

Mistrovství ČR v Gran Turismo Sport

Harmonogram:

08. 06. 2020 AČR zveřejnění konání mistrovství ČR v GTS, zveřejní podmínky a pravidla.

15. 06. 2020 Start úvodní kvalifikace.

21. 06. 2020 Ukončení úvodní kvalifikace.

Do 21. 06. 2020 Jezdci posílají foto kvalifikačních časů do 24:00hod.

24. 06. 2020 Zveřejnění seznamu postupujících jezdců do online závodů.

26. 06. 2020 Start prvního online závodu.

17. 07. 2020 Start druhého online závodu.

14. 08. 2020 Start třetího online závodu.

04. 09. 2020 Start čtvrtého online závodu.

11. 09. 2020 Start pátého online závodu.

18. 09. 2020 Start šestého online závodu.

25. 09. 2020 Start sedmého (posledního) online závodu.

26. 09. 2020 Vyhlášení vítězů obou skupin a zveřejnění seznamu postupujících do živého finále.

1. Úvodní kvalifikace:

1.1 Pojede se časová kvalifikace v denních závodech.

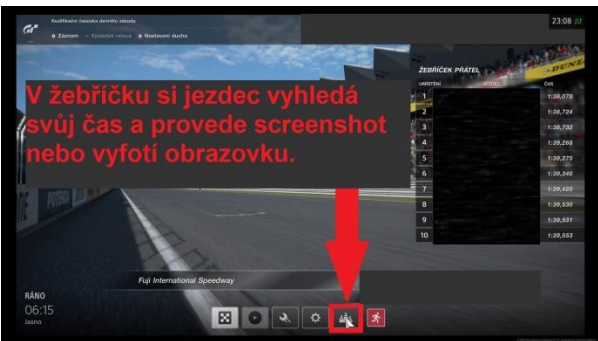
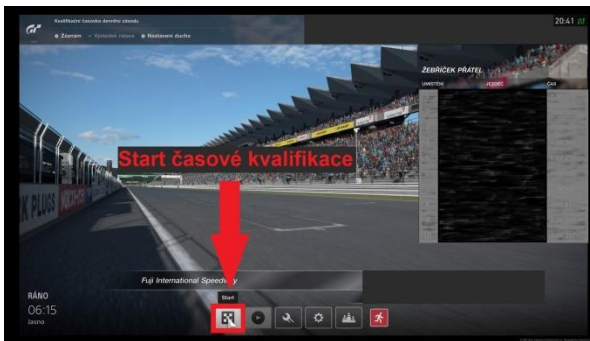
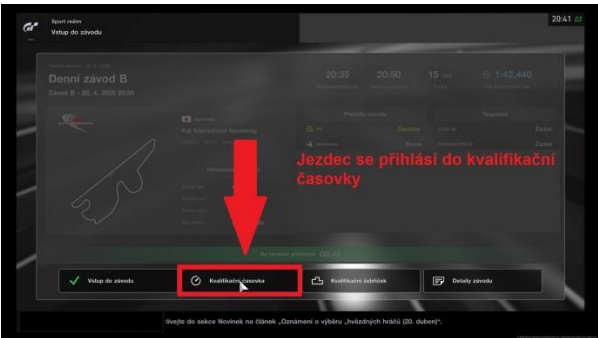
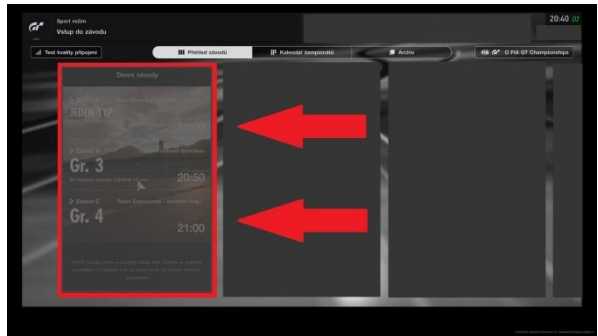
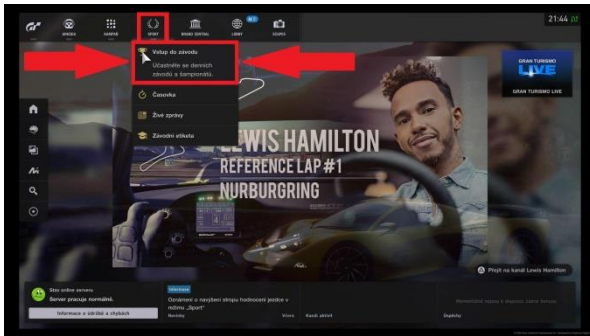
1.1.1 V denních závodech je časová kvalifikace vypsána na týden, vždy od pondělí do neděle.

