

**PRAVIDLA RC AUTOKLUBU ČESKÉ  
REPUBLIKY PRO ZÁVODY SERIÁLU  
MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY**

**2024**

**LARGE SCALE, část B a C  
ON ROAD**



# B - PRŮBĚH ZÁVODU

## 1.B. Organizační složka závodu

1.1.B. V roce 2024 je prostřednictvím trenéra sekce velkých měřítek vyhlášen seriál závodů MČR v kategorii 1:5 CESTOVNÍ VOZY (Touring Cars). Pro rok 2024 je vypsáno celkem 9 jednotlivých závodů. Dva nejhorší dosažené výsledky se škrtačí. V případě, že nepodaří uspořádat plný počet závodů, bude škrtnutí upraveno následovně. Bude-li odjeto pouze sedm a méně závodů, škrtná se každému jezdcovi jeden nejhorší dosažený výsledek.

1.2.B. Maximální počet účastníků závodu není omezen. Počet účastníků může být jednorázově stanoven na určitou hodnotu na základě rozhodnutí trenéra sekce velkých měřítek na základě žádosti pořadatele závodu.

1.3. C. Pořadatel závodu zajistí rozhodčího a signalizační vybavení, tzn. minimálně 1 znalou osobu s platnou licencí RC Autoklubu ČR, jsou doporučeny signalizační praporky obvyklých barev (červený a zelený prapor může být nahrazen semaforem s funkčními světly, žlutý prapor může být nahrazen viditelným blikajícím žlutým světlem kombinovaným s akustickým signálem).

1.4. D. Dále je pořadatel povinen zajistit trať pro závod tak, jak je pro danou kategorii obvyklé tzn. asfaltový povrch v přiměřeném stavu, vytýčení jízdní dráhy dostatečné šíře, mantinely či jiné překážky pro zamezení krácení dráhy, vjezd a výjezd do depa (pit lane), vyznačení startovního roštu, vyznačení prostoru pro stop&go, zabezpečení proti vstupu neoprávněných osob v průběhu závodu.

## 2.B. Časový harmonogram

2.1.B. Časový plán MČR dle propozic jednotlivého závodu, obvykle však: den před závodem odpoledne volný trénink, v den závodu dopoledne trénink, rozprava a kvalifikace, odpoledne finálové jízdy.

## 3.B. Přihlášky a startovné

3.1.B. Startovné pro jeden soutěžní den/závod činí pro registrovaného člena RCAČR 600,-Kč, volný trénink na připravené trati v pátek před závodem je zpoplatněn částkou 200,-Kč. Závodníci, kteří nejsou členy RCAČR platí navýšené startovné +100,- Kč/závod.

Případná změna termínu závodu bude ohlášena trenérem sekce a pořadatelem závodu v předstihu tak, aby měli jezdci informaci nejméně týden předem.

## 4.B. Organizace závodu

4.1 B Jednotlivé závody jsou pořádány jako jednodenní.

4.2.B Závodník je v závodě hodnocen/kvalifikován momentem zaplacení startovního. Tento poplatek musí být uhrazen do startu kvalifikací a nelze později vrátit.

4.3.B. Délky jízd

**Organizovaný volný trénink** – max. 8-10 minut (nepovinné), max. 10 jezdců na tribuně

**Kvalifikace** – 4x 10 minut, jezdci se počítá jeden nejlepší nájezd

**Finále C** – 30 minut, nutná účast min.3 jezdců ve finále

**Finále B** – 30 minut, nutná účast min.3 jezdců ve finále

**Finále A** – 30 minut

Posuzované výsledky ve všech jízdách: 1.počet kol, 2.dojezdový čas. Mezi jednotlivými jízdami musí být přestávka minimálně 10 minut. Počet kvalifikačních jízd lze změnit, rozhodnutí je na rozhodčím a trenérovi sekce a oznamuje se jezdcům při ranní rozpravě.

#### 4.4.B. Postupový klíč:

- a) Platí postupový klíč upravený pro nižší počty jezdců na závodech MČR.
- b) Posuzované výsledky ve všech jízdách: 1. počet kol, 2. dojezdový čas
- c) Konečné pořadí po kvalifikacích je sestaveno z nejlepších dosažených výsledků každého jezdce. V případě, že má více jezdců shodný nejlepší výsledek kvalifikace, rozhodne o pořadí jejich druhý nejlepší výsledek z kvalifikačních jízd.
- d) Do finálových jízd nastupují jezdci v pořadí finále C, následuje finále B a na závěr finále A.

