

SPORTOVNÍ ŘÁD CZECH DRIFT SERIES

2018

Tento řád vstoupil v platnost dne 1.1.2018

OBSAH

Preambule	3
Status	3
Všeobecně	3
1. Účastníci soutěže	4
2. Přihlášky	4
3. Automobily – obecně	5
4. Činovníci závodu	5
4.1. Sportovní komisař	5
4.2. Ředitel závodu	6
4.3. Sekretář závodu	6
4.4. Technický komisař	6
4.5. Porotci	7
5. Tresty	7
6. Protesty	8
6.1. Právo protestu	8
6.2. Lhůty pro protest	8
6.3. Nepřijatelné protesty	8
6.4. Rozhodnutí	8
7. Technické podmínky	9
7.1. Technické podmínky STREET	9
7.2. Technické podmínky SemiPRO a PRO	10
8. Bezpečnost	11
9. Startovní čísla a reklama na automobilech	13
10. Signalizace	13
11. Administrativní přejímka	14
12. Technická přejímka	14
13. Rozprava	14
14. Tréninky	14
15. Závod	14
16. Zřeknutí se odpovědnosti	17
17. Akreditace, novináři	17
18. Kodex chování a vystupování	17
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ	17
Vzor Zvláštních ustanovení k závodu Czech Drift Series 2018	18

SPORTOVNÍ ŘÁD CZECH DRIFT SERIES

Soutěže organizované Drift Klubem v AČR, občanským sdružením, které je držitelem sportovních pravomocí pro pořádání mistrovství České republiky v automobilovém driftování. Oficiální dokument, jehož součástí jsou **Zvláštní ustanovení** (oficiální dokument, vydávaný pořadatelem soutěže upravující podrobnosti závodu) a **Program** (oficiální dokument, vypracovaný organizačním výborem soutěže obsahující veškeré údaje, nutné pro informování veřejnosti o podrobnostech realizace soutěže).

Preambule

Mistrovství České republiky v automobilovém driftování je organizováno v souladu s Mezinárodními sportovními řádů a Národními sportovními řádů Autoklubu ČR (NSR AČR) pod názvem Czech Drift Series (CDS). Účelem vydání tohoto sportovního řádu je podpořit bezproblémový průběh soutěže, usnadnit organizaci a maximalizovat bezpečnost mistrovství. Sportovní řád nebude nikdy použit způsobem, který by bránil fair-play sportovní soutěži nebo účasti konkurenta, s výjimkou případů, kdy organizační výbor dojde k závěru, že je to nezbytné pro bezpečný a řádný průběh mistrovství. Tento sportovní řád tvoří základ pro organizaci i pravidla chování účastníků soutěže a to bez výjimky. Jezdci jsou odpovědní za chování i za opomenutí člena nebo i hosta svého týmu. Každý z těchto jmenovaných je zároveň osobně odpovědný za jakékoli porušení tohoto řádu, národních sportovních řádů AČR a Návštěvního řádu závodu. Doporučujeme proto všem účastníkům – jezdcům, členům týmu, hostům týmu i činovníkům seznámit se důkladně s aktuálním zněním těchto předpisů. CDS přeje všem bezpečnou a úspěšnou závodní sezónu.

Status

Mistrovství České republiky v automobilovém driftování

Mistrovství České republiky v automobilovém driftování je pokládáno ve smyslu Mezinárodního sportovního řádu FIA za národní sportovní soutěž. Sestává z minimálně šesti závodů – sportovních podniků. Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům soutěže započítávají automaticky. Účast na podnicích mimo soutěž je povolena. Vítěz mistrovství republiky získává pro daný rok titul “Mistr České republiky v automobilovém driftování” pro vyhlášenou skupinu. V rámci mistrovství České republiky může být vyhlášena soutěž spojených týmů. Pro účast v soutěži spojených týmů je podmínkou, aby spojené týmy byly ze stejné skupiny (SemiPRO / PRO) a automobily spojených týmů měly shodné grafické(barevné) provedení.

Závod mistrovství České republiky v driftování s mezinárodní účastí

Jeden nebo více závodů mistrovství České republiky v automobilovém driftování může být vyhlášen za závod s mezinárodní účastí. V případě účasti zahraničních soutěžících se za vítěze závodu mistrovství České republiky v automobilovém driftování vyhlásí nejlepší jezdec s licencí Czech Drift Series.

VŠEOBECNĚ

Pořadatelem národní soutěže je občanské sdružení Drift Klub v AČR, se sídlem Osadní 36, Praha 7 – Holešovice, IČO: 75122065, DIČ: CZ75122065, reg. číslo v AČR: 1617, které je držitelem povolení k organizaci soutěže.

Organizační výbor soutěže: Aleš Síla - předseda Drift Klubu v AČR a Josef Strnad – místopředseda Drift Klubu v AČR.

Drift Klub v AČR si vyhrazuje právo kdykoliv změnit či doplnit tento sportovní řád.

Tyto změny ve formě písemného prohlášení budou zveřejněny na internetové stránce www.driftchallenge.cz.

Soutěž v automobilovém driftování je sérií závodů, při kterých se na definované trati (závodním okruhu, uzavřené komunikaci či trati vytyčené kužely) pohybují automobily ve smyku zadní nápravy tak, aby pohyb automobilu nebyl přerušen přetočením automobilu a aby nedošlo ke srovnání automobilu do přímého směru. Účastnit se mohou pouze automobily s náhonem na zadní kola nebo s náhonem na všechna čtyři kola. Obecně platí, že závod se skládá z tréninku, kvalifikace, finále.

1. Účastníci soutěže

Účastníkem soutěže je vždy jezdec s automobilem a případně jedna další přihlášená osoba. Jezdec a jedna další přihlášená osoba tvoří závodní tým. Členové závodního týmu však musí jmenovat osobu, která vystupuje jako zástupce týmu. Tým jedná výhradně prostřednictvím zástupce týmu, který oficiálně zastupuje tým navenek, může podat protest a může odhlásit účast týmu ze závodu, popř. z celé soutěže. Je povoleno změnit osobu zástupce týmu. Pokud je zástupce týmu změněn v průběhu závodu je jezdec odpovědný za ohlášení této změny sekretáři závodu. Změna osoby zástupce týmu je účinná teprve platným oznámením této změny sekretáři závodu.

Vymezení skupin jezdců:

Skupina **Gymkhana** představuje vstup do soutěže v automobilovém driftování na trati která je měřena na čas. V případě sražení kontrolních bodů jsou soutěžícím přičítány trestné vteřiny. Gymkhana se jezdí ve dvou skupinách – PRO a SemiPRO.

Skupina **Street** je určena pro úplné začátečníky nebo pro mírně pokročilé jezdce. Zařazení do skupiny Street je ještě podmíněno jízdni zkouškou před komisí CDS. Tato komise v čele se sportovním komisařem bude mít vždy rozhodující slovo o zařazení závodníků do skupin. Skupina Street představuje vstup do soutěže v automobilovém driftování. Je určena pro každého kdo má malé nebo žádné zkušenosti v driftovacích závodech a jehož automobil není v souladu s technickými podmínkami sportovní homologace Drift car.

Do skupiny **SemiPRO / PRO** se může přihlásit jezdec s požadovaným stupněm praxe v driftovacích závodech, a jehož automobil je v souladu s technickými podmínkami sportovní homologace Drift car. Podmínka požadovaného stupně praxe v driftovacích závodech se považuje za splněnou umístěním do desátého místa celkově v předchozí CDS sezóně. Přestup do skupiny PRO je ještě podmíněno jízdni zkouškou před komisí CDS. Tato komise v čele se sportovním komisařem bude mít vždy rozhodující slovo o zařazení závodníků do skupin. Pro úspěšné absolvování jízdni zkoušky pro všechny skupiny, pro první závod soutěže se uskuteční v rámci technické přejímky automobilů před začátkem sezóny. V případě podniku Národního mistrovství, který bude vyhlášen za závod s mezinárodní účastí, se jízdni zkouška zahraničních jezdců koná v den závodu před započítáním kvalifikačních jízd. V roce 2017 bude přihlášení do skupiny SemiPRO svobodné a však v případě velkých výkonnostních rozdílů (jízdni zkušenosti závodníka, technické a výkonnostní vlastnosti vozu) rozhodne komise CDS o přeřazení do odpovídající skupiny. Všichni závodníci skupin **SemiPRO / PRO** musí mít jezdeckou Národní licenci skupiny E Autoklubu ČR.

