pro otázky, které Jury zodpoví. Diskuze nebude přípustná. Jakákoliv pozdější komunikace mezi Jury a jezdci probíhá pouze na úrovni ředitele závodu nebo hlavního rozhodčího s „komisí jezdců“.

**a. VIP karta**

Z důvodu marketingových účelů si pořadatel závodu vyhrazuje v případě nutnosti udělit VIP kartu. Tato karta je udělena významným účastníkům závodu, kteří absolvovali volné testy a kvalifikaci a umožní jim vstoupit do rozjížděk.

VIP karta může být udělena pouze dvěma osobám za závod v každé kategorii (muži / ženy). VIP karta nemůže být udělena licencovaným jezdci.

Pokud chtějí lokální organizátoři udělit VIP kartu, musí o ni žádat alespoň měsíc před vlastním závodem jury.

**b. Pravidla komunikace mezi jezdci a jury:**

Za jezdce komunikuje s jury „komise jezdců“ (viz pravidla bod 19.)

Tato komise výhradně v rámci jury komunikuje s ředitelem závodu nebo hlavním rozhodčím. Jezdcům není povoleno samostatně komunikovat s rozhodčími během závodního víkendu, mimo podání protestu. Protest může jezdec podat pouze hlavnímu rozhodčímu do 15-ti minut po odjetí kvalifikace, rozjíždky nebo finále. Po uplynutí této doby nebude na další připomínky či protesty brán zřetel.

**c. Kauce**

Kauce za řešení stížnosti jezdce se jury stanovuje na rok 2018 na 200€. Pokud bude protest zamítnut, pak peníze propadnou a budou vloženy na účet federace FIDSM. V případě kladného vyřízení bude kauce vrácena v plné výši.

**8. Losování pořadí pro kvalifikaci**

Losování pořadí jezdců má význam pouze pro kvalifikaci, která se jezdí po dvojicích (jezdec s nižším číslem jede jako první). Losování provádějí muži i ženy a to tak, že z losovacího boxu vytáhnou jeden losovací žeton při registraci. Informaci o pořadí předají komisaři, žeton jezdci zůstává.

**9. Trať**

Trať pro motosurf world cup je vždy umístěna ve čtverci o maximální délce 500m hrany. Trať může být i obdélníkového tvaru tak, že žádná hrana nebude delší než 500m. Trať je složena z bójí a cílové brány nebo cílových bójí (s šachovnicovým vzorem). Trať je projížděna po směru nebo proti směru hodinových ručiček a to takto:

- Směr celého závodu a všech jeho částí je vždy opačný než v závodě minulém,
- Pokud se některý závod nejel, bere se pro účely určení směru jako by odjet byl.
- Pokud lokalita neumožňuje postavit bezpečně trať tak, aby byly vstupní a výstupní body do vody, případně není možné v jednom směru umístit joker bóji nebo bránu, pak může jury stanovit na závod směr opačný.

Trať je stavěna tak, aby bylo možné bezpečně do ní najet a opustit ji. Pozice joker bóje je proti sezoně 2017 fixní. Joker bóje, může být i bez označení bílá.

Jsou rozlišeny dvě délky tratí. Krátké s průměrnou délkou jízdy nejrychlejších jezdců do 50ti sekund na kolo a dlouhé které jsou nad 50 sekund. V případě krátké tratě jsou rozjíždky na sedm (7) kol, finále B na sedm (7) kol a finále A1,A2 na jedenáct (11) kol, finále W1,W2 na devět (9) kol. V případě dlouhé tratě jsou rozjíždky na šest (6) kol, finále B na šest (6) kol a finále A1,A2 na deset (10) kol, finále W1,W2 na osm (8) kol.

V případě prudké změny podmínek (počasí, vlny) je možné po dohodě s komisí jezdců a Jury provést zkrácení počtu kol u A1,A2 min. na osm (8), u W1,W2 na min. šest (6).

#### **a. Změna profilu tratě v průběhu jízdy**

##### **i. Bóje zmizí z vodní hladiny**

Pokud dojde k takovému poškození bóje, kdy bóje zmizí z povrchu (dojde k jejímu potopení).

##### **ii. Bóje si lehne na vodní hladinu**

Pokud dojde k posuvu vyvažovacího závaží nebo přesunu vyvažovacího materiálu v bóji tak, že bóje leží horizontálně na vodní hladině po dobu delší než doba trvání jednoho kola.

##### **iii. Z bóje je stržen rozlišovací pás**

Z bóje je stržen nebo jinak poškozen rozlišovací pás, který jednoznačně identifikuje primární směr objíždění (tj. směr, který je hlavní pro celý závod, je to barva objíždění bóje podle kvalifikace).

##### **iv. Bóje změní svojí pozici v průběhu jízdy**

Bóje se posune po trati takovým způsobem, že výrazně ovlivní jízdu po ní. V praxi to znamená, že v případě samostatných bójí se bóje posune o víc než třetinu své vzdálenosti vůči ostatním bójím nebo se posune tak, že znemožní bezpečně projet trať v protilehlé straně (kdy tento průjezd je nebezpečný).

##### **v. Cílová brána změní úhel natočení**

Cílová brána nebo cílové bóje vytváří pomyslnou spojnicí koncových bójí a určují prostor pro konec kvalifikace nebo závodu. Pokud tato spojnice se otočí o více než čtyřicet pět stupňů, vůči její výchozí pozici, pak hovoříme o změně úhlu natočení cílové brány.

##### **vi. Všechny ostatní případy**

Výše neuvedené

#### **b. Nekorektní trať**

#### **i. Co je to nekorektní trať**

Nekorektní trať je trať, která zabraňuje jezdcí bezpečně nebo jednoznačně projet trať tak, aby svým počínáním neohrozil jízdu dalšího jezdce.

Za nekorektní lze prohlásit trať, pokud bóje zmizí z vodní hladiny. Pokud byl závod nebo rozjíždka odjety alespoň ze  $\frac{3}{4}$  včetně, pak jsou uznány výsledky posledního známého průjezdu cílem, v opačném případě je závod nebo rozjíždka opakována. U kvalifikace je opakována kvalifikace kola.

Za nekorektní nelze prohlásit trať, kde si lehne bóje, zůstane-li na vodní hladině alespoň její  $\frac{1}{4}$ . Pokud z ležící bóje nezůstává ani  $\frac{1}{4}$  nad vodou, pak je bóje chápána jako bóje zmizelá a platí předchozí ustanovení.

Za nekorektní nelze prohlásit trať, kde bóje ztratí rozlišovací pruh po prvním kole. Za nekorektní nelze prohlásit trať, kde chybějící rozlišovací pruh již organizátor nemá a tuto informaci jezdcům avizoval před vlastní rozjíždkou nebo finálem.

Za nekorektní trať lze prohlásit trať, kde tři bóje za sebou jsou bez rozlišovacího pruhu. Pokud byl závod nebo rozjíždka odjety alespoň ze  $\frac{3}{4}$  včetně, pak jsou uznány výsledky posledního známého průjezdu cílem, v opačném případě je závod nebo rozjíždka opakována. U kvalifikace je opakována kvalifikace kola.

Pokud organizátor není schopen zabezpečit bezpečné a jednoznačné rozlišení bójí je závod ukončen. Do celkového šampionátu budou započítány pouze dokončené rozjíždky nebo finále.

Za nekorektní lze považovat trať, kdy dojde k takovému posuvu bóje nebo bójí, že průjezd kolem nich je nebezpečný pro ostatní jezdce v protisměru nebo i ve směru jedoucího jezdce. Pokud byl závod nebo rozjíždka odjety alespoň ze  $\frac{3}{4}$  včetně, pak jsou uznány výsledky posledního známého průjezdu cílem, v opačném případě je závod nebo rozjíždka opakována. U kvalifikace je opakována kvalifikace kola.

Za nekorektní lze považovat trať, kdy dojde k takovému otočení cílové brány, kdy její průjezd je nebezpečný pro jezdce, viz úhel natočení. Pokud byl závod nebo rozjíždka odjety alespoň ze  $\frac{3}{4}$  včetně, pak jsou uznány výsledky posledního známého průjezdu cílem, v opačném případě je závod nebo rozjíždka opakována. U kvalifikace je opakována kvalifikace kola.

