



# Oficiální pravidla

## Setinových soutěží veteránů a youngtimerů v České republice pořádaných pod hlavičkou Classicrallye.cz

### Preambule

*Setinové soutěže jsou prezentací historicky důležitých vozidel s testy přesnosti, které jsou nastaveny tak, aby rallye mohlo vyhrát i nejpomalejší vozidlo ze startovního pole.*

### 1. Organizace

Organizátorem soutěží je společnost JB Praha, s.r.o., Nad úvozy 304, CZ-252 25 Zbuzany (Praha-západ), IČ: 25104292, zastoupená Janem Blažkem (+420 777 654 354)

Šéf organizace na trati: František Vahala (+420 775 072 277)

Měření trasy a jednotlivých testů: tripmaster Prestel+Gemmer

Časomíra: exkluzivně společnost Ewitis (www.casomira-ewitis.cz)

Bodování: Jan Babčaník (+420 702 421 142)

Technická přejímka vozidel: František Vahala, Jan Blažek

Povolení, úřady: Tomáš Pudil, Jan Kastl, Martin Laciak, Petr Jansa

### 2. Popis soutěže

Setinové rallye jsou vyhlášeny jako test spolehlivosti historických vozidel. Jednotlivé zkoušky nejsou koncipovány k dosažení maximálních rychlostí vozidel. Nejedná se tudíž o závod, nýbrž jízdu historických automobilů v rámci pravidel silničního provozu. Vozidla nejedou v koloně a neblokují provoz.

Celá trať vede po běžných komunikacích a účastníci jsou povinni dodržovat pravidla silničního provozu. Organizace chce připomenout, že vyžaduje dodržování veškerých rychlostních limitů ve městech i mimo ně a za jejich případné porušování a z toho vyplývající sankce nenesou pořadatelé žádnou odpovědnost. Účastníci s tímto souhlasí už při úspěšné registraci do některé ze soutěží.

### 3. Časový plán

Informace týkající se registrace, startovních časů, příjezdu na start a dalšího s tím souvisejícího se posádka dozví včas. Případné návody, mapky a časové harmonogramy budou rozeslány posádkám pomocí emailu na adresy, které zadávaly při registraci.

### 4. Zveřejňování výsledků

Výsledky budou zveřejňovány na místech k tomu předem určených. To platí pouze pro psané výsledky. Během, popř. po skončení soutěže budou oficiální výsledky rovněž k dispozici na stránkách www.classicrallye.cz.

### 5. Přihlášení

Přihlášení na soutěže probíhá vyplněním online registrace na stránkách www.classicrallye.cz. O přijetí do soutěže bude posádka neprodleně informovat někdo z organizace. Samotnému přijetí do soutěže předchází úhrada startovního.

Startovné zahrnuje jeden automobil a dva členy posádky. Zrušení přihlášení je možné pouze psanou formou.

Z důvodu zrušení přihlášení organizace nárokuje následující platby:

- 60 dní před startem závodu: 25 % celkové ceny startovního
- 28 dní před startem závodu: 50 % celkové ceny startovního
- 14 dní před startem závodu: 100 % startovního

## 6. Účastníci

### 6.1. Způsobilé automobily

Automobily způsobené pro setinové soutěže pořádané pod hlavičkou Classic Rallye jsou historicky význačná vozidla **starší 30 let (a výjimečně mladší)**, která mají platnou technickou kontrolu pro jízdu po běžných silnicích nebo vlastní platný veteránský, sportovní průkaz nebo průkaz historického vozidla. Speciální oblastí jsou vozidla kategorie „neoclassics“, kam se mohou přihlásit i mladší vozidla a o jejichž způsobilosti rozhodne organizace. Repliky nebo vozidla s nedobovými úpravami budou do rallye připuštěny pouze na základě dohody s organizací. Do soutěží jsou zvány jak předválečné automobily, které zvládnou nastavené rychlostní limity, tak i poválečná vozidla z 50., 60. a 70. let a konečně také youngtimery (70. až 80. léta) a výjimečně vozy kategorie neoclassic.

### 6.2. Koeficienty zvýhodňující starší automobily

Od sezony 2018 platí rozdělení vozidel do několika tříd s koeficienty, které mohou ve finálním hodnocení zvýhodnit starší vozidla.