1.2 Jezdec má týden na zjetí svého nejrychlejšího kola.

1.3 Jezdec je povinen pořídit snímek obrazovky se svým časem, pro případnou kontrolu.

1.4 Do semifinále postupuje 28 nejrychlejších jezdců.

1.5 Systém pořízení snímku obrazovky časů - foto manuál:



VZOR

KVALIFIKAČNÍ ČASOVKA DENNÍHO ZÁVODU

Žebříček přátel 10 nejlepších hvězd

UMÍSTĚNÍ	JEZDEC	MODEL VOZU	PODMINKY	ČAS	HJ	HSCH	DATUM A ČAS
31		AMG GT3 '16	☀	1:41,512	C	S	22. 4. 2020 18:50
32		GT-R GT3 Schulze Motorsport '13	☀	1:41,595	B	S	22. 4. 2020 20:28
33		Huracán GT3 '15	☀	1:41,650	B	S	24. 4. 2020 14:27
34		R8 LMS '15	☀	1:41,760	B	S	23. 4. 2020 13:07
35		AMG GT3 '16	☀	1:41,969	B	S	23. 4. 2020 20:02
36		4C Gr.3	☀	1:41,990	C	S	20. 4. 2020 16:09
37	ID Jezdce	R8 LMS '15	☀	1:42,440	A+	S	23. 4. 2020 23:22
38		Huracán GT3 '15	☀	1:42,573	D	B	20. 4. 2020 17:37
39		WRX Gr.3	☀	1:42,731	C	S	20. 4. 2020 13:16
40		FT-1 VGT (Gr.3)	☀	1:43,294	D	S	24. 4. 2020 17:46
41		AMG GT3 '16	☀	1:43,337	C	B	20. 4. 2020 9:17
42		AMG GT3 '16	☀	1:43,571	D	B	21. 4. 2020 1:06
43		Huracán GT3 '15	☀	1:43,687	B	S	28. 4. 2020 18:10

Zavřít

TAGHeuer OFFICIAL TIMEKEEPER

2. Semifinále:

2.1 Postupující se zúčastní sedmi online streamovaných závodů.

2.2 Jezdci budou rozděleni do dvou skupin A a B. Po celou dobu budou skupiny neměnné.

2.2.1 Skupina A - liché pořadí dle úvodní kvalifikace.

2.2.2 Skupina B - sudé pořadí dle úvodní kvalifikace.

2.3 Z každé skupiny postoupí do finále 10 jezdců.

3. Závody:

3.1 Závody se pojedou s vozy Gr.3 na předem stanovený počet kol, délka závodu 30 až 35min.

3.2 Plánovaný termín konání pátek večer.

3.2.1 Od 18:45hod do 19:00hod běží na kanále YT video upoutávka AČR a video s představením hosta. V tomto čase se připojují jezdci skupina A do online závodní místnosti.

3.2.2 V 19:00hod start závodu skupiny A.

3.2.3 V 19:35hod konec závodu skupiny A.

3.2.4 Od 19:45hod do 20:00hod běží na kanále YT videa upoutávek AČR a video s představením hosta. V tomto čase se připojují jezdci skupina B do online závodní místnosti.

3.2.5 Ve 20:00hod start závodu skupiny B.

3.2.6 Ve 20:35hod konec závodu skupiny B.

3.2.7 Od 20:35hod do 20:45hod upoutávka AČR, poděkování partnerům a rozloučení s diváky.

3.2.8 Ve 20:45hod ukončení živého přenosu na YT kanále.

3.3 Z důvodu poruchy nebo výpadku internetového připojení, může dojít u živého přenosu k časovým posunům. V nejhorším případě i ke zrušení závodního večera. V tomto případě bude závod odložen o týden. Pořadatel si vyhrazuje právo na změnu počtu závodů, případně termínů konání.