#### **ii. Kdo má právo označit trať za nekorektní**

Jury má právo označit trať jako nekorektní a rozjíždku nebo závod zrušit máváním červenou vlajkou.

Jezdec má právo označit trať jako nekorektní a požadovat přerušeni nebo zrušení rozjíždky nebo závodu, pokud došlo k potopení bóje, došlo k odstranění rozlišovacího pruhu u tří bójí po sobě následujících, došlo k lenutí bóje a z bóje není vidět ani  $\frac{1}{4}$  nad vodou nebo došlo k nebezpečnému posuvu bóje. Jezdec signalizuje v prostoru cíle jury, že trať je nekorektní viditelně volnou rukou opakovaným pohybem nahoru a dolů pod úroveň pasu. Jury poté podle svého uváženi může zastavit rozjíždku nebo závod.

#### **c. Bóje**

Bóje jsou nafukovací nebo z pěnového materiálu válcového nebo kuželového tvaru. Jsou kotveny tak, aby vázací materiál nezasahoval do prostoru jízdy a nezpůsobil pád jezdce. Barva bóje nebo rozlišovacího převleku určuje funkci a použití bóje a je vždy značena pro směr jízdy.

**i. Červená,**

Červená bóje je určena k vytýčení tratě tak, že jezdec kolem ní provede zatáčku doleva, míjet ji bude po levé straně.

**ii. Modrá,**

Modrá bóje je určena k vytýčení tratě tak, že jezdec kolem ní provede zatáčku doprava, míjet ji bude po pravé straně.

**iii. Žlutá nebo balony,**

Žlutá bóje je určena k označení začátku rozdělení tratě (je použita v páru). Po jejím průjezdu si jezdec může vybrat jednu ze dvou tratí, kterou dále bude pokračovat do místa spojení (opět vytýčeno dvojicí žlutých bójí). Žlutá bóje se používá i pro vytýčení bodu návratu z bílé bóje. Kdy její objetí záleží na směru z jakého se jezdec vrací. Žlutá bóje je vždy objížďena tak, aby nedošlo ke křížení vstupní a výstupní cesty. Pokud jezdec přijíždí zleva, pak je žlutá chápána jako červená a musí být objeta zleva. V případě, že jezdec přijíždí zprava, je žlutá bóje chápána jako modrá a jezdec ji musí objet zprava.

**iv. Bílá s černými pruhy nebo bílá - „JOKER BUOY“**

Joker bóje je určena k vytýčení otočného bodu penalizační jízdy (v případě minutí bóje) nebo taktizační jízdy „JOKER LAPP“ (min. dvakrát v průběhu rozjížděk nebo třikrát v průběhu finále). Bóje je vždy objížďena tak, aby nedošlo ke křížení vstupní a výstupní cesty. Na joker bóji se jede z určené červené nebo modré bóje, případně je k nájezdovému bodu použita žlutá bóje. Při jízdě po směru hodinových ručiček se na joker bóji najíždí zleva, bóje je chápána jako modrá bóje a jezdec kolem ní točí vpravo. Při jízdě proti směru hodinových ručiček se na joker bóji najíždí zprava, bóje je chápána jako červená bóje a jezdec kolem ní zatáčí vlevo.

Jezdec, který se vrací z joker bóje dává přednost jezdcům jedoucím po standardním okruhu.

Na joker bóji je možné jet až po prvním průjezdu cílovou bránou.

Joker bóje se objíždí jednou až dvakrát v případě rozjížděk. Během finále pak dvakrát až třikrát. Počet bude stanoven Jury na rozpravě s jezdci.

**v. Šachovnicová bóje**

Šachovnicové bóje jsou použity v případě, kdy není na trati postavena cílová brána. Tyto bóje jsou využity místo ní a označují cíl.

**vi. Přednost jezdců při střetu z vícero směrů**

Pokud se jezdci sjíždí z vícero směrů (konec rozdělení tratě, návrat z joker bóje), má přednost jezdec, který je viditelně vepředu na vnitřní straně zatáčky.

**d. Brána**

Brána je speciální druh bóje, je tvořena nafukovací konstrukcí nebo dvojicí speciálně označených bójí nebo jinou konstrukcí. Brána je používána pro potřeby kvalifikace, kdy jejím projetím se začíná měřit čas. Druhý a třetí průjezd ukončuje měření prvního resp. druhého



měřeného kola. V případě rozjížděk a finále je průjezdem brány započteno a ukončeno kolo. V posledním kole je zde jezdec odmávnut šachovnicovým praporem.

Do brány mohou najet maximálně 4 jezdci. Porušením počtu bude poslední registrovaný jezdec penalizován posunem o jednu pozici zpět v cíli.

Pokud dojde v posledním kole k technické závadě na Jetsurfu do dvou bójí před cílovou branou, pak jezdec může s prknem doplavat do cíle. V opačném případě jezdec musí jezdec uvolnit trať (z důvodu bezpečnosti) a počkat do konce jízdy.

O okruhu 10m kolem brány se nesmí skákat. Skákání ve vymezeném prostoru brány je penalizováno viz penalizace 1. Brána se projíždí mezi vytýčenými pylony nebo bójemi.

Průjezdem branou se rozumí takový pohyb, kdy mezi vytýčenými body projede před jetsurfu. V případě průjezdu více jetsurfů branou je pořadí vyhodnoceno podle přední základní hrany jetsurfu.

## e. Vlajky

### i. Zelená,

Zelená vlajka je využita pro startovací účely, restart závodu, a uvolnění vstupu do vody. U kvalifikace se zelenou vlajkou signalizuje jezdcům, že může začít své kvalifikační kolo. V případě letmého startu je zelenou vlajkou signalizováno vedoucímu jezdcům, že může odstartovat nebo restartovat rozjížděku nebo závod.

U pevného startu ji startovací maršál používá pro signalizaci „připravit“ – vlajka (**žerd**) je vodorovně s vodní hladinou, upaženo, „pozor“ – vlajka je svisle, „start“ pohyb vlajky dolů.

Jakmile byla signalizována zelená vlajka a startovací procedura byla započata, nelze ji přerušit.

Zelenou vlajkou je startovacímu maršálu signalizováno, že jezdci jsou připraveni ke startu. Tato vlajka je použita i pro otevření vstupu do vody. Musí být vždy použita, pokud byl vstup uzavřen použitím červené vlajky.

### ii. Červená,

Okamžité přerušení závodu, rozjížděky nebo cvičných jízd. Mávající červenou vlajkou rozhodčí signalizují okamžité přerušení činnosti, jezdci jedou cestou bezpečného opuštění tratě ke břehu.

Tato vlajka je použita i pro uzavření vstupu do vody. Pokud je vlajka vyvěšena, pak je zakázán vstup do vody. Porušení je zpoplatněno penalizací 1.

### iii. Černá,

Černá vlajka ve spojitosti s číslem jezdce signalizuje okamžitý konec jízdy daného jezdce. Jezdec musí okamžitě bezpečnou cestou opustit závodní trať a vydat se ke břehu.

### iv. Modrá,

Modrá vlajka společně s číslem jezdce oznamuje uvedenému jezdcům, že má uvolnit rychlejšímu jezdcům (který daného jezdce již dříve předjel o kolo) trať, v nejbližší možné době. Maximálně do tří bójí od signalizace. Vlajka je využita i pro signalizaci uvolnění pozice, pokud traťoví rozhodčí vyhodnotí, že daný jezdec získal neoprávněnou výhodu ve své jízdě.

V případě nasazení audio komunikačního zařízení je tato zpráva ohlášena všem jezdcům.

Signalizace „uvolni místo rychlejšímu“ bude testována v průběhu sezóny 2018, její špatné provedení neopravňuje jezdce na podání protestu.

### v. Žlutá

Žlutá vlajka se používá k signalizaci nebezpečí na trati (může být havárie jezdce nebo plovoucí předmět na vodě). Po této signalizaci je zakázáno předjíždění až do okamžiku, kdy je opět máváno zelenou vlajkou signalizováno, že trať je volná.