Vyhlašujeme tyto třídy vozidel:

- I. Třída – vozidla vyrobená do 31. 12. 1968
- II. Třída – vozidla vyrobená od 1. 1. 1969 do 31. 12. 1988
- III. Třída – vozidla vyrobená od 1. 1. 1989 do 31. 12. 1993
- IV. Třída – vozidla kategorie neoclassic, vyrobená od 1. 1. 1994

Během samotné soutěže nemají třídy vliv na hodnocení jednotlivých testů přesnosti či jiné penalizace. Celkové výsledky soutěže budou ale ovlivněny následujícími koeficienty:

- I. **Třída do roku 1968 – koeficient 1** (žádná penalizace)
- II. **Třída do roku 1988 – koeficient 1,05** (celkové výsledné trestné body každé posádky spadající do této třídy budou před vyvěšením finálních výsledků násobeny hodnotou 1,05)
- III. **Třída do roku 1993 – koeficient 1,10** (celkové výsledné trestné body každé posádky spadající do této třídy budou před vyvěšením finálních výsledků násobeny hodnotou 1,10)
- IV. **Třída od roku 1993 – koeficient 1,20** (celkové výsledné trestné body každé posádky spadající do této třídy budou před vyvěšením finálních výsledků násobeny hodnotou 1,20)

Tímto opatřením chce organizace motivovat posádky, aby do setinových soutěží přihlašovaly spíše starší než novější automobily. Zároveň toto opatření kompenzuje odlišnou technickou úroveň a výkony vozů s různým rokem výroby.

### 6.3. Prohlášení odpovědnosti

Účastníci (řidič/spolujezdec) a také majitelé aut a jejich registrovaní držitelé se účastní soutěže na své vlastní riziko. Nesou výlučnou občanskoprávní a trestní odpovědnost za škody způsobené jimi nebo vozidlem, které používají. Podpisem své přihlášky se řidič a spolujezdec dohodli s organizátorem, že se vzdávají jakýchkoliv nároků na náhradu škody spojených s účastí na setinové soutěži, tedy s organizátorem, maršály, asistenty, záchranou službou a dalšími osobami spojenými s organizací či jinými účastníky.

V případě, že vůz není vlastnictvím účastníka, se také vzdává jakékoliv nároku na náhradu škody ze strany vlastníka nebo registrovaného držitele vozidla.

Toto vyloučení odpovědnosti se nevztahuje na osobní škody způsobené z nedbalosti nebo úmyslné porušení povinností skupinou lidí, kteří benefitují z tohoto prohlášení odpovědnosti. Nevztahuje se ani na škody způsobené úmyslným nebo hrubě nedbalým porušením povinností ze strany skupiny lidí využívajících toto prohlášení odpovědnosti.

Toto vyloučení odpovědnosti je rovněž použitelné pro jakékoliv škody na vozidle způsobené fixací startovních čísel nebo označení pro soutěž. Je povinností účastníka vozidlo řádně označit.

Pokud bude pro účastníky nemožné dokončit soutěž z důvodu zásahu vyšší moci či z bezpečnostních důvodů, nemají žádný nárok na vrácení startovního nebo jakoukoliv jinou kompenzaci.

### 6.4. Mediální zprávy

Podpisem přihlášky účastníci dávají souhlas organizaci ke zveřejnění výsledků všech součástí soutěže v médiích, které se události budou věnovat. Zároveň souhlasí s publikací fotografií sebe i svého vozidla.

## 7. Kontrola dokumentů

Každý soutěžící tým se musí ukázat na technické přejímce vozidel v ohlášeném časovém úseku kvůli kontrole dokumentů a technické kontrole způsobilosti vozidla. Řidič s sebou musí mít po celou dobu konání soutěže platný řidičský průkaz.

Během kontroly dokumentů předloží technický průkaz vozidla, případně veteránský průkaz či průkaz historického vozidla a doklad o povinném ručení vozidla či jiném druhu platného pojištění.

## Technická kontrola

Kontrola způsobilosti vozidla je obecného rázu (kontroluje se výrobce a model, rok výroby, technický stav a způsobilost k jízdě, tzv. použité pneumatiky, světla a dokumenty k vozidlu). Ke kontrole technického průkazu a dalších náležitostí týkajících se způsobilosti automobilu pro soutěž může dojít při převímce vozidel na startu.

Každé vozidlo vpuštěné do soutěže bude vybaveno dvěma nálepkami se startovním číslem a rallye cedulí, přičemž tyto prvky ho identifikují jako soutěžní vůz. Tyto náležitosti musí být připevněny dle návodu na vozidlo před ukončením převímky. Za žádných okolností nesmějí rallye cedule překrývat RZ (ani částečně).