2. Přihlášky

Přihlášením je uzavřena smlouva mezi jezdcem a organizačním výborem. Tato smlouva může být uzavřena korespondenčně i elektronicky. Zavazuje jezdce k účasti na soutěži, do které se přihlásil, s výjimkou řádně prokázané vyšší moci. Organizační výbor se zavazuje splnit vůči jezdcovi všechny podmínky uvedené v přihlášce. Závazné přihlášky k účasti na závodu musí být podané na schváleném formuláři dodaném organizačním výborem. Přihláška musí obsahovat jména a adresy účastníků soutěže popř. název jeho týmu, skupinu do které se jezdec hlásí a případně označení druhého týmu, se kterým se jeho tým spojil pro účast v soutěži spojených týmu. Pokud se při přihlášení předpokládá ve Zvláštních ustanoveních zaplacení startovného, každá přihláška musí obsahovat i potvrzení o jeho zaplacení, jinak bude neplatná. Jakýkoli spor mezi jezdcem a organizačním výborem ohledně přihlášky, bude posouzen sportovním komisařem. Datum a hodina uzávěrky přihlášek musí být povinně uvedeny ve Zvláštních ustanoveních. Uzávěrka přihlášek musí být nejméně 1 den před stanoveným datem sportovního podniku. Každá přihláška, obsahující nepravdivé prohlášení, je pokládána za neplatnou. V případě, že počet přijatých přihlášek přesahuje maximální počet jezdců stanovený Zvláštními ustanoveními a tento případ není řešen ve Zvláštních ustanoveních, jsou startující přijati k účasti na závodu podle pořadí přijatých přihlášek. Organizační výbor si vyhrazuje právo omezit celkový počet soutěžících. Do závodu pro skupinu **SemiPro / Pro** lze přihlásit pouze jednoho jezdce k jednomu automobilu. Do závodu pro skupinu **Street** lze přihlásit nejvýše dva jezdce k jednomu automobilu. Soutěže se mohou zúčastnit držitelé národní nebo mezinárodní licence FAS AČR a jezdci, kteří budou zapsáni v průběhu administrativní přejímky do seznamu jednorázových licencí (tzv. denní licence). Jednodenní licence je možná pouze pro jezdce skupiny **Street** a jednorázové zahraniční závodníky. Nezletilé osoby potřebují pro účast v soutěži výjimku vydanou organizačním výborem soutěže a přítomnost a podpis zákonného zástupce. Organizační výbor musí

povinně předat Autoklubu ČR oficiální seznam závodníků soutěže a zveřejnit na internetové adrese www.driftchallenge.cz.

Odhlášení účasti na závodě nebo vrácení zaplaceného startovního není po uplynutí termínu uzávěrky přihlášek možné.

3. Automobily – obecně

Připouští se použití automobilu s náhonem na zadní nebo všechna čtyři kola. Použití automobilu modifikovaných z náhonu všech čtyř kol nebo z náhonu předních kol na náhon zadních kol, je povoleno. Není přípustné použití automobilu typu „kabriolet“ bez ochranného rámu pro případ převrácení automobilu. Automobily, které je možno přihlásit do soutěže, se rozdělují na tři kategorie.

- **Automobil pro skupinu SemiPRO / PRO** - automobily splňující technické podmínky sportovní homologace Drift car. Všechny automobily, které se zúčastní závodu skupiny **SemiPRO / Pro**, musí absolvovat předsezónní testování automobilu. Rozdíl mezi **SemiPRO a PRO** určuje sportovní komise v čele se sportovním komisařem, která sleduje tyto aspekty: Jízdní zkušenosti závodníka a technické a výkonnostní vlastnosti vozu.

- **Automobil pro skupinu Street** - automobily sériového provedení s případnými úpravami, které nesplňující technické podmínky sportovní homologace Drift car, jsou schválené pro provoz na pozemních komunikacích dle zákona č. 56/2001. Automobil, jehož konstrukce by mohla být nebezpečná, nebude sportovním komisařem k účasti na závodě resp. k pokračování v závodě připuštěn. Reklama na automobilech je při dodržení ustanovení čl. 9 tohoto řádu libovolná. Zvláštní ustanovení konkrétního závodu může obsahovat speciální podmínky pro umístění reklamy nebo upozornění na platná právní omezení v zemi závodu. Nahrazení přihlášeného automobilu jiným automobilem musí schválit sportovní komisař. Náhradní automobil v případě poruchy může být nahrazen pouze automobilem ze stejné skupiny. Použití náhradního automobilu z důvodu neopravitelné technické závady, která se vyskytne na přihlášeném automobilu v průběhu sportovního podniku, bude připuštěno, jen pokud náhradní automobil odjede nebo odjel Kvalifikační jízdu podle schváleného Programu závodu, tato podmínka se nepoužije u automobilu skupiny **SemiPRO / PRO**, který úspěšně absolvoval předsezónní testování automobilu.

- **Automobil pro Gymkhana** - automobily pro tuto soutěž se můžou účastnit pouze vozy, které splňují technické podmínky sportovní homologace Drift car, a jsou schválené pro skupiny **SemiPRO a PRO**.

4. Činovníci závodu

Činovníky závodu jmenuje organizační výbor závodu ve spolupráci s FAS AČR. Činovníci nesmí být ve střetu zájmu kvůli jejich vztahu ke kterémukoliv jezdcovi nebo členovi jeho týmu, k dalšímu z činovníků anebo ke sponzorovi kteréhokoli soutěžícího či soutěže, osoby spojené se sponzorem nevyjímaje. Za střet zájmu podle předchozí věty se považuje: příbuzenský vztah, pracovní-právní vztah, ale i jiný právní vztah, na jehož základě by činovník byl příjemcem určitého, nezanedbatelného prospěchu od jezdce nebo člena jeho týmu, od jiného činovníka, od sponzora kteréhokoli soutěžícího či soutěže nebo od osob jakkoliv spojených s těmito osobami. Činovníci se nesmí účastnit soutěže jako soutěžící. Za činovníky jsou označeny následující osoby, které mohou mít asistenty:

- sportovní komisař
- ředitel závodu, popřípadě zástupce ředitele závodu
- sekretář závodu (styk s jezdci)
- technický komisař
- porotci
- činovník pro bezpečnost

4.1. Sportovní komisař

Sportovní komisař musí být jmenovitě uveden ve Zvláštních ustanoveních pro sportovní podnik. Ředitel závodu musí být v úzkém kontaktu se sportovním komisařem po celou dobu trvání sportovního podniku, aby byl zajištěn jeho řádný průběh. Sportovní komisař je jmenován Autoklubem ČR, který dává k pořádání soutěže povolení. Sportovní komisař má absolutní moc na to, aby zajistili dodržování tohoto Řádu, národních předpisů a Zvláštních ustanovení, stejně jako programu a posoudí všechny protesty, které mohou vzniknout během sportovního podniku.

Sportovní komisař:

- výjimečně doplňuje Zvláštní ustanovení
 - mění počet kvalifikačních jízd
 - schvaluje změny soutěžících nebo použití náhradního automobilu
 - ukládá tresty
 - zabrání v soutěži každému soutěžícímu (nebo automobilu), o kterém se domnívá, že představuje nebezpečí
 - vyloučí z podniku nebo z celé soutěže soutěžícího, kterého pokládá za nezpůsobilého nebo kterého shledá vinným z nesprávného řízení nebo z podloudného manévru. Kromě toho může požadovat, pokud se dotyčný odmítne podřídit příkazu činovníka, aby tento účastník závodu neprodleně opustil prostor sportovního podniku.
 - odloží závod v případě vyšší moci nebo z vážných bezpečnostních důvodů
 - provádí v programu změny, o které požádá ředitel závodu nebo organizační výbor, aby byla zajištěna co nejvyšší bezpečnost soutěžících nebo diváků
 - v případě nutnosti určí jednoho nebo více náhradníku sportovního komisaře
 - má právo rozhodnout o zastavení závodu
- Sportovní komisař zveřejní výsledky technické přejímky pro každý prověřovaný automobil a na požádání je dá k dispozici ostatním soutěžícím.