**vi. Šachovnicová,**

Mávání šachovnicovou vlajkou se oznamuje konec závodu nebo tréninku. Odmávnutí jezdci pokračují po vnějším obvodu trati nebo po trati tak, aby ostatní jezdci za nimi mohli dokončit své poslední kolo a poté se vrací podle směru příjezdu k návratovému bodu. Pokud byl jezdec odmávnut a přesto mu chybí ještě kola k plnému počtu, chybějící kola nedojíždí.

U označené bóje (předposlední bóje, před bójí nejbližší k nástupnímu a výstupnímu místu do vody) jezdec vztyčenou rukou signalizuje jezdcům za sebou a řídicím závodě, že opouští trať. Takto vztyčená ruka není chápána jako zdravotní problém na trati.

**f. Semafor**

Semafor je technický prostředek, který je použit pro bezpečné a korektní startování závodníků ze břehu nebo z plovoucího mola. Semafor je umístěn horizontálně se třemi světly. Umístění semaforu může být fixní zavěšený na konstrukci na břehu, na jetski nebo na pontonu. Světla jsou zapínána zleva doprava, přičemž prodleva mezi zapínáním jednotlivých světel je 1 sec. Závodníci mohou vystartovat až po zhasnutí všech světel. Prodleva od svitu všech světel a zhasnutí je náhodná v rozsahu 0.5 – 3 sekund.

Pokud jezdec vystartuje v době, kdy světla svítí a posune před jetsurfu o 1/3 délky jetsurfu, pak je to považováno za jumpstart s penalizací odpovídající tomuto prohřešku.

**g. Jízda**

**i. Správný postoj**

JetSurf je určený k jízdě ve stoje nebo dřepu. V průběhu všech závodů není možné jezdit vleže nebo kleku (výjimka pro hendikepované). Závodníci se musí postavit do první otočné bóje (při startu ze břehu), nebo do druhé bóje při pádu resp. do třetí bóje, pokud závodník spadnul ve slalomu. Madla na JetSurfu jsou určena k přenosu vlastního prostředku a mohou být použita pouze hendikepovanými závodníky. Ve všech ostatních případech, madla nesmí být při jízdě použita.

**ii. Správný směr**

Vždy je znám směr jízdy, který je platný pro danou rozjížděčku nebo finále. Jezdec NIKDY nesmí jezdit do protisměru, jakkoliv se točit dokola nebo se snažit bóji znovu objet při jejím minutí. Takovéto jednání je v přímém rozporu s bezpečnostními pravidly a jezdec je z jízdy okamžitě diskvalifikován, viz penalizace 2.

**iii. Směr jízdy při kvalifikaci,**

Kvalifikace se jede vždy opačným směrem než jak se jeela kvalifikace v minulém závodě. Kvalifikační jízda začíná odjezdem ze břehu na povel od závodčího do místa vyčkávání. Jezdec nesmí projet bránou. Jezdec nesmí zdržovat a na pokyn zelenou vlajkou jezdec co nejkratší cestou najíždí do brány a začíná své první měřené kolo. Po průjezdu bránou jezdec jede druhé měřené kolo a po jeho dokončení okamžitě uvolňuje trať pro dalšího jezdce.

**iv. Směr jízdy při rozjížděčkách,**

Rozjížděčky 1,2 se jedou stejným směrem jako se jeela kvalifikace. Rozjížděčky 3 a 4 se jedou v opačném směru než jak se jeela kvalifikace.

**v. Směr jízdy při finále B,**

Finále B se jede stejným směrem jako se jeela kvalifikace.

**vi. Směr jízdy při finále A1, A2, W1,W2**

vii. Finále A1, W1 se jedou stejným směrem jako se jeela kvalifikace. Finále A2, W2 se jedou v opačném směru než jak se jeela kvalifikace.

**viii. Start letmý**

Vedoucí jezdec má povinnost sledovat signalizaci vlajkami. A vlastní startovací proceduru může provést až na signalizaci zelenou vlajkou. Vlajky musí sledovat ještě před vlastním nájezdem do vytýčeného prostoru pro start.

Procedura startu začíná na břehu seřazením jezdců podle jejich pořadí po kvalifikaci nebo po druhé rozjíždce (pokud se už jela). Jezdci se řadí vedle sebe od nejlepšího k nejhoršímu přičemž v jedné řadě může stát maximálně šest jezdců. Pokud nemůže kterýkoliv jezdec nastoupit v době startu, má na odstranění závady jednu (1) minutu. Poté se ve startovací proceduře pokračuje. Pokud má závadu vedoucí jezdec a ani do jedné minuty není schopen nastoupit na start, pak jeho funkci zastoupí další jezdec v pořadí, skupina se nepřeskládává, tzn. v první řadě pojede pět jezdců.

Poté jezdcí nastupují do vody a v prostoru pro seřazení se jezdcí řadí do řad. Vedoucí jezdec jede s rukou vztyčenou nad hlavu tak, aby všichni ostatní závodníci jednoznačně viděli, kdo je vedoucí skupiny.

Pokud jsou závodníci seřazeni a dodržují **stanovené rozestupy** (vedle sebe na upažení, za sebou na délku alespoň poloviny prkna) najedou závodníci do prostoru startu, jakmile vedoucí jezdec mine domluvený startovací bod a nachází se ve startovacím úseku, pak rukou pohybující se dolů startuje závod (pokud je spokojen s postavením jezdců první řady). Pokud jezdec není spokojen s postavením jezdců, pak je vyvede obloukem z prostoru startu podle směru následovně (jede-li se protisměru hodinových ručiček, pak je vyveze doleva, jede-li se po směru hodinových ručiček, pak je vyveze doprava od směru startu).

V průběhu jízdy k oblasti startu vedoucí jezdec nesmí radikálně měnit rychlost (taktizování) musí se snažit udržet konstantní rozestupy. Jezdci vedle něj a za ním nesmí vedoucího jezdece předjet. V opačném vyhodnocení, že se jednalo o taktizování, bude vedoucí jezdec nahrazen dalším v pořadí a vedoucí jezdec se řadí do třetí řady. Jezdci nesmí záměrně křížovat dráhu, tak aby ostatním ztížili rozjezd.

Závodník, který pro technickou závadu nenastoupil do závodu se může do závodu přidat, pokud první závodník neprojel poprvé bránou. Jeho povinností je bezpečně projet koridorem k místu první nájezdové bóje do trati po startu (vyhnout se cílové bráně) a projet stejnou dráhu jako jedoucí skupina.

#### ix. Start ze břehu

Procedura startu ze břehu začíná seřazením jezdců vedle startovacích bloků. Jako první si vybírá vítěz kvalifikace nebo vítěz po druhé rozjíždce (pokud se už jela) dále si volí pozici jezdcí dle pořadí po kvalifikaci nebo po druhé rozjíždce (pokud se už jela). Závodčí zkontroluje, zda jsou všichni jezdcí připraveni a hlavnímu rozhodčímu signalizují připravenost zvednutým zeleným praporem. Poté je jezdcům signalizováno hvizdem a deskou „engine check“. Závodníci mají za úkol nastartovat jetsurf otestovat, zda jede a vypnout. V případě, že má jezdec technický problém signalizuje to vedení zvednutou rukou. Závodčí následně signalizuje vedení zdržení červenou vlajkou. Jezdec má na nastartování třicet (30) sekund. Pokud se mu podaří do časového limitu prkno nastartovat, signalizuje závodčí zelenou vlajkou. Pokud se nepodařilo prkno zprovoznit, hlavní rozhodčí pokračuje ve startovací proceduře.

Závodníkům je ukázána deska dvacet (20) sekund do startu. Startovací maršál upaží bílou vlajku vodorovně s hladinou (povel připravit). V tuto dobu jezdcí nastartují prkna a čekají na další pokyny startovacího maršála. Pokud má kterýkoliv jezdec technický problém, není již startovací procedura přerušena. Jezdec se může připojit do závodu, dokud není trať uzavřena průjezdem vedoucího závodníka bránou.

Před dovršením doby deseti sekund startovací maršál vztyčí zelenou vlajku (povel pozor). Start závodu je zahájen odměvnutím zelené vlajky. Odměvnutím se rozumí pohyb paže dolů.