3.4 Jezdec je povinen omluvit se příslušným komunikačním kanálem organizátorům z neúčasti v závodě. V opačném případě může být vyloučen ze šampionátu.

3.5 Seznam závodů:

Závod	Trat'	Čas na trati	Auto Gr.3	Výkon HP	Hmotnost kg	Pneu
1	Autodromo Nazionale Monza	12:00	Ferrari 458 ITALIA GT3	550	1215	Závodní tvrdé
2	Red Bull Ring - déšť	10:45 - déšť	Porsche 911 RSR 2017	517	1243	Závodní déšť
3	Autódromo de Interlagos	13:45	Peugeot RCZ	524	1200	Závodní tvrdé
4	Nurburgring GP	15:00	Mercedes AMG GT3 2016	622	1325	Závodní tvrdé
5	Autopolis International racing Course	12:00	Peugeot RCZ	524	1200	Závodní tvrdé
6	Circuit de Barcelona - Catalunya - Grand Prix	16:30	BMW M6 GT3 2016	592	1300	Závodní tvrdé
7	Circuit de Spa-Francorchamps	16:45	Lamborghini Huracán GT3 2015	585	1230	Závodní tvrdé

4. Lobby (online závodní místnost):

4.1 V Lobby bude 14 jezdců, 1 host (reálný jezdec) a admin místnosti Jiří Kujal, ten má na starost administraci místnosti, stream a komentování závodu.

4.2 Závodníci včetně hostů si musí v PSN přidat do přátel admina lobby. Jeho ID: **That1Commentator**

4.3 Kompletní nastavení Lobby:

4.3.1 Základní nastavení

- Režim místnosti: Trénink-Závod
- Nastavení soukromí v místnosti: pouze přátelé

4.3.2 Nastavení místnosti

- Název místnosti: MS AČR skupina A - R1 až R7 / MS AČR skupina B - R1 až R7
- Typ závodu: Skutečný závod
- Pevné vlastnictví místnosti: Ano
- Maximální počet účastníků: 16
- Minimální hodnocení jezdce: neomezeno
- Minimální hodnocení sportovního chování: neomezeno

4.3.3 Nastavení trati

- Trať: dle doplňující tabulky konkrétního závodu
- Podmínky na trati: dle doplňující tabulky konkrétního závodu
- Počet kol: dle doplňující tabulky konkrétního závodu

4.3.4 Nastavení závodu

- Způsob startu: Start z místa s kontrolou ulitého startu
- Startovní listina: Nastaveno hostitelem (Na první závod dle úvodní kvalifikace, následující dle tabulky výsledků celkové pozice pořadí jezdce)
- Posílení: Vypnuto
- Síla vzduchové kapsy: Reálná
- Viditelné poškození: Vypnuto
- Mechanické poškození: Lehké
- Opotřebení pneumatik: 14x
- Spotřeba paliva: 1x
- Počáteční palivo: Výchozí
- Snížení přilnavosti: Reálné
- Prodleva ukončení závodu: 180s
- Násobič času pro předjíždění: Výchozí

4.3.5 Nastavení omezení

- Filtrovat podle kategorie: Gr.3

- Rovnováha výkonu: Vypnuto
- Max. výkon: 100% - dle doplňující tabulky konkrétního závodu
- Minimální hmotnost: 100% - dle doplňující tabulky konkrétního závodu
- Maximální hodnocení pneumatik: Závodní - tvrdé (Závodní - Déšť)
- Minimální hodnocení pneumatik: Závodní - tvrdé (Závodní - Déšť)
- Omezení vzhledu: Bez omezení
- Typ čísla vozu: Bez omezení
- Přidělit čísla vozům automaticky: Žádné
- Ladění: Zakázáno
- Motokára: Vypnuto

4.3.6 Nastavení penalizace

- Duchové během závodu: Žádná
- Penalizace za zkrácení: Přísná
- Penalizace za kolizi se stěnou: Žádná
- Penalizace za boční kontakt vozu: Vypnuto
- Po kolizi se stěnou nastavit správný směr vozu: Vypnuto
- Navrátit vozy, pokud opustí trať: Vypnuto
- Pravidla vlajek: Zapnuto
- Vozy předjeté o kolo jako duchy: Vypnuto