4.2. Ředitel závodu

Ředitel závodu může být současně sekretářem sportovního podniku, může mít jednoho nebo více asistentu, popřípadě ustanovit zástupce ředitele závodu. Ředitel závodu je odpovědný za řízení sportovního podniku v souladu s oficiálním programem. Ředitel závodu podléhá organizačnímu výboru. Všichni účastníci soutěže se podrobí pokynům ředitele závodu. Ředitel závodu musí především:

- zajistit pořádek na závoděšti ve spolupráci s ochrannou službou nebo s policií;
- ujistit se, že všichni činovníci jsou na svých místech a upozornit sportovního komisaře na případnou absenci některého z nich;
- ujistit se, že všichni činovníci mají veškeré informace pro výkon své funkce;
- sledovat soutěžící, automobily a zabránit jakémukoli vyloučenému soutěžícímu, aby se účastnil soutěže;
- ujistit se, že každý automobil je vybaven startovními čísly, která souhlasí se startovní listinou;
- ujistit se, že automobil je řízen přihlášeným jezdcem;
- předkládat sportovnímu komisaři všechny návrhy či dokumenty, vztahující se ke změnám programu a k chybám, přestupkům či protestům soutěžících;
- přebírat protesty od soutěžících a bezodkladně je předávat sportovnímu komisaři k vyřízení;
- shromáždit protokoly technického komisaře jakožto i všechny informace nezbytné pro vypracování konečného pořadí jezdců v závodu;
- připravit nebo nechat sekretářem sportovního podniku připravit údaje do závěrečné zprávy pro příslušný závod a předložit je ke schválení sportovnímu komisaři.

4.3. Sekretář závodu

Sekretář závodu je odpovědný za organizaci závodu a za všechna oznámení s ním související. Musí zajistit, aby všichni činovníci znali své povinnosti a byli vybaveni potřebnými pomůckami. V případě nutnosti pomáhá řediteli závodu s přípravou závěrečné zprávy závodu. Zajišťuje administrativní přejímku a vede údaje o přihlášených účastnících závodu.

4.4. Technický komisař

Technický komisař je pověřen kontrolou přihlášených automobilu v době technické přejímky podle programu závodu. Technickému komisaři se svěřuje i funkce kontrolora příslušenství automobilu a výstroje soutěžících. Technický komisař je dále pověřen:

- prováděním kontroly přihlášených automobilu skupiny Pro před zahájením sezóny;
- prováděním kontroly automobilu během podniku či po něm na žádost ředitele závodu nebo sportovního komisaře;

Technický komisař používá kontrolní přístroje schválené Autoklubem CR, výsledky své činnosti sděluje pouze Autoklubu CR nebo organizačnímu výboru, sportovnímu komisaři a řediteli závodu, s vyloučením všech ostatních (s výjimkou protokolu o provedené technické přejímce);

Technický komisař na vlastní odpovědnost sestaví a podepíše protokoly o provedených technických přejímkách a předá je sportovnímu komisaři.

4.5. Porotci

Porota se skládá ze dvou až čtyř porotců, z nichž jeden vykonává funkci Hlavního porotce, který je jmenovitě uveden ve Zvláštních ustanoveních pro sportovní podnik. Porotci hodnotí výkony jezdců samostatně pod vedením hlavního porotce. Hlavní porotce je odpovědný za protokoly z hodnocení jezdců a vede rozpravu společně se sportovním komisařem (v případě nepřítomnosti Sportovního komisaře je zastoupen Ředitelem závodu) po skončení tréninku. Porotci přidělí soutěžícímu na základě kvalifikačních jízd počet bodu na stupnici 0 - 100 bodu. V případě stejného počtu bodů v kvalifikaci rozhoduje o konečnou pozici v tabulce druhá jízda, po případě první jízda a pak třetí jízda. Porotci určí na základě tandem-battle jízdy poměr bodu obou soutěžících (např. 6/4,3/7,2/8,5/5 atd.). Pokud je poměr nerozhodný, tedy 5/5, musí dojít k opakování jízdy. Maximum opakování je 3. Potom musí porotci určit vítěze jízdy. K rozhodnutí mohou porotci využít videozáznam pořízený organizátorem, který jim může pomoci k dosažení rozhodnutí. Rozhodnutí porotců jsou definitivní. Výsledky z kvalifikace budou zveřejněny po jejím skončení na výsledkové desce a webu www.drifting.cz.

Porotci posuzují tyto parametry jízdy:

- kopírování vpředu jedoucího jezdce
- rychlost driftu
- úhel driftu
- těsnost průjezdu kolem průjezdných kontrolních bodů
- celkový dojem z ovládání automobilu v driftu.

Body za umístění v závodu se přidělují podle této stupnice:

- Místo 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16
- Body 20 17 15 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1.

V případě, že na konci sezóny bude mít více jezdců stejný počet bodu, bude postupováno podle NSR kap. D., čl. 5.

5. Tresty

Jakékoliv porušení (přestupek) proti tomuto řádu, proti národním předpisům, proti Zvláštním ustanovením jakožto i neuposlechnutí pokynu činovníků sportovního podniku anebo členů ochranné služby, kterých se dopustí soutěžící nebo jakákoli jiná osoba či organizace, mohou být postíženy tresty. Tresty mohou být udělovány sportovními komisaři závodu. Uložené tresty mohou být následující:

- pokuta;
- vyloučení.

Pokuty mohou být uděleny soutěžícím, kteří poruší tento řád, národní předpisy, Zvláštní ustanovení, neuposlechnou pokyn činovníka sportovního podniku nebo člena ochranné služby a nesmějí přesáhnout 2 000 Kč za každé jednotlivé nedodržení předpisu nebo neuposlechnutí pokynu. Pokuty musí být zaplacený do 48 hodiny po jejich udělení. Jakékoli opoždění se zaplacením pokuty má za následek zastavení závodní činnosti jezdce, alespoň do doby zaplacení. Účelem uložení pokuty je upozornit na nežádoucí chování účastníka soutěže a zabránit opakování přestupku v budoucnu.

Vybrané pokuty slouží k zlepšení organizace soutěže. Sportovní komisaři mohou jezdce vyloučit z jednoho nebo z více závodu soutěže pro opakované porušování tohoto řádu, národních sportovních pravidel, Zvláštních ustanovení, z důvodů opakovaného neuposlechnutí pokynu činovníka sportovního podniku nebo člena ochranné služby ze strany soutěžících. Sportovní komisaři mohou vyloučit ze závodu jezdce, který přistaví automobil k technické přejímce s více než 30-ti minutovým zpožděním oproti zveřejněnému programu závodu. Sportovní komisaři vyloučí ze závodu soutěžícího s pozitivním výsledkem testu na alkohol nebo na jiná návykové látky. Odmítnutí provedení dechové zkoušky jezdce má za následek jeho vyloučení ze závodu. Sportovní komisař, může diskvalifikovat z celkového pořadí závodu. Trest vyloučení ze závodu (-ů) je vyslovován zpravidla z důvodu ochrany bezpečí ostatních účastníků soutěže, činovníků, diváku, pro ochranu majetku, ale i pro zachování

dobrého jména mistrovství a automobilového sportu vůbec. V každém případě vyloučení znamená propadnutí startovního, které zůstává organizačnímu výboru soutěže.

6. Protesty

Před podáním protestu se jezdci resp. zástupci týmu vyzývají, aby se pokusili vyřešit své požadavky neoficiálně. Protesty proti rozhodnutí poroty nejsou přípustné.

6.1. Právo protestu

Právo protestu mají pouze soutěžící. Soutěžící, který chce podat protest proti více než jednomu jezdcovi, musí předložit tolik protestů, kolik jezdců je do protestu zapojených. Pro podání protestu a odvolání platí ustanovení NSR, FAS, AČR. Protestující srozumitelně vylicí skutečnost, která ho vede k podání protestu, popřípadě označí svědka. Každý protest musí být doprovázen kaucí, jejíž výše činí 5.000 Kč splatné okamžitě a v hotovosti. Protesty musí být podány řediteli závodu nebo jeho zástupci, pokud existuje. V případě absence ředitele závodu nebo jeho zástupce musí být protest podán sportovnímu komisaři soutěže.