**x. Start na světla**

Start na světla se provádí stejně jako pevný start s tím rozdílem, že místo startu zelenou vlajkou se start provádí semaforem se třemi světly. Závodčí zkontroluje, zda jsou všichni jezdci připraveni a hlavnímu rozhodčímu signalizují připravenost zvednutým zeleným praporem. Poté je jezdcům signalizováno hvizdem a deskou „engine check“. Závodníci mají za úkol nastartovat jetsurf otestovat, zda jede a vypnout. V případě, že má jezdec technický problém signalizuje to vedení zvednutou rukou. Závodčí následně signalizuje vedení zdržení červenou vlajkou. Jezdec má na nastartování třicet (30) sekund. Pokud se mu podaří do časového limitu prkno nastartovat, signalizuje závodčí zelenou vlajkou. Pokud se nepodařilo prkno zprovoznit, hlavní rozhodčí pokračuje ve startovací proceduře.

Následně jsou postupně rozsvěcována světla zleva doprava. Start nastává v okamžiku, kdy všechna světla zhasnou.

**xi. Cvičný start**

Cvičný start se používá k výuce startovací procedury, která bude použita v průběhu právě probíhajících závodů. Cvičný start je vždy signalizován deskou „TEST START“. Deska je držena po celou dobu cvičného startu, tak aby nemohlo dojít k jeho záměně za start ostrý. Jezdci jsou povinni při její signalizaci testovací start provést v co nejkratší možné době.

Po provedení vlastního startu vedoucí závodník vztyčenou rukou signalizuje všem závodníkům „zpomal, a následuj mne“.

**xii. Ostrý start**

Signalizace ostrý start je použita pouze pokud cvičný start byl uskutečněn před první rozjížděkou. Signalizace je uskutečněna prostřednictvím desky „RACE“. Deska je držena po celou dobu před prvním ostrým startem.

**xiii. Opakovaný start – restart**

Opakovaný start se používá v průběhu závodu, kdy závod nebo rozjížděka musela být přerušena. U restartu mohou nastat následující možnosti:

- a) jezdci se řadí podle pořadí, jak byli na začátku rozjížděky nebo závodu (do dvou neúplných kol, maximálně jeden průjezd cílovou branou),
- b) jezdci se řadí podle pozice při posledním platném průjezdu cílem (od druhého do čtvrtého neúplného kola, maximálně tři průjezdy cílovou branou v případě rozjížděky, od druhého do šestého neúplného kola, maximálně pět průjezdů cílovou branou v případě závodu).

V případě A se jezdci řadí do nástupních pozic stejně jako na počátku, najedou do prostoru seřadiště (v případě letmého startu). V případě B si jezdci najíždí na trať za sebou. Vedoucí jezdec signalizuje zvednutou rukou, že je závodčím a pokračuje po trati směrem k úseku, kde se provádí start. Ostatní jezdci se za ním řadí a následují ho s odstupem minimálně půl prkna. V momentě, kdy vedoucí jezdec projíždí vytýčeným úsekem pro start, rukou opětovně restartuje závod jako v případě startu.

**xiv. Uznání posledního výsledku po přerušení rozjížděky nebo závodu**

Pokud byla odjeta celá čtyři kola v případě rozjížděky nebo celých šest kol v případě závodu, pak se neprovádí restart a výsledky se uznávají podle posledního platného průjezdu cílovou branou.

**h. Penalizace**

**i. Diskvalifikace**

Pokud byl jezdec diskvalifikován z rozjíždky, pak při škrtní nejhoršího výsledku se diskvalifikace (nula bodů) neškrtná a škrtná se další nejvyšší.

Pokud byl jezdec diskvalifikován z finále B, automaticky ztrácí možnost postupu do skupiny A. Pokud byl jezdec diskvalifikován z finále A, nebudou mu připsány žádné body.

**ii. Joker bóje**

Doba penalizace místo cesty na joker bóji při minutí bóje bude vyhlášena jury po trénincích, nejpozději pak před vlastními rozjíždkami.

**iii. Jump start,**

Jump start neboli ulitý start nastane tehdy, pokud při pevném startu jezdec vystartoval dříve, než bylo odmačnuto nebo zhasnula světla. Při letmém startu, jezdec předjel závodníky po levici nebo pravici podle směru jízdy.

Penalizace za jump start je 100% doby nejrychlejšího kola kvalifikace. Posouzení jump startu se provádí na základě kamerových záznamů, pokud je prokázáno, že jezdec provedl jump start z důvodu náhlého zpomalení vedoucího jezdce a jezdec jump startem nezískal výhodu, pak mu časová penalizace nebude připočtena. Časová penalizace je přičtena k času příjezdu do cíle.

**iv. Minutí bóje nevynucené (jezdecká chyba),**

Pokud závodník minul bóji pak je povinen v tomto, případně následujícím kole zamířit na joker bóji. Tato cesta neznámá splnění podmínky povinné cesty na joker bóji.

Pokud k minutí bóje dojde v posledním kole, kdy již jezdec nemá možnost se na joker bóji dostat, pak je mu po příjezdu přičtena časová penalizace odpovídající průměrné doby jízdy na joker bóji.

Pokud dojde k minutí bóje takovým způsobem, že jejím záměrným vynecháním jezdec získá časovou výhodu, pak je jezdcovi přičtena časová penalizace odpovídající 100% doby nejrychlejšího kola kvalifikace.

Pokud jezdec mine bóji po startu (pouze do druhé bóje) z důvodu vlastní nebo bezpečnosti jezdce za ním, nesmí tím získat výhodu. Z toho plyne, že musí jezdcem, které předjel minutím bóje pustit před sebe do konce prvního kola. Pokud tak neučiní, jeho chování je bráno jako záměrné vynechání bóje a bude penalizováno dobou odpovídající 100% doby nejrychlejšího kola kvalifikace.

Toto chování bude vždy posuzováno po závodě případně v čase určeném mezi závody.

**v. Minutí bóje vynucené (způsobené nutným objetím překážky ve vodě)**

Pokud jezdec minul bóji vynuceně, tzn. ve vodě byla překážka nebo objetí bóje by znamenalo vysoké bezpečnostní riziko, pak může jezdec bóji (max. dvě bóje ve slalomu) minout bez penalizační jízdy na joker bóji. Tyto incidenty budou následně vyhodnoceny z kamery jezdce. Jezdec tímto manévrem ovšem nesmí získat časovou výhodu, v opačném případě takové počínání je chápáno jako zkrácení tratě a jezdcovi bude přičtena časová penalizace 100% doby nejrychlejšího kola kvalifikace.

**vi. Minutí více bójí (slalom),**

Pokud závodník mine více bójí (maximálně dvě) ve slalomu pak je povinen v tomto, případně následujícím kole zamířit na joker bóji. Tato cesta neznámá splnění podmínky jedné resp. dvou cest na joker bóji. Pokud k minutí bóje dojde v posledním kole, kdy již jezdec nemá možnost se na joker bóji dostat, pak je mu po příjezdu přičtena časová penalizace odpovídající průměrné doby jízdy na joker bóji.

**vii. Minutí více bójí mimo slalom,**

Pokud závodník minul více bójí (dvě a více) mimo slalom, pak je ze závodu vyloučen.

Toto pravidlo neplatí pokud:

1. Jezdec spadl ve slalomu, kde jsou bóje těsně u sebe.
2. Jezdec objíždí překážku ve slalomu

**viii. Opominutí splnění povinných cest na Joker bóji**

Pokud závodník neabsolvoval patřičný počet cest na Joker bóji (min. dvě v rozjíždce a min. tři ve finále), pak je mu po příjezdu přičtena časová penalizace odpovídající 60% doby nejrychlejšího kola kvalifikace.

Pokud byl jezdec ukončen šachovnicovým praporem a nemá splněný patřičný počet kol, a ani počet cest na joker bóji, pak je mu čas dorovnán přičtením časové penalizace odpovídající dobou jízdy na joker bóji.

**ix. Pozdní postavení,**

Závodník je povinen se postavit na jetsurf do první otočné bóje po startu. Při pádu do vody je závodník povinen se postavit **do druhé bóje při samostatných bójích nebo** do třetí bóje ve slalomu. Pokud závodník nedodrží stanovené podmínky, je penalizován průměrným časem odpovídajícím cestu na joker bóji.