### Umístění identifikačních prvků

Plastová cedule se umísťuje na přední nárazník či masku, ale nesmí zakrývat registrační značku vozidla. Dvě velké nálepky s číslem posádky se umísťují na boky vozidla (jedna vpravo, jedna vlevo) – nejlépe na přední dveře. Malá kruhová nálepka s číslem posádky se umísťuje do pravého horního rohu čelního skla, aby byla viditelná časoměřiči při příjezdu na test přesnosti a další místa během rallye.

## 8. Procedura setinových soutěží

### 8.1. Roadbook/měření trasy

Každá posádka obdrží při převímce roadbook či roadbooky. V nich bude pečlivě zakreslena celá trasa včetně vzdáleností a cílových časů jednotlivých úseků a testů přesnosti (TP). Jakékoliv nutné změny budou oznámeny pomocí oficiálního bulletinu na oficiálně vyhlášeném místě. Pokud to bude možné, posádka dostane kopii.

Celá trasa je vyznačena v roadbooku pomocí podrobného šipkového itineráře. Výpočet trasy je prováděn pomocí kalibrovaného tripmasteru společnosti Prestel+Gemmer. Na případné drobné odchylky od skutečnosti do vzdálenosti +10 m nebude brán zřetel. Itinerář je vytvořen tak, aby posádky zbytečně nebloudily, a jsou v něm jasně vyznačeny názvy obcí a měst a křižovatky či jakékoliv zálužnosti, které se na trati objeví. V některých případech je možné i použití slepého itineráře na určitých částech trasy.

V roadbooku nemusí být z různých důvodů zakresleny všechny křižovatky a situace na trase.

### 8.2. Vybavení k měření

Jsou dovoleny tripmastery, twinmastery a všechny druhy stopek. Ale k úspěšnému zdolání testů přesnosti nejsou potřeba žádné „high-tech“ přístroje. Samostatnou kategorií, do které se lze dobrovolně přihlásit, tvoří týmy jedoucí pouze s mechanickými stopkami (nikoliv přístroji (i hodinkami) s baterií, ale pouze s mechanickým strojkem). Jde samozřejmě o prestižnější kategorii než v případě použití digitální techniky. Doporučujeme mít na každou soutěž připraveny **alespoň tři přístroje měřící čas**. Hodí se i mapa.

#### Kategorie mechanických stopek

Posádky v kategorii mechanických stopek mohou **k měření vzdálenosti** využívat nejrůznější elektromechanické a další tripmastery, GPS navigaci, navigační aplikace v chytrých telefonech nebo tabletech. **K měření času** ale mohou využívat pouze natahovací chronometry s mechanickým strojkem. Tím pádem je k měření času zakázáno používat jakoukoliv měřící techniku využívající elektrický strojek (včetně akustických zařízení).

V případě zjevného porušení těchto pravidel (prokázaného například cíleně či náhodně pořízenou foto/video dokumentací ostatních účastníků rallye, traťovými maršály nebo časoměřiči) bude posádka diskvalifikovaná z kategorie mechanických stopek a dostane bodový postih dle sekce 9.1.

### 8.3. Palubní karty

Posádky při registraci dostanou také palubní kartu nebo karty (boardcard) na kterých budou vyznačeny časy přejezdů mezi jednotlivými úseky (etapami). Každý tým je za tyto karty zodpovědný.

Palubní karty musí soutěžní tým osobně ukázat na kontrolních bodech. Pokud bude nutné, účastníci se musí ujistit, že zápisy časomíry jsou správné. Jakékoliv změny provedené účastníky na místech v kartě vyznačených pro oficiální použití skončí diskvalifikací z hodnocení, pokud tyto změny nejsou potvrzeny časoměřičem či maršálem.

Týmy, které nevrátí palubní karty v příslušný den v cíli na vyznačených místech, budou penalizovány za všechny neprojeté či přebývajících průjezdní kontroly (PK), časové kontroly (ČK) a testy přesnosti (TP), ale zůstanou v celkovém hodnocení.

### 8.4. Startovní časy a oficiální čas rallye

Časy startů jednotlivých posádek budou zveřejněny každý den organizací na vyznačených místech.

Vozidla **startují v minutových intervalech** (pokud není v pravidlech uvedeno jinak). Časy na palubních kartách budou taktéž uváděny pouze v celých minutách. Pozdní start (také kvůli technické poruše) bude penalizován po minutě a ostatní posádky dostanou od traťových maršálů nové časy startu.