6.2. Lhůty pro protest

a) Protest proti přihlášeným soutěžícím musí být podán nejpozději půl hodiny po skončení technické přejímky automobilu

b) Protest proti rozhodnutí technického komisaře musí být podán zainteresovaným soutěžícím okamžitě po rozhodnutí.

Protesty proti chybě nebo nepřesnosti, ke které došlo během soutěže, proti automobilům neodpovídajícím předpisům, musí být předloženy bezprostředně po zjištění údajné chyby, nepřesnosti nebo neodpovídajícího stavu automobilu, nejpozději do skončení soutěžní části programu závodu.

6.3. Nepřijatelné protesty

Nepřijatelnými jsou všechny protesty proti rozhodnutím porotců při výkonu jejich funkce. Pokud jezdec považuje trať za nevyhovující z důvodu, který nastane v průběhu závodu (např. olej nebo část jiného automobilu na trati, posunutý kužel apod.), uplatní tuto námitku – nejčastěji formou neoficiálního požadavku – před započítáním své bodované části jízdy. Kdykoliv později uplatněný protest z tohoto důvodu nezpůsobí anulování a opakování jízdy. Předpokládá se, že všechny podané protesty budou logické, rozumné a podložené autentickým svědectvím. Za nepřijatelný se považuje protest, který není doprovázen zaplacením kauce v plné výši.

6.4. Rozhodnutí

Vyslechnutí protestujícího a všech dalších osob, na které se protest vztahuje, bude provedeno bezodkladně po předání protestu. Všechny zainteresované osoby musí být předvolány a mohou se dostavit v doprovodu svědka v protestu označených. Sportovní komisaři se musí přesvědčit, že všichni zainteresovaní byli osobně pozváni k projednání protestu. V případě absence jednoho ze zainteresovaných nebo jeho svědka může být tak rozhodnutí vyneseno v jeho nepřítomnosti.

Rozhodnutí bude vyneseno bez odkladu po vyslechnutí zainteresovaných tak, aby sportovní podnik mohl pokračovat podle programu. Ředitel soutěže je o vynesení rozhodnutí vyrozuměn. Všichni zainteresovaní se musí podřídit přijatému rozhodnutí. Žádný soutěžící nepovede soudní spor proti rozhodnutí o protestu. Pokud je protest shledán částečně oprávněným, kauce může být z části vrácena; celá kauce bude vrácena, pokud bylo protestu dáno za pravdu.

7. Technické podmínky

7.1. Technické podmínky pro automobily přihlašované do skupiny **Street**

7.1.1 Definice vozidel

Jako základ jsou povolena vozidla, která mohou řídit držitelé řidičského průkazu skupiny B a která jsou schválena pro provoz na pozemních komunikacích dle zákona č. 56/2001 vyjma aktuálně platné STK. Jezdec je povinen na vyžádání předložit technickému komisaři doklad, ověřující možnost použití daného sériového dílu. (např. katalog náhradních dílů, návod pro obsluhu apod.) V případě, že nemá platnou STK musí mít sportovní průkaz Drift CAR

7.1.2 Hmotnost vozidla

Minimální hmotnost vozidla není omezena. Vozidlo nesmí mít porušené žádné nosné konstrukce (skelet).

7.1.3 Motor

Motor je libovolný, výfuk musí být opatřen tlumičem hluku, katalyzátor není povinný.

7.1.4 Výfukové potrubí, tlumič a hluk

Výfukové potrubí za sběrným potrubím, tlumič a katalyzátor (je-li jím daný typ vozidla vybaven od výrobce) jsou libovolné, ovšem musí být schváleny pro veřejný provoz. Maximální hladina hluku je 98+2 db (A) na chybu měření.

7.1.5 Převody

Vnitřek převodovky a její převodové poměry jsou libovolné. Koncový převod je libovolný.

7.1.6 Brzdy

Brzdový systém musí zůstat jako u sériového vozidla z výroby. Brzdové kotouče homologované pro skupiny A, B, ST, nebo GT nejsou povoleny. Je povoleno nahradit nebo doplnit mechanickou ruční brzdou brzdou hydraulickou.

7.1.7 Řízení

Řízení musí zůstat jako u sériového vozu z výroby. Volant je libovolný, musí však být povolen k montáži do vozidel provozovaných na veřejných komunikacích. (Soutěžící musí na požádání TK doložit homologaci)

7.1.8 Zavěšení

Tlumiče a pružiny jsou libovolné, stejně jako světlá výška vozidla.

Původní konstrukce zavěšení musí zůstat zachována.

7.1.9 Kola

Mohou být použita libovolná kola a pneumatiky. Přední kola nemusí být při pohledu shora kryta v celé šířce blatníkem (použití speciálního drift rejdového kitu je povoleno), horní část zadního kola musí být při pohledu shora kryta blatníkem nad středem kola.

7.1.10 Šasi – karoserie a aerodynamické prvky

Montáž aerodynamických prvků na vozidlo je povolena, pokud se jedná o schválený typ pro dané vozidlo. (Soutěžící musí na požádání TK doložit homologaci)

7.1.11 Dveře, střecha a kapota

Montáž musí být zachována na původním místě. Je povinná instalace min. 2 dodatečných úchytnů na přední kapotě.

7.1.12 Výhled dozadu

Počet zpětných zrcátek musí zůstat zachován jako u sériového vozidla. Do zrcátek se musí vejít čtverec o straně 60 mm. Min. plocha zrcátka musí být 900 mm²

7.1.13 Okna

Čelní sklo vozidla musí být z vrstveného skla a musí mít schvalovací značku pro běžný silniční provoz. Původní plochy bočních skel musí být zachovány, ale sklo může být nahrazeno materiálem dle čl. 6.8.1 kap. E NSŘ. Vozidlo musí být vybaveno alespoň jedním účinným stěračem čelního skla.

7.1.14 Topení, ventilátor

Topení může být odstraněno, ventilátor ofuku čelního skla je libovolný, ale musí být funkční.

7.1.15 Přístrojová deska – panel přístrojů

Přístrojová deska nemusí zůstat zachována, může být nahrazena přístrojovou deskou bez ostrých hran a výčnělků. Je možná dodatečná montáž doplňkových přístrojů.

7.1.16 Bezpečnostní pásy

Bezpečnostní pásy pro jezdce a spolujezdce jsou povinné, geometrie bezpečnostních pásů viz př. J MSŘ FIA obr. 253-61. Je možná výměna bezpečnostních pásů za min. 4 bodové. Instalace a geometrie těchto bezpečnostních pásů musí odpovídat čl. 253.6 přílohy J MSŘ FIA.

7.1.17 Sedadla

Vozidlo musí mít min dvě sedadla – pro jezdce a spolujezdce. Všechna sedadla musí mít opěrky hlavy. Sedadlo jezdce (popř. i spolujezdce) může být nahrazeno sportovním sedadlem s integrovanou opěrkou hlavy. Upevnění sedadel nesmí vykazovat znaky provizorního uchycení. Demontáž zadních sedadel pro posádku je povolena.

7.1.18 Elektrický systém, světla

Počet a typ sériově montovaných plně funkčních světel musí zůstat zachován. Montáž přídavných a speciálních světel je povolena.

7.1.19 Tažná oka

Vozidlo musí být vybaveno tažnými oky vpředu a vzadu o min. vnitřním průměru 50 mm, která budou natřena nebo viditelně označena červenou, žlutou nebo oranžovou barvou. Oko a jeho upevnění musí odolat síle 20 kN.

7.1.20 Baterie

Baterie a její umístění je libovolné, je-li umístěna v prostoru pro posádku musí být „suchá“. Dostatečné upevnění (2 svorníky M10) a izolace plus pólu je povinné.

7.1.21 Ochranná konstrukce

Ochranná konstrukce dle př. J MSŘ FIA (čl. 253-8) je důrazně doporučena min. v provedení dle obr. 253-5 př. J MSŘ FIA (viz níže).