**x. Průjezd bránou více než čtyřech jezdců,**

Závodníci jsou povinni udržovat základní povědomí o situaci kolem nich. Do cílové brány je z důvodu bezpečnosti povoleno současnému vjezdu maximálně čtyř (4) jezdců. Pátý v pořadí se musí zařadit za první čtveřici. Pokud pátý jezdec projede bránou současně s ostatní čtveřicí, pak bude penalizován posunem o jedno místo dozadu a penalizací 1 až 3 podle závažnosti.

**xi. Pozdní příchod na kvalifikaci, rozjíždku nebo finále,**

1. Všichni závodníci jsou povinni sledovat a dodržovat časový harmonogram.
2. V případě kvalifikace, jsou jezdci povinni být připraveni na startu v okamžiku, když předchozí jezdec je na trati a následující čeká na břehu. V praxi to znamená, že stále budou připravení tři jezdci, z toho jeden je ve vodě. Pokud závodník není schopen nastoupit pro technickou poruchu, pak může být po posouzení technikem zařazen na konec nebo kamkoliv podle potřeby rozhodčích. Pokud je odklad posouzen jako taktizování, pak jezdec nebude připuštěn do kvalifikace a bude na posledním místě.
3. Při rozjíždkách se musí připravit vždy celá skupina jezdců. Jakmile jsou ve vodě, chystá se další skupina tak, aby po příjezdu předchozí skupiny se mohli okamžitě připravovat na start. V případě technických problémů mají jezdci dobu do třiceti (30) sekund na vyřešení problému. Po uplynutí této doby se pokračuje ve startovací proceduře.
4. Při finále se chystá celá skupina jezdců. Od vyhlášení seřazení mají jezdci minutu pro případné řešení technických problémů. Poté se startuje bez nich, pokud nebyli schopni problémy odstranit. Do závodu se může jezdec, který nestihl regulérní start, zařadit do doby, doku první závodník neprojde cílovou bránou.

**xii. Pozdní příchod nebo absence na rozpravě**

Jezdci jsou povinni účastnit se všech ohlášených rozprav ve stanoveném ohlášeném čase. Absence je penalizována viz penalizace 1.

**10. Bezpečnost,**

**a. Bezpečné nástupy do vody**

Vstup do vody je vždy označen a vytýčen prapory nebo páskou. Není možné do vody vstupovat z jiných míst. Přesná poloha a směr jízdy ze vstupu bude avizována vždy před prvním tréninkem. Nástup jezdců do vody bude řízen traťovým rozhodčím.

**b. Bezpečná jízda**

Bezpečná jízda je jediná možnost jak dosáhnout pěkných sportovních výkonů a jak minimalizovat zranění v průběhu závodů. Dodržovat zásady bezpečnosti proto musí všichni jezdci. Není přípustné, aby jezdci jeli nebezpečně (záměrně zavřeli cestu na bóji, i když je z jejich jízdy patrné, že dále nebudou schopni korektně zatočit), není možné hrubým způsobem odstrkovat vedle jedoucí jezdce, najíždět záměrně na soupeřovo prkno a další. V případě výše neuvedených možností bude vždy incident posouzen s pomocí kamer a svědků.

Nebezpečná jízda může být penalizována finančně, posunutím v pořadí, odejmutím bodů, či vyloučením ze závodů, podle její závažnosti.

**c. Bezpečné opuštění trati v průběhu závodu**

Bezpečným opuštěním trati se rozumí taková cesta ven ke břehu, kdy jezdec nesmí křížit trať. V praxi to znamená, že jezdec pokračuje po směru jízdy vně trati za hranici všech bójí ke vstupnímu místu do vody. Jezdec NIKDY nesmí změnit směr jízdy a křížovat trať. Jinak je to chápáno jako závažné porušení bezpečnosti a jezdec obdrží penalizaci 3.

Pokud chce jezdec opustit trať, pak ji opouští, pokud je to možné vždy v těsné blízkosti vstupního bodu do trati. Označenou bóji (předposlední bóje, před bójí nejbližší k nástupnímu a výstupnímu místu do vody) jezdec vztyčenou rukou signalizuje jezdcům za sebou a řídicím závodů, že opouští trať. Takto vztyčená ruka není chápána jako zdravotní problém na trati.

**d. Bezpečné opuštění trati po závodu**

Bezpečným opuštěním trati se rozumí taková cesta ven ke břehu, kdy jezdec nesmí křížit trať. V praxi to znamená, že jezdec po průjezdu branou pokračuje po směru jízdy vně trati za hranici všech bójí (pokud je vstupní místo do vody před finálovou branou) nebo jede nejkratší cestou ke vstupnímu místu (pokud je vstupní místo do vody za finálovou branou).

Jezdec NIKDY nesmí blokovat místo v cílové bráně, nesmí se v ní otáčet nebo jí projíždět do protisměru. V takovémto případě je to chápáno jako závažné porušení bezpečnosti a jezdec bude penalizován penalizací 3.

**e. Signalizace zranění v průběhu závodu**

Pokud dojde v průběhu závodu k vážnému zranění, které vyžaduje okamžitou lékařskou pomoc, potom rozlišujeme dvě varianty:

- i. Zraněný jezdec je schopen signalizace, jezdec z vody zvedne ruku, zvedne špici prkna z vody (nalehne na něj)
- ii. Zraněný jezdec není schopen signalizace, jezdec který zraněného vidí, zvedá okamžitě ruku a jede k poraněnému.
- iii. Ostatní jezdci, kteří vidí zraněného nebo zvednutou ruku jezdce, který jede na pomoc postiženému zvedají ruku a přerušují závod.
- iv. Traťový rozhodčí vidí zraněného jezdce a přerušuje závod signalizací (máváním nad hlavou) červenou vlajkou. Jezdci dle pravidel bezpečně opustí trať.

Signalizací se okamžitě aktivují všechny složky záchranného systému. Jezdec musí projít kontrolou od zdravotníka a v případě, že je to možné musí neprodleně informovat hlavního řídicího závodu.

**f. Signalizace závažného technického problému, který vyžaduje přerušování závodu**

Pokud dojde k takové technické poruše, která vyžaduje okamžité vyzvednutí jezdce a přerušení závodu, pak jezdec vztyčí ruku jako v případě signalizace zranění a s rukou krouží nad hlavou.

V případě zranění nebo závažného technického problému se musí jezdec vždy dostavit ke zdravotníkovi resp. hlavnímu mechanikovi, který musí vyrozumět jury o stavu.

Pokud je vyhodnoceno přerušení jako neoprávněné, pak může být jezdec penalizován penalizací 1-3.

## 11. Parc fermé – přípravná zóna

Přípravná zóna je oblast vytýčená před vstupem do vody. Jejím smyslem je organizace jezdců a urychlení činností při vlastních závodech. V zóně je umístěno dvanáct číslovaných stojanů (12). Pořadí jezdců určuje závodčí. Jezdci odkládají jetsurfy na stojany a vyčkávají další instrukce od závodčího. Je zakázáno s možností penalizace zejména :

- startovat motor bez pokynu závodčího,
- manipulovat s jetsurfem takovým způsobem, že dojde k poškození jetsurfu vedle stojícího,
- manipulovat s jetsurfem takovým způsobem, že dojde ke zranění jiného soutěžícího,
- doplňovat palivo,
- provádět opravy.

Jezdci jsou povinni se řadit do přípravné zóny tak, aby nedocházelo k časovým zpožděním.

V případě tréninku je povinnost jezdců z následující skupiny být připraven minimálně dvě minuty před dokončením jízdy předchozí skupiny.

V případě rozjížděk je povinnost jezdců z následující skupiny být připraven minimálně tři minuty před dokončením jízdy předchozí skupiny.

V případě finále B je povinnost jezdců finále B být připraven minimálně tři minuty před časem zahájení finále B.

V případě finále A1,A2,W1,W2 je povinnost jezdců finále být připraven minimálně tři minuty před časem zahájení daného finále.

## 12. Trénink

Jezdci jsou pro první trénink i další rozdělení podle hodnocení v šampionátu (v prvním závodě sezóny se berou výsledky z předchozího roku).

Jezdci budou rozdělení do skupin podle barev a jednotlivé skupiny budou mít pro sebe vždy vymezené časové okno.