4.3.7 Omezení jízdních nastavení

- Aktivní řízení: Zakázáno
- Aktivní kontrola stability (ASM): Zakázáno
- Asistence s jízdní stopou: Zakázáno
- Kontrola trakce: Zakázáno
- ABS: Bez omezení
- Automatická jízda: Zakázáno

5. Bodování:

5.1 Skupiny budou po celé konání bodovány samostatně.

5.2 Host v závodě nebude bodován.

5.3 Po dojetí sedmého závodu bude jezdcům smazán jeden nejhorší výsledek.

5.4 V závodě bude klasifikován každý, kdo ujede alespoň 90% počtu kol na vítěze ze závodu. Ztráta jezdce maximálně 2 kola na prvního.

5.5 V případě bodové rovnosti. Bude u jezdců rozhodovat lepší umístění již odjetých závodů. Pokud i zde bude rovnost, rozhodne výsledek z úvodní kvalifikace.

5.6 Body:

Pozice	Body
1	20
2	16
3	13
4	11
5	10
6	9
7	8
8	7
9	6
10	5
11	4
12	3
13	2
14	1

6. Restart závodu:

6.1 Opakování startu závodu probíhá pouze tehdy, kdy Admin napíše do komunikace v lobby hlášku RESTART a to v případě pěti a více jezdců má automatickou jízdu / neodstartovali.

6.2 Po vyhlášení restartu všichni jezdci opustí trať a vrátí se do menu lobby.

6.3 Jezdci, kteří mají po odstartování automatickou jízdu, musí ihned informovat Admina v chatu lobby napíší (A, AT, AUTO nebo AUTOMAT), dále ihned opustí lobby a provedou restart PSN a vymažou si mezipaměť v GTS. Při opakování startu budou jezdci zařazeni na poslední pozice.

6.4 Ostatní jezdci ukončí závod a následně se vrátí na trať, jezdci mají povoleno jezdit rychlá kola. Jezdci, kteří měli automatickou jízdu, se po restartu PSN vrátí v co nejkratším čase do lobby. Vjedou na trať a mají povoleno jezdit rychlá kola.

6.5 Při opakovaném startu se další restarty neprovádí. V případě kdy bude mít při opakovaném startu sedm a více jezdců automatickou jízdu bude závodní večer zrušen a odložen o týden.

8. Rady a tipy zkušených online jezdců:

8.1 Je doporučeno používat pohled při závodě kameru z předního nárazníku "pohled na budíky" případně z cockpitu nebo kapoty. K získání co nejlepšího přehledu o dění na trati. NEDOPORUČUJEME pohled z 3. osoby.

8.2 Trénink na závod:

- trénujte v online lobby. V arkádě má vůz odlišné jízdní vlastnosti.

- nastavte si přesné parametry Lobby, informace o kompletním nastavení bod 4.3
- často se stává, jezdec si natrénuje pouze ideální stopu. Při svádění soubojů v závodě musí zaujmout obrannou nebo zahájit útočící stopu. Proto je doporučeno věnovat v tréninku i najetí jak obranné tak útočící stopy, jde hlavně o brzdné body. Jezdec se bude na trati cítit jistěji a předejde tak incidentům v závodě.

8.3 Volné ježdění před závodem:

- je povoleno jezdcí před zahájením závodu vstoupit na trať a zahájit volné ježdění.
- při vjezdu na trať nesmíte ohrozit ostatní. Na dráhu vjíždějte tak, abyste nekřížili stopu jezdcům, kteří již jedou po okruhu obvykle mnohem vyšší rychlostí než vy. Jejich možnosti při vyhýbání jsou omezené. Platí jednoduché pravidlo - při vjezdu na trať se držte v prostoru PIT-EXIT.
- v případě potřeby zastavení. Zajedte vozem mimo trať a zmáčknutím ruční brzdy se vůz nebude dále pohybovat. Zajedte do boxu a neodmáčknutím nových pneu Váš vůz nevyjede z boxového stání.

8.4 Start:

!!! PRVNÍ ZATÁČKA ZÁVOD NEVYHRÁVÁ !!!