7.1.22. Hasičský přístroj

Ve voze musí být nainstalován v době závodů hasičský přístroj 2kg v dosahu řidiče.

7.2. Zvláštní technické podmínky sportovní homologace Drift car – SemiPRO/PRO

7.2.1 Definice vozu

Vozy s pevnou střechou slučitelné s kategorií I dle př. J MSŘ FIA, vozy GT2 a GT3 dle př. J MSŘ FIA a vozy dle kap. E NSŘ čl. 15.2 (E1) a 17 (H) s Průkazem sportovního vozidla, s možností následujících úprav

7.2.2 Motor

Motor je libovolný, výfuk musí být opatřen tlumičem hluku, katalyzátor není povinný.

7.2.3 Převody

Převodovka a diferenciály mohou být upraveny. Převody jsou libovolné.

7.2.4 Brzdy

Je možné použití libovolných brzdových kotoučů, brzdového obložení a třmenů Dvoukruhový systém činnosti musí být zachován.

7.2.5 Zavěšení

Je povolena montáž libovolných tlumičů a pružin. Je povoleno přidat nebo odstranit stabilizátory. Původní silentbloky použité u prvků zavěšení je možné nahradit libovolným materiálem. Systém zavěšení je libovolný.

7.2.6 Řízení

Řízení je libovolné. Volant je libovolný.

7.2.7 Kola

Mohou být použita libovolná kola a pneumatiky. Přední kola nemusí být při pohledu shora kryta v celé šířce blatníkem (použití speciálního drift rejdového kitu je povoleno), horní část zadního kola musí být při pohledu shora kryta blatníkem nad středem kola.

7.2.8 Karoserie - skelet

Je povoleno odstranit nepoužívané držáky na skeletu karoserie. Neviditelné části karoserie je možné odlehčit. Skelet (karoserii) je možné vyztužit výtuhami, které nemusí kopírovat původní tvar. Tyto výtuhy nesmí být součástí ochranné konstrukce. Aerodynamická zařízení nesmí přesahovat maximální šířku vozidla, měřenou bez vnějších zpětných zrcátek. Aerodynamické prvky nesmí při pohledu shora sledovat obrys karoserie, avšak nesmí při pohledu zepředu přesahovat obvod automobilu, musí tedy ležet v rámci tzv. frontální projekce (eventuálně s rozšířenými blatníky). Případnou výjimku tvoří aerodynamické prvky základního modelu. Aerodynamické prvky v přední části automobilu nesmí přesahovat více než 10% rozvoru kol, měřeno od předního okraje karoserie a v žádném případě více než 200 mm přes vnější okraj karoserie směrem dopředu. V zadní části automobilu tento přesah nesmí být větší než 20% rozvoru kol, měřeno od zadního okraje karoserie a v žádném případě více než 400 mm směrem dozadu přes vnější okraj karoserie. Sériové

aerodynamické prvky mohou být odstraněny. Materiál blatníků a kapot je libovolný. Blatníky musí zakrývat minimálně 1/3 obvodu kola v celé šířce kompletního kola a mohou být opatřeny otvory pro přívod chladicího vzduchu. Tvar výřezu pro kola, nikoliv však jejich rozměry, musí být zachován.

7.2.9 Prostor pro posádku

Přístrojová deska nemusí zůstat zachována. Je možná dodatečná montáž přídavných přístrojů. Je povoleno odstranit veškeré obložení a tlumící materiály včetně koberců. Obložení mohou být nahrazena plechem o minimální tloušťce 0,5 mm, uhlíkovým kompozitem o minimální tloušťce 1 mm, nebo jiným pevným nehořlavým materiálem o minimální tloušťce 2 mm. Ovládání otevírání dveří musí zůstat zachováno.

Původní topení může být odstraněno, musí však být zajištěno dostatečné odmlžování čelního okna.

7.2.10 Palivová nádrž

Může být použita sériová palivová nádrž (včetně umístění a uchycení) nebo bezpečnostní palivová nádrž za podmínek uvedených v článku 253.14 Přílohy J MSŘ FIA nebo nádrž svařená z plechu z hliníkové slitiny dle kap. E NSŘ čl. 15.2.4.1 ZAV i pro vozy s motorem nad 2000 ccm.

7.2.11 Bezpečnostní konstrukce

Vozidlo musí být vybaveno bezpečnostní konstrukcí dle Přílohy „J“ MSŘ FIA čl. 253. 8 (Minimální požadavek na konfiguraci ochranné konstrukce je zobrazen níže. Jsou povoleny tyto minimální rozměry bežešvých trubek 38x2,5, 40x2,5, 45x2,5 a 50x2,0 mm, kombinace průměrů je povolena.

7.2.12 Bezpečnostní pásy

Bezpečnostní pásy jezdce a ev. spolujezdce jsou povinné min. 4 bodové. Instalace (geometrie) a montáž bezpečnostních pásů musí odpovídat čl. 253.6 Přílohy J MSŘ FIA.

7.2.13 Tažná oka

Vozidlo musí být vybaveno tažnými oky vpředu a vzadu o min. vnitřním průměru 50 mm, která budou natřena nebo viditelně označena červenou, žlutou nebo oranžovou barvou. Oko a jeho upevnění musí odolat síle 20 kN (2000 Kg).

7.2.14 Výhled dozadu

Výhled vzad musí být zajištěn dvěma zpětnými zrcátky, jedno vlevo a jedno vpravo, každé o ploše min. 900 mm². Do zrcátek se musí vejít čtverec o straně 60 mm.

7.2.15 Hasicí přístroj

Je povinný ruční hasicí přístroj v dosahu připoutaného jezdce o min. hmotnosti 2 kg, připevněný kovovým páskem.

7.2.16 Elektrická výbava

Povinné osvětlení, sestávající z potkávacích (tlumených), obrysových, brzdových a směrových světel musí být funkční po celou dobu podniku. Na horní hraně čelního okna a na horní hraně zadního okna musí být naistalován led pásek svítící červeně, který je napojen na brzdová světla. Minimální délka 1m. Montáž přídavných a speciálních světel je povolena. Baterie a její umístění je libovolné. Je-li baterie umístěna v prostoru pro posádku, musí být „suchá“. Dostatečné upevnění (2 svorníky M10) a izolace plus pólu je povinné. V ostatním je el. výbava libovolná.

7.2.16 Zasklení

Čelní sklo musí být lepené se schvalovací značkou pro silniční provoz, případně z polykarbonátu min. tloušťky materiálu 5 mm se zvýšenou povrchovou tvrdostí (čl. 6.8.1 kap. E NSŘ). Ostatní okna automobilu mohou být z bezpečnostního skla nebo z plastického materiálu o minimální tloušťce 3 mm viz čl. 6.8.1 kap. E NSŘ. Je povoleno nahradit boční okna ochrannou sítí nebo mříží dle př. J MSŘ FIA čl. 253-11 Sítě.

7.2.17 Sedadla

Vozidlo musí mít min dvě sedadla – pro jezdce a spolujezdce. Všechna sedadla musí mít opěrky hlavy. Sedadlo jezdce (popř. i spolujezdce) může být nahrazeno sportovním sedadlem s integrovanou opěrkou hlavy. Upevnění sedadel nesmí vykazovat znaky provizorního uchycení. Demontáž zadních sedadel pro posádku je povolena.

7.3 Brzdové světlo na čelním okně

Technické parametry viz 7.2.16

7.4 Všeobecné technická ustanovení

V kompetenci technického komisaře je nepřipustit ke startu vozidlo vykazující známky nebezpečné konstrukce. Podložky pod kola lze použít ve skupině STREET, SemiPRO i PRO. Z vozidla nesmí

unikat žádné provozní kapaliny. Je doporučeno využít všechny bezpečnostní prvky z čl. 253 Přílohy J MSŘ FIA.

7.5 Bezpečnostní výbava jezdců

Jezdci jsou povinni používat bezpečnostní výbavu dle čl. 6 kapitoly E – Technické předpisy s uplatněním výjimek pro drifting.