Pokud se jezdců nepodaří dostavit na začátek tréninku, pak může být doplněno na základě závodčího do stanoveného maximálního počtu jezdců na trati. Doplnění nekompletní skupiny není možné jezdců vyžadovat a je na vůli závodčího podle okamžitých podmínek.

## 13. Kvalifikace standardní (SQ standard qualification)



- a. Kvalifikace je jednou z nejdůležitějších fází závodu. V případě jakékoliv shody bodů více jezdců, rozhoduje o jejich pořadí. Nejlepší čas, to znamená vítěz kvalifikace si připočítá počet bodů jako je jezdců, další v pořadí si připočítá o jedno nižší, atd. Poslední v kvalifikaci si připočítá jeden bod. Výsledný součet bodů potom rozlišuje jednotlivé jezdce.
- b. Kvalifikace se jede na dvě kola. Směr jízdy je závislý na vyhlášeném směru.
- c. Kvalifikace se jede po dvojicích.
  - i. Dvojice se vytvoří tak, že se berou přihlášení jezdci, kteří mají bodově k sobě nejbliže od nejlepšího k nejhoršímu,
  - ii. V případě lichého počtu jezdců, vždy musí být dvojice nejlepších dvou, nejhorší může jet sám,
  - iii. Pokud dvojice nemá žádné body v šampionátu, pak se dvojice vytvoří podle vylosovaných čísel.
  - iv.
- d. Do vody nastupují jezdci současně na základě výzvy traťového maršála. První vylosovaný jezdec z dvojice provede nastavení strepů a vyčkává ve vytýčeném prostoru na signalizaci zelenou vlajkou. Jezdec záměrně nezdržuje, neprojíždí branou a sleduje traťového maršála. Obecně start prvního by měl být započat do doby 30ti sekund. Záměrné zdržování bude penalizováno viz penalizace 1.
- e. Kvalifikace prvního jezdce je zahájena průjezdem brány, kdy je spuštěno měření času.
- f. Druhý jezdec se připraví ve vytýčeném prostoru a očekává druhou signalizaci zelenou vlajkou traťovým maršálem. Po uplynutí cca 50% kola jízdy prvního jezdce je signalizován start zeleným praporem.
- g. Každý průjezd je jezdcům signalizováno zeleným praporem, že má pokračovat v dalším kvalifikačním kole, nebo šachovnicovým praporem, že jeho kvalifikace končí.
- h. Pokud je jezdcům signalizován konec šachovnicovým praporem, pak se co nejrychleji dostaví k výstupnímu bodu z vody, aby bylo uvolněno místo pro další jezdce.
- i. Každý jezdec má dvě až čtyři kvalifikační kola podle následujících podmínek:
  - i. Pokud první jezdec spadnul do vody v průběhu prvního kola a druhý jezdec ještě nastoupil do kvalifikace. Druhý jezdec nezískává výhodu.
  - ii. Pokud první jezdec spadnul do vody v průběhu prvního kola a druhý jezdec již nastoupil do svoji kvalifikace. Druhý jezdec získává výhodu jednoho kola navíc.
  - iii. Pokud druhý jezdec spadnul do vody v průběhu prvního kola. První jezdec získává výhodu jednoho kola navíc.
  - iv. Pokud první jezdec spadnul do vody v průběhu druhého kola. Druhý jezdec získává výhodu jednoho kola navíc.
  - v. Pokud druhý jezdec spadnul do vody v průběhu druhého kola. První jezdec nezískává výhodu.
- j. Pokud jezdec spadnul do vody, nebo pro jinou jezdeckou chybu nechce pokračovat v aktuálním měřeném kole, signalizuje své rozhodnutí vztyčenou rukou, pokračuje vně trati tak, aby ponechal možnost bezpečné jízdy pro druhého jezdce a po signalizaci zelenou vlajkou vstupuje do následujícího kvalifikačního kola nebo po signalizaci šachovnicovým praporem projíždí branou a opouští trať.
- k. Pokud jezdec odstoupil pro technickou závadu (závada musí být potvrzena technikem) pak je mu umožněno uskutečnit kvalifikační kolo / a na konci kvalifikace nebo podle uvážení rozhodčích. V tomto případě se již žádné extra kola za pády případných jezdců nepřipočítávají.
- l. Výsledkem kvalifikace je pořadí jezdců od nejlepšího k nejhoršímu.

#### 14. Kvalifikace zvýhodněná (AQ advanced qualification)

Druhá kvalifikace má za úkol poskytnout nejlepším jezdcům stejné podmínky a možnost si ještě zlepšit kvalifikační čas. U mužů se kvalifikace Q2 zúčastní nejlepší čtyři u žen nejlepší dvě jezdkyňe.

- a. Druhá kvalifikace se jede na jedno kolo,
- b. Začíná nejpomalejší jezdec, startovací procedura je stejná jako v případě kvalifikace Q1,
- c. Po odmávnutí šachovnicovým praporem nastupuje okamžitě další jezdec do vody.
- d. Kvalifikace žen je stejná jako u mužů.

#### 15. Vyřazení pomalých jezdců z kvalifikace

Zahraniční jezdci, kteří splní podmínku 135% času nejrychlejšího jezdce (vždy max. dva mají nárok odsunout jezdce ze země, které jsou zastoupeny větším počtem závodníků, i když mají lepší čas než tito zahraniční jezdci). V praxi to znamená, že každý stát může být zastoupen libovolným počtem jezdců. Z nich se vyberou max. dva nejrychlejší jezdci (kteří splnili kvalifikační limit 135% času nejrychlejšího jezdce) a ti vytvoří startovní skupinu, tak aby bylo zastoupen co největší počet států.

Pokud bude zahraniční účastník nad limit 135% času nejrychlejšího jezdce, byť by byl jediný, pak na start v závodě nemá nárok. Zbytek jezdců a startovní pole se doplní podle kvalifikačních časů. Jezdci jsou vyřazováni od nejpomalejších časů směrem k nejlepším.

Splnění kvalifikačního limitu v daném závodě neznamená, automaticky účast v závodě následujícím.

\*kvalifikační limit se může lišit v závislosti na obtížnosti tratě. Limit bude ohlášen Jury po absolvování volných tréninků.

#### 16. Rozdělení jezdců do skupin podle kvalifikačních výsledků

Podle počtu jezdců jsou vytvořeny skupiny viz tabulka Rozdělení jezdců do skupin.

Vítěz kvalifikace je vedoucím skupiny A, druhý v pořadí je vedoucím skupiny B, atd. Pokud jsou vyčerpány všechny skupiny, pak jezdci doplňují skupiny A,B,C, případně D.

#### 17. Rozjížděky

##### a. Rozdělení jezdců do skupin

Jezdci jsou rozděleni do skupin podle jejich počtu při registraci, tzn. počet jezdců se uzavírá dnem registrace a jejich další navýšení již není možné. Počet jezdců současně stanovuje počet získaných bodů za jednotlivé rozjížděky. Podle následující tabulky. Např. pokud je 23 jezdců, pak jsou rozděleni do tří skupin po 8,8,7, pro 39 jezdců 10,10,10,9. Současně s tím platí, že pokud je počet jezdců menší než 13, pak se započte do šampionátu pouze polovina bodů. Maximální počet jezdců pro sezónu 2018 je 48 mužů, tzn. čtyři skupiny po dvanácti jezdciích, a 24 žen, tzn. dvě skupiny po dvanácti jezdkyňích.

System rozložení jezdců je uveden v příloze 2.

##### a. Rozjížděky 1,2,3 a 4

Rozjížděky se jedou ve směru stejném jako u kvalifikace. Rozjížděka se jede na šest (6) nebo sedm (7) kol se dvěma nucenými cestami na joker bóji. Rozjížděky se jedou podle skupin, které vznikly po kvalifikaci jezdců. Vedoucí (nejlepší jezdec podle kvalifikace ve skupině) řídí a ovlivňuje startovací proceduru. Viz kapitola **jízda, letmý start a start ze břehu**. Pokud jezdec mine bóji, pak musí v tomto nebo následujícím kole zamířit na joker bóji (nepovažuje se to však jako povinná cesta na joker bóji). Minimálně dvakrát za rozjížděku musí každý jezdec zamířit na joker bóji. Je však pouze na něm, ve kterém kole se tak rozhodne.