**Jediný oficiální čas je ten, který používá organizace a je k vidění na startu každé etapy.**

Testy přesnosti, časové a průjezdní kontroly jsou otevírány vždy 15 minut před ideálním časem příjezdu první posádky a zavírány vždy 15 minut po ideálním času průjezdu posledního soutěžícího. Pokud na místě testu, časové či průjezdní kontroly přijede posádka dřív nebo později, může být potrestána penalizací.

## 8.5. SMS Servis

Posádky mohou být během soutěže informováni o svých výsledcích jednotlivých testů přesnosti, popř. mohou v průběhu rallye obdržet i další důležité informace od organizace. Podmínkou je zadání funkčního telefonního čísla ve správném formátu při registraci před závodem.

## 8.6. Etapy a časové kontroly (ČK)

Soutěž je rozdělena do několika etap, které jsou monitorovány časovými kontrolami. Umístění časových kontrol je vyznačeno v roadbooku. Samotná ČK je vyznačena červenou značkou se symbolem hodin.

Osobní čas každé posádky bude zapsán traťovým maršálem v momentě, kdy mu posádka předá palubní kartu.

**To bezpodmínečně znamená, že oba členové posádky (řidič i spolujezdec) a vozidlo technicky schopné startu do další etapy, musí být v danou chvíli v těsném dosahu časoměry (v okruhu cca 5 metrů).**

**Řidič a spolujezdec jsou zodpovědní za předání palubní karty,** aby traťový maršál mohl zapsat správný čas v daném místě (to poznají podle hodin, které jsou vždy viditelné a jsou nastaveny na oficiální čas soutěže).

Příklad (start v minutových intervalech):

Cílový čas: .....11:23

Postupný příjezd ke stanovišti časové kontroly: .....od 11:22 do 11:23

Předložení palubní karty: .....od 11:23:00 do 11:23:59

Jízdní časy všech etap jsou zaneseny na palubní kartě. Je zde zapsán čas od traťového maršála + uvedený čas na další etapu, který je nutný připočítat a vypočítat tak čas příjezdu do další ČK.

Příklad (start v minutových intervalech):

(cílový čas ČK1 – ČK2: 63 min, ČK2 – ČK3: 33 min)

Start účastníka A v ČK1: .....13:01:00

Start účastníka B v ČK1: .....13:02:00

Účastník A přijíždí k traťovému maršálovi ČK2: .....od 14:03:00 do 14:03:59

Účastník B přijíždí k traťovému maršálovi ČK2: .....od 14:04:00 do 14:04:59

Účastník A předává palubní kartu na kontrole ČK2: .....od 14:04:00 do 14:04:59

Účastník B předává palubní kartu na kontrole ČK2: .....od 14:05:00 do 14:05:59

Na palubní kartu účastníka A bude zapsáno 14:04, na kartu účastníka B pak 14:05

Dojezd do ČK3 pro účastníka A je 14:37, pro účastníka B pak 14:38

**Za dřívější nebo pozdní příjezd do časové kontroly (ČK) dostane účastník penalizaci dle seznamu penalizací (sekce 9.1). Zdržení 15 min na jedné ČK nebo součtem zpoždění na více ČK znamená penalizaci dle příslušné sekce.**

Pokud během přejezdu mezi ČK předjede účastník jiné vozidlo, musí před kontrolní zónou (či před žlutou cedulí PT) zanechat dostatek prostoru tak, aby se předjetá vozidla stihla vrátit zpátky na své místo.

Minutí časové kontroly nebo příjezd ze špatné strany se penalizuje dle sekce 9.1.

### Blokování příjezdu

Pokud vás při příjezdu k časové kontrole budou bezdůvodně blokovat jiní účastníci soutěže, postihne je penalizace (viz sekce 9.1.). To ovšem pouze v případě, že podáte včasný protest (maximálně v cílové časové kontrole celého dne) a poskytnete organizaci důkaz v podobě foto/video dokumentace daného přestupku. Cílem je hladký průběh soutěže a stejné šance pro každého.