7.6 Startovní čísla a reklama

7.6.1 Startovní číslo

- číslice: vydá CDS na začátku sezony. barevné rozlišení dle skupin
- umístění: čelní okno na straně spolujezdce, zadní okno na straně řidiče.
- CDS polep: čelní sklo resp. co nejbliže horního okraje skla
- jméno jezdce: zadní boční okno.

7.6.2 Reklama

Reklama na automobilech nesmí bránit jezdcům ve výhledu. Reklama se musí řídit zákonem č. 40/1995 Sb., o regulaci reklamy a o změně a doplnění zákona č. 468/1991 Sb., o provozování rozhlasového a televizního vysílání, stejně jako veškerými platnými právními normami či administrativními omezeními v zemi závodu. Zvláštní ustanovení konkrétního závodu mohou obsahovat speciální podmínky pro umístění reklamy.

8. Bezpečnost

Změny provedené v tomto řádu z důvodu bezpečnosti mohou být účinné i bez předchozího oznámení a okamžitě.

8.1. Všeobecná bezpečnost

Je přísně zakázáno, aby jezdci jezdili v protisměru ke směru závodu, pokud to není naprosto nezbytné pro odstranění automobilu z nebezpečné pozice. Automobil může být po dráze tlačěn pouze pro přemístění z nebezpečné pozice a jen po zastavení jízdy. Během tréninku a závodu smějí jezdci používat k jízdě pouze dráhu a musí vždy dodržovat ustanovení Řádu, týkající se chování na dráze. V případě, že se motor automobilu během závodu nebo tréninku zastaví a/nebo automobil zůstane stát na trati, musí být z trati odstraněn co nejrychleji, aby jeho přítomnost nenarušovala průběh závodu. Pokud jezdec není schopen vlastními silami odstranit automobil z dráhy, je povinností traťových komisařů poskytnout mu pomoc. Opravy vozu lze provádět pouze v depu. Pokud je jezdec zapleten do kolize, nesmí opustit trať bez souhlasu sportovního komisaře. Soutěžící nesmějí používat vlajky jakkoliv podobné vlajkám signalizačním. Při kolizi, poruše nebo jiné mimořádné události na trati zastaví traťoví komisaři jízdu červenými praporky. Ředitel závodu nebo vedoucí lékař mohou požádat jezdce, aby se podrobil lékařské prohlídce v kterýkoli okamžik sportovního podniku a jezdec je povinen tuto prohlídku absolvovat. Ředitel závodu může požádat, aby jakýkoli automobil, který měl nehodu, byl zastaven a zkontrolován. Po celou dobu sportovního podniku musí být řidič i spolujezdec při jízdě v automobilu zajištěni řádně zapnutými bezpečnostními pásy. Všechna okna automobilu musí být při závodní i při tréninkové jízdě zavřená. V jakémkoliv závodní jízdě nesmí být v automobilu spolujezdec. Organizační výbor palivo nezabezpečuje. Tankování paliva do automobilu je povoleno pouze v depu a to při zachování požární bezpečnosti a s ohledem na životní prostředí. Hlavní porotce musí před začátkem tréninku prohlédnout dráhu. Činovníky a porotce na dráze je nutné zabezpečit tak, aby nebyli ohroženi. Ředitel závodu zabezpečí spojení tak, aby mohla být okamžitě přivolána lékařská služba, která po celou dobu tréninku a závodu musí být přítomna vč. sanitního vozu. Ředitel závodu zajistí v dostatečném množství hasicí prostředky vhodně rozmístěné po trati.

8.2. Požadovaná výstroj

Jezdec bude do závodu připuštěn, pouze pokud bude mít oblečenou a zapnutou ochrannou kombinézu pro motoristický sport, na ruku ochranné rukavice, na nohu kotníkovou obuv pro motoristický sport, na hlavě nasazenou, upevněnou a nepoškozenou ochrannou přilbu pro závodní použití s označením E. Používání ohnivzdorného prádla a kombinézy se silně doporučuje.

8.3. Pojištění

Motorsport je nebezpečný. Jezdec musí mít osobní pojištění. Organizační výbor není zodpovědný za škody vzniklé na závodním automobilu, na zdraví soutěžících, mechaniku ani ostatních členů týmu, na

příslušenství nebo výbavě týmu nehodou nebo jinou událostí. Autoklub ČR uzavřel prostřednictvím RENOMIA s CPP rámcovou pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti pořadatele za škodu způsobenou jinému v souvislosti se sportovními akcemi pořádanými subjekty registrovanými nebo evidovanými v AČR, které zplnomocnily AČR uzavřením této smlouvy na akci, kterou pořádají. Pojištění se sjednává pro místa pořádání akcí na území České republiky. Součástí rámcové pojistné smlouvy je i pojištění odpovědnosti účastníku akce, které se sjednává pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou jinému, a to účastníkem akce nebo provozem jeho automobilu při sportovní akci zapsané do kalendáře FAS AČR. Pojistné za pojištění účastníku akce dle rámcové pojistné smlouvy bude vybíráno od účastníku pořadatelem sportovní akce a jejich výše je stanovena v příloze C. 2 NSR – Poplatky. Pojištění, jak pořadatelů, tak i jezdců, se sjednává s integrální franšízou 5.000 Kč tzn., že škody do 5.000 Kč nebudou hrazeny a škody nad tento limit budou hrazeny v plné výši. Podstatné části rámcové pojistné smlouvy jsou publikovány na internetové adrese AČR – www.autoklub.cz - Informace pro členy a kluby. Vznik škodní události nahlásí pořadatel či jezdec RENOMII bez zbytečného odkladu na příslušném tiskopisu.

8.4. Preventivní opatření

Silnice a příjezdové cesty k závodní trati musí být uzavřeny pro veřejný provoz. Pořadatelská služba bude rozmístěna tak, aby udržela diváky ve vyhrazených prostorech pro diváky. Okraj závodní dráhy musí být směrem k vyhrazenému prostoru pro diváky jasně vyznačen. Pokud tento okraj závodní dráhy tvoří pevná bariéra (betonová nebo plastová svodidla naplněná vodou o minimální výšce 80 cm) mohou být diváci ve vzdálenosti 5 m od této bariéry. Pokud není použita pevná bariéra, musí být diváci za kovovým plotem o minimální výšce 1 m ve vzdálenosti minimálně 10 m od okraje závodní dráhy na rovném úseku. V zatáčkách musí být vzdálenost od okraje závodní dráhy minimálně 20 m. V případě, že budou diváci ve výšce minimálně 2,5 metru nad závodní dráhou, nemusí být tyto vzdálenosti dodrženy. V místech kde není použita pevná bariéra, nebo nejsou diváci ve výšce 2,5 m nad dráhou, musí být jednotlivé překážky (stožáry, stromy, vozy, atd.) vlevo a vpravo od dráhy zabezpečeny na vzdálenost 15 m od okraje dráhy.

9. Startovní čísla a reklama na automobilech

Číslice tvořící startovní číslo, jsou černé barvy na bílém obdélníkovém podkladě. Na každém automobilu musí být startovní čísla umístěna na předních dveřích z obou stran automobilu. Žádný jiný polep nesmí být ve vzdálenosti menší než 10 cm od okraje startovního čísla. CDS polep na celním skle automobilu bude umístěn co nejbližší horního okraje skla aby nebránil výhledu z automobilu. Jméno jezdce bude umístěno na zadních bočních oknech. Plán rozmístění reklamních polepu CDS je nutné dodržet na všech přihlášených automobilech a bude kontrolován při technické přejímce. Modifikace reklamních polepu CDS není povolena. První soubor CDS nálepek bude mezi jezdce distribuován organizačním výborem (první vydání). Další CDS nálepky se objednávají u organizačního výboru za poplatek. Plán rozmístění reklamních polepu se může doplňovat. Reklama na automobilech nesmí bránit jezdcům ve výhledu z automobilu. Reklama na automobilech se musí řídit zákonem č. 40/1995 Sb., o regulaci reklamy a o změně a doplnění zákona č. 468/1991 Sb., o provozování rozhlasového a televizního vysílání, stejně jako veškerými platnými právními normami či administrativními omezeními v zemi závodu. Zvláštní ustanovení konkrétního závodu mohou obsahovat speciální podmínky pro umístění reklamy.