#### 4.5.B. Počty jezdců

Kvalifikace: max. 10-12 jezdců dle propustnosti tratě

Finále: max. 10 jezdců, z rozhodnutí rozhodčího a trenéra sekce může být počet upraven, oznámí se při rozpravě

4.6.B. Sestavení jednotlivých kvalifikačních skupin a jejich číslování je ponecháno na rozhodnutí ředitele závodu, je však žádoucí vycházet z dosavadních dosažených výsledků umístění v seriálu MČR. Jezdci mají právo stát na tribuně podle svých čísel a mechanici musí zůstat v boxech podle startovních čísel podél uličky boxu. Ve finálových jízdách si může jezdec s nejnižším číslem vybrat pozici na tribuně a mechanik zaujme místo pod ním, pokud je to možné.

4.7.B. Každý model musí být opatřen 3 startovními čísly. Číslo "1" bude mít (ale nemusí) na modelu vítěz předešlého ročníku seriálu MČR. Ostatní jezdci musí mít čísla v rozsahu "2-99", jejich rezervaci provedou u trenéra sekce před zahájením sezony. Jezdci, kteří nebudou mít čísla rezervována, dostanou přidělena volná čísla v číselné řadě od 20-50. Startovní čísla musí být na modelu celkem tři, dvě budou umístěna na obou bocích (přední dveře) karoserie a jedno na přední kapotě karoserie modelu. Formát startovního čísla - černé číslice výšky min. 60 mm na bílém podkladu o rozměrech minimálně 80 x 80 mm. Je možno zvolit také číslice výšky 60-80 mm vlastní barvy bez bílého podkladu, ale pouze v takových barvách, aby byla zaručena jednoznačná čitelnost. Při posouzení čitelnosti bude mít rozhodující slovo trenér sekce a hlavní rozhodčí závodu.

4.8.B. Kvalifikační rozjížděky se zahajují otevřením trati a hlášením 3 minuty do startu. Kvalifikační rozjížděky se startují tzv. letným startem po ukončení 3 minut tréninkových zahřívacích kol (hlásí se i 1 minuta do startu a 30 sekund do startu). Spuštění času určeného pro kvalifikační rozjížděku se provede po vyhlášení startu oznámením bylo odstartováno. Během kvalifikační rozjížděky není povoleno dotankovat palivo.

4.9.B. Během kvalifikační rozjížděky se nesmí jezdci na trati vzájemně záměrně blokovat a omezovat, pomalejší jezdec musí před sebe pustit bez prodloužení druhého který jej dojede a má v danou chvíli větší rychlost ( např. po vlastní chybě jezdce, technickém problému, ..)

#### 4.10.B. Finálové jízdy startují následující procedurou:

1. Po otevření tratě mají jezdci 3 minuty na trénink, po němž startér povolá závodníky do boxu ti mohou natankovat. Následně dá startér pokyn k zajetí na startovní rošt a to v pořadí jak budou startovat. Pokud se model neúčastní zaváděcího kola, může startovat z depa poté, co ostatní modely odstartovaly a projely kolem výjezdu z depa.
2. Jakmile jsou všechny modely připraveny v klidu ke startu na startovním roštu (žádná část modelu se nesmí dotýkat startovní čáry), startér odpočítává po sekundě interval od 10 do 3 sekund před startem.
3. Od 3 sekund před startem již nejsou jednotlivé vteřiny odpočítávány a vlastní signál ke startu dá startér v intervalu 0 - 5 sekund.
4. Vlastní startovní signál dává startér akusticky, tento signál současně spouští měření času.
5. Předčasný start, t.j. jakýkoliv dotyk vozu se startovní čarou, je penalizován trestem stop&go. Tuto penalizaci uděluje startér nebo časoměřiči, penalizace musí být oznámena okamžitě po startu.
6. Startér nebo rozhodčí může zastavit jízdu a opakovat start jen v případě, že je přesvědčen o tom, že startovní procedura nebo vlastní start neproběhly správně.
7. Pokud startér ještě nevyzval jezdce k seřazení na startovní rošt, může každý účastník finále požádat o

odložení startu o 10 minut k opravě svého vozu. Tento odklad může být dán pouze jednou. Trať je uzavřena v případě problému s RC soupravou nebo v případě rušení, trať je otevřena v případě oprav nebo mechanických problémů modelu. Jezdec, který požádal o odklad pak startuje jako poslední z pit-lane poté, co ostatní modely odstartovaly a projely kolem výjezdu z depa (nevztahuje se na důvod chyby frekvence).