**Žádáme všechny účastníky, aby respektovali ostatní a nechávali nižším startovním číslům prostor pro vjezd k časové kontrole a neblokovali je, ať už vědomě nebo ne!**

**Pokud není v roadbooku uvedeno jinak, do cílové časové kontroly každého soutěžního dne je umožněn brzký příjezd – není nutné čekat na vypočítaný čas. Pozdější příjezd je penalizován dle sekce 9.1.**

## 8.7. Průjezdni kontroly (PK)

Na průjezdni kontrole maršál jednoduše potvrdí průjezd posádky pomocí razítka nebo podpisu, čas se zde nezapíše. Minutí PK znamená penalizaci dle sekce 9.1. **Průjezdni kontroly nejsou až na výjimky značeny v roadbooku.**

Průjezdni kontrola se otevírá alespoň 15 min předtím, než je čas dojezdu prvního vozidla. Zavírá se nejméně 15 minut po teoretickém projetí posledního vozidla.

Minutí průjezdni kontroly nebo příjezd ze špatné strany se penalizuje dle sekce 9.1. Příjezd ze špatné strany znamená nerespektování roadbooku a proto je příslušně penalizován.

## 8.8. Testy přesnosti (TP)

Vynechání TP nebo jeho části se penalizuje dle sekce 9.1. Nesplnění TP nebo jeho části (také neprojetí cílem) se penalizuje dle sekce 9.1.

## Rušení testu přesnosti / vyšší moc

Je naším cílem, aby všichni účastníci měli při průjezdu testu přesnosti stejné podmínky. Někdy se ovšem může stát, že zasáhne vyšší moc (např. vběhnutí zvířete do dráhy, nutnost zastavit, aby se předešlo nehodě či ztrátám na majetku či zdraví atp.) a někteří účastníci nebudou moci test přesnosti regulérně absolvovat. Pokud nebude možné po dohodě s časomírou na základě prokazatelného zásahu zmíněné vyšší moci, na místě test přesnosti opakovat, takto postižená posádka dostane za neuskutečněný test průměrný počet svých trestných bodů ze všech ostatních absolvovaných testů přesnosti během dané rallye.

Rušení celého testu přesnosti pro všechny posádky se uskuteční pouze ve velmi vážném případě. Jeho závažnost a celkovou situaci vyhodnotí organizace – posádky nemají právo toto rozhodnutí zpochybňovat. Pokud část posádek absolvovala test přesnosti, který byl následně organizací zrušen, nezapočítávají se jim výsledky tohoto testu přesnosti do celkových výsledků a ani se dále nevyhodnocují.

### 8.8.1. Cílové časy

Všechny TP se jedou v souladu s cílovými časy sepsanými v roadbooku. **Informace v roadbooku jsou navazující**, samozřejmě s výjimkou změn, které ohlásí bulletin.

### 8.8.2. Měření času

**Standardem měření času na testech přesnosti je 1/100 sekundy!**

Měření je prováděno pomocí světelných bran nebo tlakových hadic uložených přes cestu. Jakmile přední (při couvání to neplatí) kola přejedou hadici či protnou senzor, časomíra je aktivována.

1 bod penalizace bude udělen **za každou 1/100 sekundy odchylky od cílového času**, maximální penalizace činí 1000 bodů za jeden úsek TP.

### 8.8.3. Umístění testů přesnosti

Testy přesnosti (TP) jsou zakresleny v roadbooku. V případě, že posádka kvůli vnějším okolnostem nemá férovou šanci na splnění testu přesnosti, **pokud to okolnosti dovolí, může test přesnosti na základě výzvy časoměřičů opakovat** (blíže viz. bod 8.8.).

Do testu přesnosti se vjíždí na pokyn časoměřičů, symbolizovaný zelenou cedulkou GO. Pokud posádka neuposlechne výzvy a do **cca 5 vteřin nevystartujete, hrozí jí penalizace**.

Start testu přesnosti začíná fotobuňkou nebo tlakovou hadicí, které jsou označeny bílou vlajkou na červeném pozadí. Cíl testu přesnosti je vyznačen značkou se šachovnicovou vlajkou na červeném pozadí. Vlajky jsou umístěny vždy vpravo u krajnice.

**Během TP je zakázáno zastavovat mezi startem a cílem!** Zastavení bude penalizováno dle sekce 9.1. Důležité:

Pokud je TP delší než 700 metrů (například v kopci atd.), **před cílem je cedule PT (šachovnicová vlajka na žlutém pozadí) příjezdu k cíli**, která je vyznačena v roadbooku a je umístěna **50–100 m před samotným cílem**. Před ní lze zastavit a dle vlastního uvážení vyčkat na vhodný čas vjezdu do zbytku měřeného úseku.