10. Signalizace

Použijí se v motoristickém sportu obecně uznávané signální praporky i jejich význam. Praporky slouží k informování jezdců o podmínkách na trati a ti jsou zavázáni podle nich jednat. Vlajky vyrobené z látky jsou nejvíce používány, ale mohou být i nahrazeny podobným provedením:

- žlutá - překážka na trati, nebezpečná situace vpředu
- červená - zastavení jízdy, jezdec sníží rychlost a dojedez do prostoru cíle.

11. Administrativní přejímka

Před tréninkem se každý jezdec musí podrobit administrativní přejímce v místě závodu – sekretář závodu ověří totožnost jezdce, vydá soutěžícím identifikační náramky. Jezdec předloží potvrzení o své

registraci k závodům a podepíše se na soupisku jezdců. Pokud jezdec užívá léky na předpis, je povinen na tuto skutečnost při administrativní přejímce upozornit. Sekretář závodu si vyžádá stanovisko přítomného lékaře k slučitelnosti léku se závodní aktivitou.

12. Technická přejímka

Technická přejímka prováděná před startem má charakter kontroly – licencí jezdců, řidičských průkazů, technického stavu automobilu dle předpisu, zařazení automobilu do skupin a kontroly bezpečnostních prvků. Na začátku sezóny provede technický komisař technické zkoušky automobilu skupiny Pro. Technickou přejímku provádí komisař také na každém závodě. Technickou přejímku přihlášených automobilů skupiny Street provádí technický komisař na každém závodě. Každý automobil, který úspěšně absolvuje technické zkoušky, obdrží certifikát v podobě vylepeného štítku. Pouze automobily, které úspěšně absolvují technické zkoušky na začátku sezóny, mohou být použity již při účasti na prvním závodě soutěže ve skupině Pro. Technický komisař má právo provést kontrolu stavu přihlášeného automobilu před závodem nebo po předvolání automobilu i v průběhu či po skončení závodu, nebo jakýmkoli jiným způsobem. Je povinností jezdce, aby zajistil, že automobil bude v souladu s technickými požadavky kdykoliv v průběhu závodu. Byl-li automobil vážněji poškozen při nehodě nebo jiné mimořádné události, může technický komisař zrušit certifikát o ročním přezkoušení. Nový certifikát může být vydán po absolvování nové technické zkoušky po opravě automobilu. Jezdec nebo zástupce týmu jsou povinni podat informaci o všech závadách na automobilu technickému komisaři. Při zpoždění s přistavením automobilu do 30 min. po plánovaném ukončení přejímek podle programu bude jezdec potrestán peněžitém trestem. Při zpoždění delším jak 48 hod., nebude jezdec připuštěn ke startu v závodě. V případě vyšší moci rozhodne sportovní komisař. Pouze jezdec nebo zástupce týmu může být přítomen při technické přejímce automobilu. Místo provádění technické přejímky by mělo být dostatečně odděleno, aby poskytovalo vhodné podmínky pro nerušený výkon technické přejímky. Jestliže se při přejímce zjistí, že automobil nevyhovuje, technický komisař stanoví lhůtu pro uvedení automobilu do odpovídajícího stavu.

13. Rozprava

Rozprava se koná po skončení tréninku - před zahájením kvalifikace, popřípadě i před tandem-battle jízdami. Rozpravu vede hlavní porotce. Účast v celém průběhu rozpravy je povinná pro všechny jezdce. Sekretář sportovního podniku vyhotoví prezenční listinu rozpravy, kterou musí podepsat každý jezdec. Rozprava je vedena v češtině, v případě účasti jezdce (-u) ze zahraničí také v angličtině. V průběhu rozpravy budou jezdci informováni o případných úpravách programu závodu a o případných změnách Zvláštních ustanovení. Porota při rozpravě definuje ideální dráhu průjezdu trati, zejména umístění PKB. Nezúčastní-li se jezdec rozpravy, zejména v případě neomluvené nepřítomnosti, může být ředitelem závodu potrestán uložením pokuty.

14. Tréninky

Jezdci startují do tréninkových jízd výlučně na pokyn startéra. Maximální počet automobilů na trati (tj. v prostoru začínajícím startovní čarou a končícím kužely označujícími konec trati) při tréninku jsou čtyři automobily. Trénink není povinný. Je přísně zakázáno trénovat na trati mimo čas volného tréninku pod sankcí uložení trestu. Je přísně zakázáno trénovat mimo trať pod sankcí uložení trestu.

15. Závod

Závod musí probíhat na trati s minimálně čtyřmi zatáčkami, trať musí obsahovat tři průjezdné kontrolní body (PKB), délka trati musí být minimálně 400 m a šířka trati musí umožňovat jízdy tandem battle. Závod je rozdělen do dvou částí - Kvalifikace a Tandem Battle Top 16 nebo Top 32. Jezdci skupiny Street se účastní Kvalifikace a Tandem Battle Top 8. Pokud se jízdy Tandem Battle nemohou z jakéhokoli důvodu uskutečnit, výsledky kvalifikace se použijí jako jediné kritérium pro celkové hodnocení jezdců.

A. Kvalifikace:

- každý jezdec absolvuje na sebe navazující 1 zahřívací kolo a 2 hodnocená kola

- každou jízdu jednotliví porotci bezprostředně ohodnotí 1-100 body (bezchybná a vzrušující jízda = 100 bodu)
- o poradí jezdce v kvalifikaci rozhoduje součet bodu hodnocení porotců a vypočítá se průměrná známka (celkový součet se vydělí počtem porotců); jako první postupuje jezdec s nejvyšší známkou
- startuje se výhradně na pokyn startéra
- jezdci se budou řídit při nástupu na start pokyny pomocníka startéra
- pokud jezdec při nástupu na start nedodrží limit 2 min., nebude vpuštěn na start
- hodnotí se následující čtyři kritéria: úhel driftu, dráha driftu, rychlost driftu a styl driftu
- nula (0) bodu za každou jízdu jezdce, ve které provedl: Spin - každé přetočení automobilu mezi začátkem a koncem bodované části trati nebo Off kurs-automobil opustí bodovanou část trati všemi čtyřmi koly
- dráha driftu: dodržení ideální dráhy průjezdu, zejména kolem PKB
- styl driftu: porota hodnotí inicializaci driftu (techniku, načasování a styl), udržení driftu (řízení, brzdy, plynu a opravy driftu) a kouř od pneumatik
- úhel driftu: hodnotí se maximální dosažený úhel
- rychlost driftu: rychlost je hodnocena v průběhu celé závodní trati. Jestliže dojde k technické závadě na automobilu v průběhu kvalifikace, všechny dosažené výsledky až do okamžiku závady jsou platné a započítávají se. Oprava technické závady v průběhu kvalifikace není povolena s výjimkou výměny kola, na kterém praskla pneumatika.

B. Tandem Battle

Top 16 jezdců z kvalifikace skupiny Pro a Top 8 jezdců z kvalifikace skupiny Street má nárok na účast ve finále. Účast ve finále vyžaduje nové přihlášení do seznamu kvalifikovaných jezdců (formou vlastnoručního podpisu na vyvěšený seznam kvalifikovaných jezdců) nejdéle do jedné hodiny po vyhlášení výsledku kvalifikace. Pokud se kvalifikovaný jezdec nepřihlásí v termínu do seznamu kvalifikovaných jezdců z jakýchkoli důvodů, jeho nárok na účast ve finále tím skončí a ti jezdci, kteří se umístili pod Top 16 (Top 8) se automaticky posunují v poradí pro finále nahoru. Tím následně dostanou možnost se dodatečně přihlásit do seznamu kvalifikovaných jezdců a získávají nárok na účast ve finále.