Po odstartování závodu nastává jeden z nesložitějších manévrů, čistý a ohleduplný průjezd první zatáčkou. Na svádění soubojů máte celý závod, nic Vám neuteče. Doporučujeme jezdcí, aby v první zatáčce brzdil s dostatečným předstihem, je důležité brát ohled na množství aut projíždějících současně.

8.5 Závod:

- Sledujte dění na dráze, naučte se používat zrcátka popřípadě funkci HUD radar, abyste měli přehled nejen o sobě, ale i o pozici ostatních. Snažte se jet tak, abyste pro ostatní jezdce byl co nejvíce čitelný.
- Držte zvolenou stopu (i když není ideální) a neprovádějte náhlé a nečekané změny směru jízdy. Můžete tím ohrozit rychlejší jezdce, kteří jedou za vámi, snaží se odhadnout vaši stopu a nejsou připraveni reagovat na náhlé změny směru vaší jízdy.
- Na rovinkách se snažte držet rychlost a neohrožujte za vámi jedoucí jezdce nečekaným bezdůvodným zpomalením. Čili jak v zatáčkách, tak na rovinkách jedte plynule a předvídatelně.
- Svádění vzájemných soubojů. Na trati nejsme sami, proto se k sobě chováme vždy ohleduplně a snažíme se maximálně eliminovat kolize.
- Věříme, že chování jezdců v závodě bude vždy fair play s úctou a ohledem k soupeři.
- Jezdec, který nečistě předjede svého soupeře, je povinen na přehledném úseku tratě zpomalit a poškozenému jezdcí vrátit pozici zpět. V zápalu boje k takovým situacím dochází a mělo by být samozřejmostí poškozenému jezdcí vrátit pozici zpět. Dále po dojetí závodu se

poškozenému omluvit. Takové chování jezdce je považováno za automatické a bereme to jako samozřejmost FAIR PLAY.

- V případě kdy se Váš vůz dostane mimo trať. Soubojem nebo vlastní chybou. NESNAŽTE se zbrkle vracet na trať bez toho, abyste se přesvědčili zda-li neohrozíte jezdce za vámi. Při vracení se na trať jste povinni dbát zvýšené opatrnosti a v případě, že máte ještě poškozený vůz či „špinavé“ pneu se nesmíte vracet do ideální stopy, pokud tak můžete ohrozit vozy jedoucí závod.

9. Pravidla online závodění:

9.1 Při vzájemných soubojích nesmí docházet:

9.1.1 Bránící jezdec může změnit stopu na rovince pouze 2x. (Tzn. že může vybočit např. zcela vpravo a pak se může vrátit zcela vlevo. Po tomto manévru už musí pokračovat pouze rovně a dál už nemůže měnit směr jízdy).

9.1.2 Bránící jezdec nemůže přejít do defenzivní stopy (vnitřek) příliš pozdě, aby měl útočící jezdec šanci zareagovat na vaši volbu stopy a nedošlo tak ke kolizi.

9.1.3 Bránící jezdec nemůže měnit stopu na brzdách. (Jakmile začnete brzdit, už nesmíte změnit stopu a to z důvodu, že útočící jezdec by na vaši změnu směru neměl možnost zareagovat a případně se vyhnout kolizi).

9.1.4 Útočící jezdec nesmí narážet do soupeře před sebou. (Mohl by tak získat výhodu tím, že jezdec před ním by díky nárazu neměl takový průjezd, jaký by chtěl a útočící jezdec by mohl získat výhodu, kdy má díky nárazům např. lepší možnosti stopy pro další útok).

9.1.5 Útoky z velké dálky, kdy útočící jezdec narazí do boku auta, které je již v zatáčce a má tudíž zcela jiný úhel, než útočící jezdec.

9.2 Závodní incidenty: (bez penalizace, míra provinění 50:50)

9.2.1 Jezdec, který je při průjezdu zatáčkou víc vpředu (třeba i o 10cm), má právo volby stopy a může tak beztrestně vytlačit soupeře mimo trať, ať už jede vnitřní nebo vnější stopou:

9.2.1.1 Důvod je, že když to někdo pošle na brzdy, může využít celou šíři trati pro útok, riskuje ale, že nestačí dobrzdit a vyletí mimo trať. Bránící jezdec (pokud půjde na brzdy stejně pozdě), bude pravděpodobně vytlačen z trati. Bránící jezdec tomu může předejít tím, že si bude držet vnitřek nebo zabrzdí do zatáčky dřív a podjede útočnicka po vnitřku, protože útočnicka bude na brzdách dlouhý.