8. Jakmile startér vyzve jezdce k seřazení na startovní rošt, není povoleno do konce jízdy dotankovat palivo.

### **5.B. Problémy a technické potíže**

5.1.B. Rozhodčí má právo jednotlivou jízdu pro její celkovou neregulérnost zrušit a opakovat, zejména při hromadných kolizích v prvním kole po startu.

5.2.B. Mechanikům/nasazovačům je povoleno vstoupit do trati jen za účelem zprovoznění modelu závodníka. Mechanici a nasazovači mohou restartovat motor /3x/ vedle trati, ale nesmí vůz opravovat. Nasazovač po neúspěšném restartování neodnáší vůz do depa, zanechá jej na bezpečném místě u tratě a pokračuje v nasazování. Mechanici smí odnést nepojízdný model do depa, ale nesmí narušit provoz ostatních vozů v závodě. Jestliže bude auto zvednuto divákem, musí zůstat stát, dokud nebude převzato mechanikem. Mechanik je oprávněn vstupovat do prostoru dráhy pouze v pevné uzavřené obuvi a s označením výstražnou vestou od pořadatele.

5.3.B. Rozhodčí sleduje dění na trati a dává napomenutí za porušení pravidel jako je zkrácení tratě, blokování rychlejších jezdců v kvalifikaci nebo při předjíždění o kolo během závodu, narážení zezadu do jiného vozu a další prohřešky. Namísto druhého napomenutí dává rozhodčí jezdcům stop&go (vjezd do boxové uličky, zastavení modelu a čekám na pokyn umožňující pokračování v jízdě). Za neohleduplnou a nebezpečnou jízdu dostane jezdec rovnou trest stop&go.

### **6.B. Děšť a klimatické podmínky, nepředvídatelné technické události**

6.1.B. V případě přerušení závodu na více než 60 minut z důvodů, které nemohou organizátoři ovlivnit, ředitel závodu spolu s trenérem sekce rozhodnou dalším pokračování jízd, dalším prodloužení přerušení závodu nebo zrušení závodu. Pokračovat na vlhké trati lze pouze v případě, že vůbec nebude pršet. Míra vlhkosti tratě pro pokračování závodů je stanovena maximem 6 mm výšky hladiny kaluží, podvozek modelů (běžně 7-9mm) musí zůstat nad hladinou nejvíce mokrých míst.

6.2.B. Pokud bude závod přerušený deštěm pokračovat na vlhké trati, musí ředitel závodu nebo odpovídající představitel označit rozjížděku jako ZA MOKRA/WET a bude to označeno v příslušných dokumentech. Rozjížděky jsou označeny jako ZA MOKRA /WET, jestliže průměrný čas na kolo je o 20% pomalejší než dříve v důsledku vlhkosti na trati.

6.3.B Postup za deště v průběhu kvalifikace

- v případě přerušení kvalifikačních rozjížděk bude přerušená jízda zopakována.
- jestliže všichni závodníci mají minimálně jednu suchou rozjížděku, budou započítány všechny výsledky.
- pokud neměli všichni jezdci šanci jet suchou rozjížděku, budou použity jen výsledky za mokra.
- jestliže čas a počasí dovolí, může ředitel závodu rozhodnout o zvláštní rozjížděce pro jezdce, kteří neměli šanci jet suchou rozjížděku

Nelze-li z důvodů TRVÁNÍ deště/potíží pokračovat, je závod ukončen dle výsledků kvalifikace. Počítají se pouze dokončené cykly kvalifikačních rozjížděk (všichni jezdci mají ukončený stejný počet jízd).

6.4.B V případě přerušení finálových jízd bude použit následující postup:

- jestliže uplynulo méně než 10 minut finále, výsledky budou zrušeny a provede se nový start na plný čas finále. Vozy mohou být opraveny před tímto novým startem.
- jestliže uplynulo více než 10 minut a méně než 75% času finále, budou výsledky do tohoto momentu zachovány. Nový start bude proveden pro dojetí celkového času finále. Tyto dva výsledky budou sečteny pro určení pořadí ve finálových jízdách. V okamžiku přerušení závodu zanechají závodníci svá vozidla

na vyhrazeném místě pod kontrolou ředitele závodu. Vypnou motory a vysílače. Není dovoleno měnit kola ani opravovat auta.  
- jestliže uplyne 75% nebo více času, budou výsledky v čase přerušení použity pro určení pořadí

Pokud nelze z důvodů TRVÁNÍ deště/potíží pokračovat a není odjeto alespoň 75% času finále, je závod ukončen dle výsledků kvalifikace.