Pokud během TP předjedete jedno nebo více dalších soutěžních aut, musíte jim před šachovnicovou vlajkou na žlutém pozadí označující blížící se cíl (PT) umožnit předjetí a nechat jim dost místa pro návrat do pruhu. Zastavení mezi žlutou značkou příjezdu k cíli a samotným cílem (značeným šachovnicovou vlajkou na červeném pozadí) je zakázáno a trestá se dle sekce 9.1.

Někdy se může stát, že značka PT (šachovnicová vlajka na žlutém pozadí) bude umístěna i před startem TP. V takovém případě nesmí posádka v prostoru mezi PT a startem TP zastavit!

**Test přesnosti se otevírá 15 min předtím, než je ideální čas dojezdu prvního vozidla. Zavírá se nejméně 15 minut po teoretickém projetí posledního vozidla. Pokud do prostoru testu nestihnete přijet včas, nemáte možnost test přesnosti absolvovat a budete penalizováni dle sekce 9.1.**

### 8.8.4. Složené testy přesnosti

Jednotlivé části složených testů přesnosti jsou k vidění v roadbooku. Časy pro hodnocení jsou specifické časy mezi startem A a cílem A a také startem B a cílem B.

Například, sekce mohou navazovat (A – A/B – B), být propletené (A – B – A – B), A/B – A – B), A – B – A/B), a nebo jedna může být vložena (A – B – B – A). To stejné platí pro složené testy z více než dvou úseků (např. A – A/B – B/C – C nebo A/B – B – C – A/C nebo A – B – A – B/C – C a podobně).

### 8.8.5. Slalom

Slalom bude vyznačen bránami z kuželů. Vnější strany jsou indikovány horizontálně položenými kužely. Trasa slalomu je vyznačena v roadbooku. Sražení, posunutí nebo minutí kuželu stejně jako zastavení mimo měřenou trasu bude penalizováno dle sekce 9.1.

### 8.8.6. Test přesnosti průměrné rychlosti

Na trase o maximální délce 500 m je nutné dodržet průměrnou rychlost stanovenou v roadbooku. Průjezd startem a cílem je stejný jako u ostatních TP, tzn. bez zastavení – letmý start a cíl. Zastavení v měřeném úseku bude penalizováno dle sekce 9.1.

### 8.8.7. Test přesnosti samospádem

Během těchto specifických testů musíte zastavit na daném místě před startem TP a vypnout motor. Test se odehrává na cestě z kopce dolů. Když dostanete signál od maršála, nechte vůz, aby se rozjel – **bez nastartování!** Po 10 až 100 metrech začne test značený běžným symbolem – bílou vlajkou na červeném pozadí. Nastartování motoru mezi žlutou cedulí PT a cílem není dovoleno a bude penalizováno dle sekce 9. 1. Po projetí cílem můžete nastartovat a pokračovat dál.

**Výjimka:** Vozidla, která potřebují hydraulickou podporu pro brzdy a/nebo řízení, po zkontrolování traťovým maršálem či časoměřičem, mohou nechat motor nastartovaný a budou sjíždět na neutrální.

### 8.8.8. Test přesnosti s předem neznámým ideálním časem/rychlostním průměrem

V soutěžích se může objevit i test přesnosti s předem neznámým ideálním časem/rychlostním průměrem. Čas určený k jeho absolvování se dozvíte včas, nejpozději v průběhu testu přesnosti (v prostoru mezi startem a cílem).

### 8.8.9. Test přesnosti s určenou minimální rychlostí průjezdu cílem

V soutěžích se může objevit i test přesnosti, u kterého bude posádka penalizovaná za průjezd cílem nižší rychlostí, než je stanoveno v příslušném popisu testu přesnosti v roadbooku. Penalizace viz sekce 9.1.

### 8.8.10. Test přesnosti s penalizací za dřívější průjezd cílovou bránou

V soutěžích se může objevit i test přesnosti, u něhož bude speciální sazbou penalizován dřívější průjezd některou z bran testu přesnosti (většinou cílovou). Penalizace viz sekce 9.1.

### 8.8.11. Tajné testy přesnosti

Tajný test se může objevit kdykoliv. Hodnota tohoto testu (čas a vzdálenost) je **vždy určena v roadbooku dané soutěže**. Může být umístěn na přejezdu mezi jednotlivými etapami, následovat po nebo přímo v jiném TP atd. Start a cíl těchto testů je značen startovním a cílovým symbolem testu přesnosti na zeleném pozadí.