9.2.1.2 Důvod je, že na některých tratích jsou úseky tak specifické, že se tam 2 auta vedle sebe jen těžko projedou (např. Eau Rouge) a tudíž jezdec, který je více vpředu má právo volby stopy a jezdec, který je vzadu by měl ubrat a nezpůsobit tak kolizi.

9.2.1.3 Když soupeři necháte při souboji, ať už při obraně nebo útoku, alespoň tolik místa, aby jste ho nevytlačili mimo limit dráhy a projedete třeba i několik zatáček vedle sebe - po závodě si podáte ruce a budete mít ze závodění mnohem lepší pocit.

9.2.2 Pokud si bránící jezdec nepohlídá vnitřek, musí počítat s tím, že mu to tam útočící jezdec může poslat na brzdy a neměl by tedy do soupeře zatočit, jakoby tam vůbec nikdo nebyl. Pokud však zatočí a dojde ke kolizi, bude to bráno jako závodní incident. (platí pouze pokud jsou auta alespoň částí vedle sebe) Tzn. že pokud je útočící jezdec na hranici rovinky a zatáčky alespoň částí vozu vedle bránícího jezdce, neměl by bránící jezdec do soupeře zatočit (Bránící jezdec má sice právo volby stopy, protože je v zatáčce víc vpředu, ale tady hodně záleží na tom, kde se útočnickovi podaří vůz zabrzdit. Pokud mají oba stejnou rychlost, útočící musí ubrat, aby bránícího nevytlačil z trati. Bránící jezdec by v takovém případě měl nechat útočnickovi alespoň tolik místa, aby měl soupeř kudy zatáčku projet). (útočící jezdec se však nesmí o soupeře v zatáčce opřít nebo se díky tomu o něj zbrzdit. Pokud toto nastane, útočnickovi musí ubrat a v případě předjetí musí pustit soupeře zpět před sebe).

9.2.2.1 Definice HRANICE ROVINKY A ZATÁČKY: je to bod, ve kterém vůz začne zatáčet do zatáčky při běžném (ideálním) průjezdu.

9.2.2.2 Pokud útočnickovi probrzdí zatáčku (netrefí vnitřek (ideální stopu)) a bude na hranici rovinky a zatáčky alespoň částí vozu vedle soupeře, bránící jezdec by neměl do útočnickovi zatočit, (musí sledovat zrcátka a případně by se měl útočnickovi vyhnout i za cenu narovnání volantu v zatáčce, případně zatočit úplně na druhou stranu, aby zabránil kolizi. Útočnickovi tak prolétne rovně a bránící ho podjede po vnitřku)

9.2.2.3 Pokud ale útočnickovi nebude na hranici rovinky a zatáčky alespoň částí vozu vedle soupeře a dojde ke kontaktu, je vina na straně útočnickovi a dostane penalizaci.

9.2.2.4 Poznámka: Ne na všech okruzích se snadno určuje hranice rovinky a zatáčky. Tudiž se opět musí posuzovat individuálně.

9.2.2.5 Doporučení: Brzké/přerušované brzdění: Snažte se mít najetou trať tak, abyste vždy brzdili na hraně (+/- pár metrů). Pokud někde zabrzdíte např. o 25m dřív, než se běžně brzdí, soupeř za vámi do vás může buď rovnou narazit anebo vám to "poslat" na brzdy, aby se vám vyhnul. Může to vypadat a bohužel to často i vypadá, jako nesmyslný útok z dálky, ale skutečnost je jiná. Můžou díky tomu vzniknout nepříjemné situace, které se opravdu těžko posuzují. I na toto bude brán zřetel.

9.2.3 Útok po vnější stopě: Pokud se vám v zatáčce podaří dostat alespoň částí vozu před soupeře, máte sice právo volby stopy, ale soupeře máte stále vedle sebe a neměli byste do něj zatočit tak, že se o něj vystřelíte z trati, na čemž nebude mít žádný podíl viny, pokud vám v zatáčce nechá místo alespoň v šíři jednoho vozu v rámci limitů tratě. (Pokud se ale při tomto útoku nedostanete alespoň částí vozu před soupeře, nemusí na vás brát ohled a může vás beztrestně vytlačit mimo trať).