### 7.B. Nasazování

7.1.B Před startem jsou závodníci rozděleni do skupin. Toho využívá i nasazovací systém. Vždy způsobem, kdy skupina předcházející nasazuje skupině následující (u 1.skupiny nasazuje poslední skupina).

Ředitel závodu nebo časomíra určí jmenovité rozdělení pro kvalifikační jízdy, pro finále se v polovině jízdy nasazovači vystřídají tak, aby celá skupina jezdců splnila povinnost nasazovat.

7.2.B Věk nasazovače musí být vyšší jak 15 let

7.3.B Nasazovač musí mít pevnou obuv a reflexní vestu, kterou zajistí pořadatel. Nasazovač nesmí na trati opravovat model !!! Může se pouze pokusit 3 krát restartovat motor modelu vedle tratě.

7.4.B Při kontaktu dvou vozidel nasazuje nasazovač první vždy ten model, který kolizi nezavinil.

Není-li to jasné, snaží se oba modely nasadit bez zbytečného zdržování.

7.5.B Postih za nenastoupení na pozici nasazovače se trestá škrtnutím 2 kol z nejlepšího výsledku všech kvalifikací daného jezdce nebo z výsledku aktuálního subfinále nebo finále. Trest uděluje ředitel závodu po poradě s rozhodčím, příp. časomírou nebo trenérem sekce.

7.6.B Pozice nasazovačů na trati musí být zřetelně označeny.

7.7.B Výjimky z nasazování ze zdravotních důvodů budou řešeny před začátkem kvalifikací, během jízdy pak pouze ze závažných technických důvodů po dohodě s ředitelem závodu a rozhodčím.

### 8.B. Systém hodnocení

8.1.B. Výsledky jednotlivých závodů seriálu MČR tvoří výsledkovou listinu. Body jsou rozdělovány dle umístění v závodu a tabulky bodového hodnocení 8.3.B. Do celkového hodnocení sezony se vždy a za všech okolností započítávají pouze neškrtané výsledky. V případě bodové shodnosti je rozhodující větší počet vítězství ev. lepších výsledků. Celkové vyhlášení výsledků a předání věcných cen zajišťuje po skončení sezóny RC Autoklub ČR prostřednictvím trenéra sekce velkých měřítek.

8.2.B. Pořadatel zajistí vyhlášení výsledků jednotlivých závodů, zajistí ceny a jejich předání adekvátně úrovni závodu MČR. Ceny budou předány minimálně pro 1-3 místo pořadí finále A a 1-3 místo finále B. . Další ceny jsou na uvážení a možnostech pořadatele závodu.

#### 8.3.B. Tabulka bodového hodnocení

1	50	12	21	23	10
2	46	13	20	24	9
3	42	14	19	25	8
4	38	15	18	26	7
5	34	16	17	27	6
6	32	17	16	28	5
7	30	18	15	29	4
8	28	19	14	30	3
9	26	20	13	31	2
10	24	21	12	32	1
11	22	22	11	další	1

# TECH. SPECIFIKACE LS ON ROAD - C

## 1.C Společné technické specifikace

1.1.C. Co není povoleno, je zakázáno.

1.2.C. Důkazní povinnost je vždy na straně závodníka. O případných sporných bodech bude na základě protestu rozhodovat komise složená z ředitele závodu, hlavního rozhodčího a technického komisaře

1.3.C. Model musí být z důvodu měření vybaven personálním čipem AMB, za jehož funkčnost a umístění (vodorovná poloha) nese odpovědnost pouze jezdec (nikoliv pořadatel).

### 1.1.C Motor a palivo

1.1.1.C. Každý jezdec může pro závod použít maximálně 2 motory.

1.1.2.C. Motor musí být jednoválcový, dvoutaktní o maximálním zdvihovém objemu 23 ccm.