Rozjížděka končí průjezdem bránou a odmávnutím šachovnicovým praporem, pouze tehdy jsou jezdci přiznány body za rozjížděku do celkového hodnocení. Pokud jezdec není odmávnut, pak je označen jako DNF a obdrží nulu (0) z dané rozjížděky.

Jakmile první jezdec projede cílem a je odmávnut, jsou následně odmávnuti všichni další jezdci. Tzn. jezdci, kteří byli předjeti o kolo již nebudou dojíždět chybějící kola a po odmávnutí bezpečně opouští trať viz bod Bezpečnost, Bezpečné opuštění trati po závodě.

Po poslední rozjíždě jsou sečteny body za jednotlivé rozjížděky.

Pokud se jely čtyři rozjížděky, pak se nejhorší výsledek škrte.

Pokud se jely pouze tři rozjížděky, pak se neškrte nic.

Následně je vytvořeno pořadí jezdců podle jejich bodového hodnocení. Pokud došlo k bodové shodě, je připočten bodový zisk za kvalifikaci.

Prvních osm jezdců postupuje přímo do finále A, následujících dvanáct (12) jezdců postupuje do finále B. Pokud některý z 12ti jezdců nemůže pokračovat je finálová skupina doplněna o další jezdce v pořadí.

Ženy v roce 2018 nebudou mít finále B, proto prvních dvanáct (12) postupuje do finále A1, A2.

## 12. Finále B

- a. Finále B se jede ve stejném směru jako kvalifikace. Finále B se jede na šest(6) nebo sedm(7) kol se dvěma nucenými cestami na joker bóji. Vedoucí (devátý v pořadí po rozjížděkách) řídí a ovlivňuje startovací proceduru. Viz kapitola **jízda, letmý start a start ze břehu**.

Pořadí jezdců je dáno výsledným počtem bodů z rozjížděk případně z kvalifikace pokud byla shoda bodů.

Výsledky finále B se nezapočítávají do bodového hodnocení šampionátu.

## 13. Finále A1 a A2 / W1 a W2

### a. Finále A1 i A2

Finále A1 se jedou ve stejném směru jako kvalifikace. Vedoucím jezdce je vítěz z rozjížděk, který ovlivňuje startovací proceduru. Viz kapitola **jízda, letmý start a start ze břehu**.

Finále A1 i A2 se jede na deset (10) nebo jedenáct (11) kol se třemi (3) nucenými cestami na joker bóji. Za finále se počítají vždy body do celkového hodnocení, i když jezdec není odmávnut šachovnicovou vlajkou, je mu přiděleno dvanácté místo. Pokud je více jezdců, kteří nedokončili závod, pak je jim přiděleno pořadí podle pořadí posledního kola, do kterého společně najeli, nebo kdo má více kol. Pokud odpadli jezdci již v prvním kole, bere se pozice na trati pro určení pořadí jezdců.

### b. Finále W1 i W2

Finále W1 se jedou ve stejném směru jako kvalifikace. Vedoucím jezdce je vítěz z rozjížděk, který ovlivňuje startovací proceduru. Viz kapitola **jízda, letmý start a start ze břehu**.

Finále W1 i W2 se jede na osm (8) nebo devět (9) kol se třemi (3) nucenými cestami na joker bóji. Za finále se počítají vždy body do celkového hodnocení, i když jezdec není odmávnut šachovnicovou vlajkou, je mu přiděleno dvanácté místo. Pokud je více jezdců, kteří nedokončili závod, pak je jim přiděleno pořadí podle pořadí posledního kola, do kterého společně najeli, nebo kdo má více kol. Pokud odpadli jezdci již v prvním kole, bere se pozice na trati pro určení pořadí jezdců.

## 14. Vítěz závodu

Vítězem závodu se stane ten, kdo má největší součet bodů za finále A1, A2 nebo W1, W2 a tři nejlepších rozjížděk (pokud jezdec neobdržel diskvalifikaci).

Pokud došlo ke shodě bodů, pak se připočtou body za kvalifikaci.

## 15. Bodování

### a. Bodování kvalifikace,

Kvalifikace je bodována maximálním počtem bodů odpovídající počtu jezdců a to zvláště muži a ženy. Vítěz kvalifikace bude mít tolik bodů, kolik je jezdců, druhý v pořadí bude mít o jeden bod méně atd. Poslední jezdec bude mít jeden bod.

**b. Bodování rozjížděk,**

Bodování rozjížděk bude zahrnuto do bodování celkového šampionátu, přičemž body ze tří nejlepších rozjížděk jsou připočteny do bodování k bodům z finále W1, W2 resp. A1, A2. Pokud některý závodník dostal diskvalifikaci v kterékoliv rozjíždce, pak tato rozjíždka je počítána za nula bodů a neškrta se. Body mají za úkol motivovat jezdce v jízdě všech rozjížděk, i když jim již získané body umožňují postoupit do finále přímo. Druhým důvodem je snaha částečně eliminovat bodovou ztrátu způsobenou např. poruchou techniky v hlavním závodě.

Bodování jsou všichni jezdci, kteří dojedou danou rozjíždku (dojezdem je chápáno odmávnutí šachovnicovým praporem). V případě, že jezdec (byť na první pozici) není odmávnut šachovnicovým praporem, pak mu z rozjíždky nenáleží žádné body a je značen jako DNF.

Bodování je závislé na počtu jezdců ve skupinách, kdy maximální rozdíl počtu jezdců ve skupinách je 1 viz. tabulka 1. Jezdci podle jejich počtu a pořadí obdrží body podle tabulka 2.

Pokud je v závodě MS menší počet závodníků než 13, pak jsou všechny body děleny dvěma, to platí i pro finále A1, A2.

**c. Bodování finále B,**

Finále B není bodováno, je použito pouze k doplnění finálové skupiny jezdců pro finále A1, A2. U finále B rozhoduje pořadí jezdců v cíli a berou se první čtyři resp. první tři pokud byla udělena VIP karta.

**d. Bodování finále A1 a A2, W1 a W2,**

Finále A1 i A2, W1 i W2 je bodováno čtyřnásobkem bodů jako v případě rozjíždky 48mi závodníků viz tabulka 3. Tyto body se počítají i jezdcům, kteří nedokončí (nebyly odmávnuti šachovnicovým praporem). Pokud jezdcům nebyly odmávnuty, je jejich pořadí a tím i přidělený počet bodů závislý od posledního projetého kola (tzn. v případě více odpadnuvších závodníků v jednom kole, není vyhodnocováno, kdo dojel dál).

Pořadí jezdců je dáno výsledným počtem bodů z rozjížděk případně z kvalifikace pokud nastala shoda bodů.

**e. Bodování týmů**

Každému týmu bude přičten součet bodů jezdce a jezdkyň s nejvyšším počtem dosažených bodů v daném závodě.

**f. Celkové bodování**

Do bodování se počítají všechny body za rozjíždky a body za jednotlivá finále A1, A2 resp. W1, W2.

Celkové bodování celé sezóny je složeno z bodů jednotlivých závodů, kdy v případě většího počtu závodů než čtyři (4) se nejhorší výsledek (celého závodu) škrta, jinak se neškrta žádný výsledek.

Pokud nastane situace, že jezdci mají stejný počet bodů, rozhoduje počet prvních, druhých, třetích a dalších míst. Pokud ani touto podmínkou nelze rozhodnout o vítězi, pak rozhoduje počet vyhraných kvalifikací, případně body za kvalifikace. Pokud by ani v tomto případě nebylo možné stanovit vítěze závodu, pak rozhoduje o vítězi poslední výsledek závodu šampionátu.