9.2.3.1 Pozor: Pokud je za bílou čarou/obrubníkem štěrka, tráva, apod., musíte soupeři nechat místo tak, aby se soupeř nedostal do těchto míst s výrazně nižší přilnavostí.

9.3 Závěrem:

9.3.1 Mějte na paměti, že sepsat univerzální pravidla ohledně soubojů na trati nelze. Může dojít k tisícovce zcela odlišných incidentů. Musí se přihlížet i na okolnosti (typ zatáčky, rozdílnost aut, různé jízdní styly, atd.), tudiž se ke každému incidentu musí přistupovat individuálně. I sportovní komisaři

napříč všemi sériemi si nechávají volné ruce při řešení incidentů a nikde není zcela jasně popsáno, co je na hraně a co už za hranou. Drtivá většina incidentů se ale může řešit podle tohoto klíče.

9.4 Dodržování PIT - ENTRY a PIT – EXIT:

9.4.1 Plné čáry v okolí startovní rovinky - PIT ENTRY a PIT EXIT - je nutné dodržovat během tréninku a závodu což znamená nepřejíždět je jakoukoli částí auta.

9.4.2 Doporučeno: Jezdec, který se chystá najíždět do boxů, by se měl v posledním úseku (výjezd z poslední zatáčky na cílovou rovinku, někdy je nájezd před poslední zatáčkou) držet na straně boxů.

9.5 Limity tratě:

9.5.1 Obecně platí, že by jezdec neměl bílou čáru a obrubníky vymezující hranice trati přejet více než dvěma koly. Není v našich možnostech po každém závodě kontrolovat všechny jezdce, limity tratě necháváme na penalizacích GTS.

9.6 Signální vlajky:

9.6.1 Žlutá vlajka - Signalizuje nebezpečí na trati, mává se s ní na stanovišti před nebezpečím.

při vyvěšení žlutých vlajek je jezdec povinen dbát na ostražitost.

zakazuje přejíždění v úseku vyvěšených žlutých vlajek.

jezdec by měl zpomalit.

9.6.2 Modrá vlajka - Je s ní signalizováno jezdcí, který se má nechat předjet vozem o kolo napřed. Pokud se rychlejší jezdec dostatečně přiblíží k pomalejšímu, je pomalejší jezdec povinen včas uvolnit ideální stopu a pustit jej před sebe.

9.6.3 Zelená vlajka - Mává se s ní na stanovišti, od kterého již nebezpečí nehrozí, ruší důsledky žluté vlajky, která však musí být vyvěšena dříve než zelená.

9.6.4 Černo-bílá šachovnicová vlajka - Signalizuje konec závodu, mává se s ní pouze v prostoru cíle.

10. Protesty:

10.1 Protest je možné podat proti:

- nesportovnímu chování na trati
- nedodržování pravidel závodu
- nerespektování vlajek
- odchylkám v nastavení soupeřova vozu

10.2 Jezdec podávající protest uvede do emailu informace:

- na koho protest podává
- stručný popis incidentu
- upřesní informace: závod, místo, čas a kolo, ve kterém k incidentu došlo

10.3 Protesty je možné posílat na e-mail : esport@autoklub.cz

10.4 Jezdec podávající protest, musí závod vždy dokončit.

10.5 Je výslovně zakázáno zveřejňovat záznam incidentu a řešit jej v komunikačních skupinách s ostatními jezdci.

11. Postihy:

11.1 Postihy jsou řešeny přičtením časové penalizace k výslednému času.

11.2 Po přičtené časové penalizaci může u jezdce dojít k posunu pozice.

12. Reklama a polepy na automobilech:

12.1 Ve skupině A i B budou mít první tři jezdci povinnost použít předem určený vzhled vozu. (Puma pro vedoucího závodníka, Czech Motorsport pro VIP jezdce)

12.2 Ostatní jezdci mohou použít libovolné vzhledy.

12.3 Je přísně zakázáno na automobily umísťovat vzhledy politické a náboženské povahy, sexuální motiv, nebo cokoli jiného co by poškozovalo dobré jméno šampionátu či organizátora.