1.1.3.C. Není povoleno přepřívání turbodmychadlem ani mechanické, taktéž není povoleno vstřikování paliva, Wankelův motor a motor s rotačním šoupátkem

1.1.4.C. Nastavení zapalování musí být mechanicky zajištěno, je povoleno pouze ruční statické seřízení

1.1.5.C. Není povoleno bateriové zapalování, je povolen pouze pasivní zapalovací systém používající otáček motoru jako jediného vstupního údaje

1.1.6.C. Jsou povoleny pouze otevřené přepouštěcí kanály

1.1.7.C. Válec motoru musí být jednoduchý, nejsou povoleny vložky a dělicí roviny

1.1.8.C. Jsou povoleny maximálně 4 přepouštěcí kanály

1.1.9.C. Motor musí být vzduchem chlazený, chladič vzduch musí být veden přímo od setrvačnicku

1.1.10.C. Kliková hřídel musí být uložena letmo s uzavřeným větším koncem, dělená kliková hřídel není povolena

1.1.11.C. Karburátor musí být opatřen předepsaným vzduchovým filtrem.

1.1.12.C. Maximální průměr Venturiho trubice pro karburátor je limitován na 13 mm.

1.1.13.C. Povoleno je pouze palivo běžně dostupné u čerpacích stanic.

### 1.2.C Tlumič výfuku

1.2.1.C. Maximální hlučnost (hladina hluku) je stanovena na 81 dB, měřena ve vzdálenosti 10 m a ve výšce 1 m nad povrchem dráhy. Tlumič výfuku musí mít homologaci EFRA, musí být minimálně tříkomorový, nejsou povoleny otevřené výfuky nebo trubky. Celý tlumič výfuku musí být zakryt karoserií.

1.2.2.C. Všechny vozy musí být vybaveny tlumičem sání, který je schopen snížit sací hluk u karburátoru a druhým tlumičem nebo třetí komorou tlumiče ke snížení úrovně hluku na straně výfuku. Provedení dodatečného tlumiče je libovolné, ale maximální úroveň hluku s oběma systémy nesmí být vyšší než 81 dB.

1.2.3.C. Doplnování paliva během kvalifikačních nebo finálových jízd kategorie Touring Cars není dovoleno.

### **1.3.C Model**

1.3.1.C. Model musí být vybaven funkční brzdou, která je schopna udržet model v klidu za běhu motoru.

1.3.2.C V ovládání karburátoru musí být vřazen bezpečnostní prvek, který vrátí škrtící klapku do uzavřené polohy v případě přetržení / zlomení ovládacího táhla škrtící klapky.

1.3.3.C Převodovka o proměnném převodovém poměru není povolena.

1.3.4.C Model smí mít poháněná pouze dvě kola (zadní).

1.3.5.C Není povolena žádná další funkce ovládaná jezdcem kromě řízení, plynu a brzdy. Není povolen žádný jiný elektronický nebo hydraulický systém v modelu, kromě hydraulického systému brzd a systému FS (Fail Save), který zastaví model v případě poruchy RC soupravy.

1.3.6.C Vypínač motoru (elektrický), musí být jednoznačně označen na karoserii a motoru symbolem E velikosti 20 mm s červeným orámováním. Umístění tohoto vypínače musí být v prostoru zadního okna dále od horkých nebo pohybujících se částí vozu.

### **1.4.C Pneumatiky**

1.4.1.C. Pneumatiky musí být černé, bezdušové, vzorek pneumatik je libovolný, nejsou povoleny pneumatiky pěnové. Výběr výrobce pneumatik a výběr tvrdosti dané značky je na uvážení každého jezdce.

1.4.2.C. Není povoleno používání jakéhokoliv přípravku pro zvýšení přilnavosti pneumatik „na sucho“ ani jakéhokoliv přípravku pro jejich čištění. Mazání je povoleno pouze u „mokrých“ pneumatik za účelem zvýšení bezpečnosti při vyhlášení mokrého závodu.

### **1.5.C Elektronika a RC vybavení**

1.5.1.C. Používaná RC souprava musí být schválená a homologována k danému účelu dle platné právní úpravy. Každý jezdec musí mít při závodu k dispozici minimálně 3 různé páry krystalů pro svou RC soupravu, výjimku tvoří DSM 2,4 GHZ. Je zakázáno používat systém GYRO nebo podobný.

1.5.2.C. Serva, akumulátory, pasivní telemetrie a ostatní elektronika je možné použít libovolně, pokud splňují podmínky pro provoz v ČR. Je zakázáno použít přídatné aktivní elektronické prvky ovlivňující jízdní vlastnosti modelu (gyro atd...).