## 9. Systém bodování

### 9.1 Systém penalizací

#### Časové a průjezdní kontroly

- pozdní příjezd na start, za každou minutu: ..... 50 bodů
- pozdní příjezd do časové kontroly (ČK), za každou minutu: ..... 50 bodů
- brzký příjezd do časové kontroly (ČK), za každou minutu: ..... 100 bodů
- zpoždění více než 15 minut při příjezdu do časové kontroly (ČK): ..... 1000 bodů
- minutí časové kontroly (ČK): ..... 1000 bodů
- pozdní odjezd z časové kontroly (cca 15 s od zapsání času): ..... 200 bodů
- chybějící nebo naopak přebývající kontrolní razítko (PK): ..... 1000 bodů
- minutí průjezdní kontroly (PK) s traťovým maršálem: ..... 1000 bodů
- průjezd ČK nebo PK ze špatného směru: ..... 500 bodů

#### Testy přesnosti:

- odchylka od cílového času nebo časů měřeného úseku, za 1/100 s (maximum 1000 bodů za jeden úsek): ..... 1 bod
- neúčast/vynechání určité části/nedokončení testu přesnosti (TP): ..... počet měřených úseků daného TP x 1000 bodů
- zastavení v krátkém testu přesnosti (i kvůli technické poruše): ..... 500 bodů
- zastavení v dlouhém TP za značkou PT (i kvůli technické poruše): ..... 500 bodů
- nastartování motoru mezi startem a cílem při zkoušce samospádem: ..... 500 bodů
- sražení, posunutí kuželu či minutí brány z kuželů při slalomu: ..... 100 bodů
- brzký start v případě startu na semafor (na červenou či oranžovou): ..... 500 bodů
- pozdní start do testu přesnosti (cca 5 s od vyzvání): ..... 250 bodů
- dřívější/pozdější průjezd brány testu přesnosti s předem určenou podmínkou přesného nebo dřívějšího/pozdějšího průjezdu brány: ..... 100 bodů
- průjezd cíle s nižší než minimálně požadovanou rychlostí (u testu, který je takto specifikován v roadbooku): ..... 100 bodů

Kromě výše uvedených má organizace k dispozici i následující postihy:

- prokazatelné porušení pravidel kategorie mechanických stopek: ..... 2000 bodů
- blokování ostatních účastníků při příjezdu ke stanovišti časové kontroly (ČK): ..... 200 bodů

**Za zastavení v rámci testu přesnosti se považuje úplné zastavení vozidla na dobu 0,5 sekundy.** Na situaci vždy dohlíží alespoň jeden traťový maršál, který vyhodnocuje, zdali kola vozu nebyla zastavena. **Za zastavení se nepovažuje tzv. rolling,** tedy stav, kdy automobil téměř stojí, ale kola se téměř neznatelně otáčejí. Cílem tohoto opatření je zabránit zbytečným dohadům.

### 9.2 Smazání nejhoršího výsledku testu přesnosti.

O tom, zdali se v rámci určité soutěže smazává nejhorší výsledek, budou posádky informovány vždy v roadbooku týkajícím se dané soutěže. V případě, že se nejhorší výsledek bude mazat, jedná se pouze o nejhorší měřený úsek testu přesnosti a pouze časová část trestných bodů, nikoliv jiné penalizace (sražení kuželu, minutí brány atd.).

### 9.3 Shoda ve výsledcích

V případě, že dva týmy dosáhnou v celkovém hodnocení stejného počtu bodů, **vítězí posádka vozu se starším rokem výroby.** V případě, že oba týmy mají vozidlo ze stejného roku, vítězí vůz, který má nižší výkon motoru. V případě, že je výkon shodný, vítězí vůz, který měl menší penalizaci v TP1 dané soutěže. Pokud je potřeba, pokračuje se stejným způsobem na hodnocení TP2, TP3 atd.

### 9.4 Výměna řidičů a vozidel

Výměna řidičů, spolujezdců a vozidel je možná pouze v případě, že toto bylo nahlášeno organizaci před dnem startu a následně schváleno. Na listu výsledků zůstane stejný řidič a spolujezdec, který byl uveden při přihlašování.

### 9.5 Týmový pohár

Týmový pohár může a nemusí být vyhlášen v závislosti na dané soutěži.

Týmového poháru se mohou účastnit tři týmy, které pojedou soutěž pod stejným názvem týmu. Vozy stejné značky nejsou podmínkou pro složení týmu.