## 16. Penalizace

- a. Nesportovní jednání v průběhu závodu
  - i. Vulgární projevy – Penalizace 1
  - ii. Agresivní jednání – penalizace 4
  - iii. Nebezpečný předjížděcí manévr – individuální posouzení, penalizace 2-3
  - iv. Záměrné poškození techniky soupeři – penalizace 4,
  - v. Záměrné najíždění na soupeře – penalizace 3
- b. Nesportovní jednání mimo závod
  - i. Vulgární projevy – Penalizace 1
  - ii. Vulgární projevy vůči jinému jezdcí – Penalizace 2
  - iii. Agresivní jednání – penalizace 4,
  - iv. Vulgární a agresivní jednání vůči jury – penalizace 4,
  - v. Poškození techniky jinému jezdcí – penalizace 4,

## 17. Technické zabezpečení

- a. Komunikační systém s jezdcí
- b. GPS tracker,
- c. Dohledová kamera na přilbě

## 18. Řešení protestů – penalizace

Protesty řeší jury individuálně a s přihlédnutím na stanovisko komise jezdců. Na základě vážnosti situace pak rozhoduje jury o stupni penalizace, přičemž penalizace je stanovena ve čtyřech stupních postihu. Proti tomuto rozhodnutí není možné se odvolat a jeho platnost je okamžitá po vynesení verdiktu.

Rozdělení penalizace :

Penalizace 1 – pokuta 100Eur

Penalizace 2 – pokuta 200Eur

Penalizace 3 – vyloučení z rozjíždky a poplatek 200Eur

Penalizace 4 – vyloučení ze závodu a poplatek 500Eur

Poplatky za penalizaci MUSÍ jezdec uhradit vždy do devatenácté (19) hodiny příslušného dne. V opačném případě jezdec následující den nebude připuštěn do další části závodu. Částky musí být v hotovosti (pokud možno přesně).

## 19. Komise jezdců

Komise jezdců musí být ustanovena na prvním briefingu každého závodního víkendu. Jezdci si volí tři osoby. Komise komunikuje, v rámci jury, pouze s ředitelem závodu nebo hlavním rozhodčím. V praxi to znamená, že se jezdcí v případě problému, připomínky k bezpečnosti tratě, slalomu v trati, atd. musí domluvit předně mezi sebou a výsledek diskuze přednese komise jezdců jury. Jury nemá povinnost řídit se těmito připomínkami. Svolávání jezdců má za povinnost řešit „komise jezdců“.

Pokud komise nebude ustanovena, nemá jury povinnost jezdcí o této skutečnosti informovat, ani jezdcí k tomu nutit.

## 20. Formát závodu

- *Součet bodů za celý závodní víkend jTfive složen*

- *V případě čtyř platných rozjížděk ze tří nejlepších z nich, v případě tří platných rozjížděk z těchto tří.*
- *Pokud jezdec byl z některé rozjíždky diskvalifikován, pak se mu započítá nula a nezapočte se následující s nejnižším počtem bodů (pouze v případě čtyř rozjížděk).*
- *K těmto bodům se připočtou body za finále A1, A2 u mužů resp. W1 a W2 u žen.*
- *Vytvoří se pořadí jezdců od největšího počtu bodů k nejnižšímu, pokud je shoda bodů, pak se následně třídí ještě podle počtů bodů za kvalifikaci.*

- *Zápis bodů do celkového hodnocení šampionátu*
  - *Všechny body ze všech rozjížděk jsou započteny do celkového hodnocení šampionátu.*
  - *Všechny body z hlavních závodů A1, A2 resp. W1 a W2 v případě žen jsou započteny do celkového hodnocení šampionátu.*
- *Vyhlášení vítězů za jednotlivý závod*
  - *V každém závodním víkendu jsou vyhodnoceny první tři nejlepší ženy.*
  - *V každém závodním víkendu jsou vyhodnoceni první tři nejlepší muži.*
- *Vyhlášení vítězů za celý šampionát*
  - *V případě pěti závodů se škrtná nejhorší závod (s nejnižším dosaženým počtem bodů),*
  - *V případě čtyř závodů se neškrtná žádný výsledek.*
  - *Provede se celkový součet všech bodů a vyhlášují se první tři nejlepší ženy a první tři nejlepší muži s nejvyššími bodovými součty.*
  - *.*

Příloha 1

HEAT 1				
RIDER	GRP A	GRP B	GRP C	GRP D
1	A1	B1	C1	D1
2	A2	B2	C2	D2
3	A3	B3	C3	D3
4	A4	B4	C4	D4
5	A5	B5	C5	D5
6	A6	B6	C6	D6
7	A7	B7	C7	D7
8	A8	B8	C8	D8
9	A9	B9	C9	D9
10	A10	B10	C10	D10
11	A11	B11	C11	D11
12	A12	B12	C12	D12

HEAT 2				
RIDER	GRP A	GRP B	GRP C	GRP D
1	A1	B1	C1	D1
2	D2	A2	B2	C2
3	C3	D3	A3	B3
4	B4	C4	D4	A4
5	A5	B5	C5	D5
6	D6	A6	B6	C6
7	C7	D7	A7	B7
8	B8	C8	D8	A8
9	A9	B9	C9	D9
10	D10	A10	B10	C10
11	C11	D11	A11	B11
12	B12	C12	D12	A12

HEAT 3				
RIDER	GRP A	GRP B	GRP C	GRP D
1	A1	B1	C1	D1
2	B2	C2	D2	A2
3	C3	D3	A3	B3
4	D4	A4	B4	C4
5	A5	B5	C5	D5
6	B6	C6	D6	A6
7	C7	D7	A7	B7
8	D8	A8	B8	C8
9	A9	B9	C9	D9
10	B10	C10	D10	A10
11	C11	D11	A11	B11
12	D12	A12	B12	C12

HEAT 4				
RIDER	GRP A	GRP B	GRP C	GRP D
1	A1	B1	C1	D1
2	C2	D2	A2	B2
3	B3	A3	D3	C3
4	D4	C4	B4	A4
5	C5	D5	A5	B5
6	B6	A6	D6	C6
7	A7	B7	C7	D7
8	C8	D8	A8	B8
9	B9	A9	D9	C9
10	D10	C10	B10	A10
11	C11	D11	A11	B11
12	A12	B12	C12	D12

HEAT 1		
RIDER	GRP E	GRP F
1	A1	B1
2	A2	B2
3	A3	B3
4	A4	B4
5	A5	B5
6	A6	B6
7	A7	B7
8	A8	B8
9	A9	B9
10	A10	B10
11	A11	B11
12	A12	B12

HEAT 2		
RIDER	GRP E	GRP F
1	A1	B1
2	B2	A2
3	A3	B3
4	B4	A4
5	A5	B5
6	B6	A6
7	A7	B7
8	B8	A8
9	A9	B9
10	B10	A10
11	A11	B11
12	B12	A12

HEAT 3		
RIDER	GRP E	GRP F
1	A1	B1
2	A2	B2
3	B3	A3
4	B4	A4
5	A5	B5
6	A6	B6
7	B7	A7
8	B8	A8
9	A9	B9
10	A10	B10
11	B11	A11
12	B12	A12

HEAT 4		
RIDER	GRP E	GRP F
1	A1	B1
2	B2	A2
3	B3	A3
4	A4	B4
5	A5	B5
6	B6	A6
7	B7	A7
8	A8	B8
9	A9	B9
10	B10	A10
11	B11	A11
12	A12	B12

1. Tab.1 Rozdělení jezdců do skupin podle jejich počtu.

Žlutě uvedený počet znamená polovinu bodů do šampionátu.

Příloha 2

**Body podle maximálního počtu jezdců ve skupině**

Do 32 jezdců

1. 14bodů	2. 10bodů	3. 7bodů	4. 5bod	5. 4body	6. 3body	7. 2body	8. 1bod
-----------	-----------	----------	---------	----------	----------	----------	---------

Do 40 jezdců

1. 16bodů	2. 12bodů	3. 9bodů	4. 7bodů	5. 6bodů
6. 5bodů	7. 4body	8. 3body	9. 2body	10. 1bod

Do 48 jezdců

1. 18bodů	2. 14bodů	3. 11bodů	4. 9bodů	5. 8bodů	6. 7bodů
7. 6bodů	8. 5bodů	9. 4body	10. 3 body	11. 2 body	12. 1bod

Bodování finále A1, A2, W1, W2

Dvanáct jezdců

1. 72bodů	2. 56bodů	3. 44 bodů	4. 36 bodů	5. 32 bodů	6. 28 bodů
7. 24 bodů	8. 20 bodů	9. 16 bodů	10. 12 bodů	11. 8 bodů	12. 4 body