### **1.6.C Poškození modelu**

1.6.1.C. Před každým startem musí všechny startující modely odpovídat těmto předpisům. Dojde - li během jízdy k poškození modelu, je věcí hlavního rozhodčího k posouzení, zda daný model může pokračovat vzhledem k bezpečnosti v jízdě.

## **2.C Specifikace TOURING CARS**

Předlohou 1:5 Touring Cars jsou série závodů 1:1 Mistrovství Touring Car, FIA 2 Super Touring Car, FIA skupina N a Touring Car Super 2000 a další podobné série.

### **2.1.C Technická specifikace**

2.1.1.C. Rozměry, hmotnosti

Karoserie musí odpovídat vypočítaným rozměrům v měřítku 1:5 za použití následujících tolerancí:

Délka	v měřítku +/- 5%
Šířka	max. 395 mm na nejširším místě karoserie.
Výška	v měřítku +/- 5%
Objem nádrže	700 ccm
Minimální hmotnost bez paliva	10.000 g
Maximální hmotnost bez paliva	12.000 g

2.1.2.C. Všechny vozy v měřítku 1:5 musí odpovídat v detailech, měřítku a proporcích skutečnému cestovnímu automobilu v měřítku 1:1. Pokud je využita povolená tolerance, musí všechny detaily ležet v témž pásmu tolerance, záporném nebo kladném (rozvor - minusová tolerance, délka - minusová tolerance, rozvor - plusová tolerance, délka - plusová tolerance).

2.1.3.C. Minimální délka skutečného vozu je 4 200 mm, což představuje minimální délku modelu 798 mm včetně max. tolerance.

## **2.2.C Karoserie**

2.2.1.C. Vozy musí být opatřeny lexanovou karoserií, homologovanou EFRA nebo schválenou trenérem sekce LS. Předlohou jsou vozy specifikace dle bodu 2.C.

2.2.2.C. Karoserie musí být pevně připevněna k podvozku a musí zakrývat okraje kola a střed nápravy při pohledu shora.

2.2.3.C. Vyříznuté čelní okno není povoleno, boční okna a zadní okno mohou být vyříznuta pro zlepšení chlazení motoru. Taktéž není dovolena montáž vzduchového kanálu vedoucího vzduch od bočního okna do interiéru. Karoserie musí být nalakována a okna musí zůstat čirá.

2.2.4.C. Veškeré díly modelu musí být karoserií zakryty s výjimkou antény přijímače. Veškeré otvory v karoserii modelu musí existovat na předloze závodního auta 1:1. Není dovoleno modifikovat karoserii odstraněním materiálu nad označenou čarou řezu nebo rozšiřováním pomocí nahřívání.

## **2.3.C Světlost**

2.3.1.C. Měření výšky karoserie se uskuteční při světlosti 6 mm.

## **2.4.C Křídlo/spoiler**

2.4.1.C. Jednoplošné zadní křídlo je povoleno pokud nepřesahuje profil vozu při pohledu ze předu a nepřesahuje délku vozu.

2.4.2.C. Křídlo je umístěno v profilovém boxu velikosti 60x60 ze strany a nesmí přečnívat vůz.

## **2.5.C Nárazník**

2.5.1.C. Nárazník musí být připevněn k podvozku a musí být konstruován tak, aby úplně vyplnil přední část karoserie a byl vysoký minimálně 40 mm. Materiál musí být pružný, jako např. PU-RIM nebo jiné pěnové materiály, které jsou použité na předloze 1:1 k absorpci nárazové energie

2.5.2.C. Na žádném místě nesmí z karoserie vystupovat jakýkoliv pevný, nepružný díl uchycení karoserie, o více než 10 mm.

## **2.6.C Pneumatiky**

Průměr ráfku	max.: 107 mm
Průměr ráfku s pneumatikou	max.: 136 mm
Šířka předních pneumatik na ráfku	max.: 75 mm
Šířka zadních pneumatik na ráfku	max. .75 mm

2.7.C. Je možné použít systém pro komunikaci mezi pilotem a mechanikem  
Nejlépe podle předpisu EFRA, tak aby nebyli rušeni ostatní jezdci.

**V případě nejasností v pravidlech má vždy konečné slovo trenér sekce.**

Pravidla připravil trenér sekce :

Petr Rovný

Pravidla byla schválena předsednictvem RČAČR.