## 10. Protest

Protesty proti výsledkům jednotlivých TP lze podat od okamžiku jejich zveřejnění na určeném místě, maximálně však do **30 minut** po zveřejnění výsledků posledního TP daného dne či celé rallye. U vícedenních soutěží je možné podat protest i proti průběžným výsledkům dokončeného dne, a to opět maximálně do **30 minut** od jejich zveřejnění na určeném místě. Také po zveřejnění přehledu penalizací vycházejících z časových kontrol (ČK) a průjezdních kontrol (PK) zaznamenaných v palubních kartách, běží pro případné protesty lhůta v délce 30 minut. Na později podané protesty nebude brán zřetel. Po uplynutí lhůty určené pro protesty, jsou výsledky považovány za **definitivní** a totéž platí o celkových výsledcích soutěže a celkovém pořadí v hodnocených kategoriích. Celkové výsledky může po jejich zveřejnění následně měnit pouze organizace soutěže, a to výhradně ve výjimečných případech, jejichž posouzení přísluší pouze organizátorům soutěže.

Všechny protesty musí být bezpodmínečně podány do rukou organizace v **písemné formě**, a to na příslušném formuláři, **který je součástí roadbooku.**

Změny výsledků, jakož i domáhání se případných věcných cen, se nelze domáhat soudní cestou.

## 11. Vyhlášení výsledků

Výsledky se vyhláší během slavnostního závěrečného setkání posádek. Trofeje čekají na vítěze následujících kategorií:

Celkové vítězství: I. – III. místo

Vítězství v jednotlivých testech přesnosti: I. místo

Vítěz kategorie mechanických stopek: I. místo

Vítěz týmového poháru: I. místo – pokud je vyhlášován

Organizace si uchovává právo vyhlásit i další kategorie dle svého uvážení (například dámská posádka, hrdina soutěže apod.).

## 12. Symboly a značky



### Start testu přesnosti (TP)

Start jednotlivých testů přesnosti je značen cedulí **s bílou vlajkou na červeném pozadí. Start je letmý.** V bodě, kde je umístěna tato cedule, je také samotná fotobuňka měřicího zařízení či tlaková hadice.



### **Příjezd k cíli (PT): cedule upozorňující na příjezd k cíli dlouhého testu, startu testu samospádem atd.**

Žlutá cedule s šachovnicovou vlajkou stojí cca 50 až 100 metrů před samotným cílem. Účastníci mohou před touto cedulí zastavit, ale jakmile ji minou, není dovoleno vůbec zastavit. To znamená, že kola vozidla musejí být celou dobu v pohybu. Cedule předznamenává samotný cíl, proto zobrazuje **šachovnicovou vlajku**, ovšem na rozdíl od cílové cedule je tato **na žlutém pozadí**.



### **INFO**

Cedule INFO upozorňuje na neobvyklou informaci, například na čas potřebný k zajištění TP, který není vyznačen v roadbooku či na jinou nestandardní situaci. Nezastavuje se u něj.



### **Cíl testu přesnosti (TP)**

Cíl testu přesnosti (a tedy i umístění měřicího zařízení – foto senzoru nebo tlaková hadice) je označen **bílou šachovnicovou vlajkou (finish flag) na červeném pozadí**. Jakmile účastník protne cíl, pokračuje v jízdě dle roadbooku bez zastavení.



### **Časová kontrola (ČK)**

Místo časové kontroly je značeno **cedulí s hodinami na červeném pozadí**. Každý tým je zodpovědný za svůj čas příjezdu k ČK. Spolujezdec předá palubní kartu časoměřiči přesně v čase, který je individuální pro každý tým a který si každý dle časové karty spočítá. Samotná časová kontrola, jejíž čas zapisují maršálové na minuty do palubní karty, je značena cedulí zobrazující hodiny na červeném podkladu.



### **Průjezdní kontrola (PK)**

Průjezdní kontrola nemá značení včasného varování. Proto stačí k této kontrole pouze jedna cedule a to ta, která označuje symbol razítka na červeném pozadí. U ní je posádka povinna zastavit, aby dostala razítko do palubní karty, které dokáže, že tímto místem opravdu projela.



### **Start tajného testu (TT)**

Start TT je značen bílou vlajkou na zeleném pozadí. **Tajný test přesnosti pro každou soutěž je určen jinak. Přesné hodnoty času a vzdálenosti jsou popsány na začátku roadbooku. Start i cíl jsou letmé, před touto značkou nezastavujte!**



### **Cíl tajného testu (TT)**

Po projetí cílem TT značeného bíločernou šachovnicovou vlajkou na zeleném pozadí nezastavujte, ale normálně pokračujte v jízdě.