Ve finále, je aplikován KO-systém:

- prvních šestnáct (osm) jezdců, kteří dosáhnou v kvalifikaci nejvyššího počtu bodu (při rovnosti bodu bude rozhodovat vyšší počet lepších umístění v obou bodovaných kvalifikačních jízdách), utvoří pro první kolo Tandem Battle - závodu dvojic následující dvojice podle poradí v kvalifikaci: 1.+16., 5.+12., 7.+10., 3.+14., 4.+13., 8.+9., 6.+11. a 2.+15 (analogicky pro Top 8)
- do druhého kola postupuje pouze vítěz Tandem Battle jízdy, pro poraženého závod končí a obdrží své umístění podle výsledku kvalifikace
- do třetího kola postupují jezdci tak, že dvě dvojice (jednu dvojici v Top 8) utvoří vítězové druhého kola a dvě dvojice (jednu dvojici v Top 8) utvoří poražení z druhého kola Tandem Battle
- pro semifinále utvoří dvojici poražení z třetího kola, kteří se utkají o třetí místo
- pro finále utvoří dvojici vítězové třetího kola, kteří se utkají o první místo.

V případě, že jezdec z jakéhokoliv důvodu nemůže nastoupit do Tandem Battle, postupuje do dalšího kola druhý z jezdce bez jízdy. Startuje se výhradně na pokyn startéra a jezdci se řídí při nástupu na start pokyny pomocníka startéra. Pokud jezdec při nástupu na start nedodrží limit 2 min., nebude vpuštěn na start a postupuje do dalšího kola druhý z jezdce bez jízdy. Ve finále při kolizní situaci je časový limit na případnou údržbu 5 minut. Jestliže dojde k technické závadě (z jiné než kolizní příčiny) na automobilu jednoho z jezdce v Tandem Battle, vítězí druhý z jezdce, pokud řádně dokončí jízdu. Oprava technické závady (z jiné než kolizní příčiny) v průběhu Tandem Battle není povolena.

B. 1. Hodnocení jezdce ve vyřazovacích Tandem battle jízdách

B. 1. 1. Vyřazovací Tandem battle jízdy – zásady

Jezdci v Tandem battle jízdách startují na pokyn startéra po dvojicích společně, v první hodnocené jízdě se výše hodnocený z jezdce v kvalifikaci postaví ke startu na levou stranu z celního pohledu startéra a je tak v roli vedoucího jezdce; jezdec startující na pravé straně z celního pohledu startéra je v roli pronásledujícího jezdce a po startu, nejpozději však před označником počátku bodované části trati, se musí zařadit za vedoucího jezdce.

B. 1. 1. 1. Útočná strategie

Pronásledující jezdec musí vždy prokázat vynikající schopnost ovládat automobil, aby:

- a) celou trať projel driftem (bez přerušení) a ZKOPÍROVAL JÍZDU vedoucího jezdce
- b) po celou jízdu udržel co nejmenší odstup od vedoucího jezdce (TLAK) popř. donutil vedoucího jezdce k chybám. Pronásledující jezdec musí držet stopu vedoucího jezdce, ale měl by se snažit driftovat takovou rychlostí, aby udržel od vedoucího jezdce co nejmenší odstup; přizpůsobil svou rychlost rychlosti vedoucího jezdce. Pronásledující jezdec může předjet vedoucího jezdce za předpokladu, že to lze provést bezpečně a čistě (bez kontaktu), aniž by tím došlo ke ztrátě driftu vedoucího jezdce způsobené zkřížením cesty vedoucímu jezdcovi se současným náhlým a nedůvodným snížením rychlosti v závěrečné fázi manévru. Předjetí je možné pouze v situaci, že vedoucí jezdec nedodržel ideální stopu. Pokud se vedoucí jezdec přetočí a způsobí tím přerušení driftu pronásledujícího jezdce, pronásledující jezdec nebude mít odpočet za spin ani za ztrátu driftu v tomto místě.

B. 1. 1. 2. Obranná strategie

Vedoucí jezdec má na této pozici za úkol:

- a) projet celou trať ideální stopou (STOPA)
- b) projet celou trať driftem (bez přerušení) v co největším úhlu (ÚHEL)
- c) snažit se odjet od pronásledujícího jezdce (rychlost)
- d) dodržet plynulost jízdy (nevybrzdování).

Vedoucí jezdec má právo vybrat si rychlost driftu.

B. 1. 1. 3. Opakování jízdy

Pokud vedoucí jezdec získává odstup akcelerací na rovince před první zatáčkou, libovolný porotce nařídí anulování jízdy, traťový komisař signalizuje červeným praporkem a jízda se opakuje.

Pokud se pronásledující jezdec zařadí za vedoucího jezdce až za označником začátku bodované části trati, libovolný porotce nařídí anulování jízdy, traťový komisař signalizuje červeným praporkem a jízda se opakuje.

B. 1. 2. Bodování vyřazovacích Tandem battle jízdy

B. 1. 2. 1. Mezi jezdce se rozdělí celkem 20 bodu od každého ze soudců ve dvou bodovaných jízdách (10 bodu v každé jízdě).

B. 1. 2. 2. Povinné nula (0) bodu připadne za jízdu, kdy:

- v opakované jízdě vedoucí jezdec získává nepřiměřený odstup akcelerací na rovince před první zatáčkou
- v opakované jízdě se pronásledující jezdec zařadí za vedoucího jezdce až za označником začátku trati
- se automobil přetočí mezi začátkem a koncem trati
- automobil opustí trať všemi čtyřmi koly.

B. 1. 2. 3. Porotci po dokončení každé jízdy určí základní poměry rozdělení bodu mezi jezdce. např. 4:6, 7:3, 5:5, 0:10 atd.

B. 1. 2. 4. Kritériem pro určení základního poměru bodu je to, zda jezdec v roli pronásledujícího jezdce ZKOPÍROVAL JÍZDU vedoucího jezdce a udržel co nejmenší odstup od vedoucího jezdce).

B. 1. 2. 5. Pokud jezdec v roli pronásledujícího jezdce NEZKOPÍROVAL JÍZDU vedoucího jezdce, soudce nesmí stanovit základní poměr bodu vyšší než 3:7 (pronásledující jezdec: vedoucí jezdec).

B. 1. 2. 6. Odpočet jeden (-1) bod dále provede porotce za jízdu, ve které se jezdec dopustí:

- přerušení driftu - auto se narovná - nedriftuje nebo jede v nedotáčivém smyku
- pozdní (až za označником počátku trati) inicializace driftu
- nedodržení plynulosti jízdy v pozici vedoucího jezdce

Při odečtení bodu za tyto situace se body ve stejném rozsahu druhému z jezdců přičítají.

B. 1. 2. 7. Po přetočení (Spin) nebo po opuštění trati (Off kurs) jednoho z jezdců pokračuje druhý jezdec v driftní části trati a standardní odpočty budou uplatňovány i na zbytek jeho jízdy; celých deset bodu se tak případně nerozdělí a chybujiícímu z jezdců se v tomto případě ve smyslu ustanovení

B. 2. 2. 6. Body nepřičítají!

B. 1. 2. 8. Žádné body se pronásledujícímu jezdcí neodečítají za manévr k vyhnutí se srážce v případech Spinu vedoucího jezdce. Žádné body se pronásledujícímu jezdcí neodečítají za manévr k vyhnutí se srážce v případě odpočtu jednoho bodu vedoucímu jezdcí za nedodržení plynulosti jízdy v pozici vedoucího jezdce. Získané body z výsledných poměru bodu z obou jízd se sčítají. Vítězem tandem battle (postupujícím) je jezdec s nejvyšším součtem získaných bodu od všech soudců. V případě rovnosti výsledného součtu poměru bodu od všech soudců se tandem battle (obě jízdy) opakují.

16. Zřeknutí se odpovědnosti

Nezávisle na sportovních řádech FIA se účastníci sportovního podniku i akreditované osoby svou účastí na závodě vzdávají všech práv uplatňovat nároky u organizačního výboru, resp. činovníku, jakýmkoliv způsobem za škody vzniklé v souvislosti s konaným sportovním podnikem.

17. Akreditace, novináři

Soutěžící a další osoby, které plánují během sportovního podniku pořizovat snímky v jakékoli podobě pro komerční účely a vstupovat při tom mimo místa vyhrazená pro diváky, se musí zaregistrovat u sekretáře sportovního podniku a získat akreditaci. V udělené akreditaci se stanoví bezpečnostní pravidla chování akreditované osoby a objasní kritéria pro použití fotografií a video materiálu. V žádosti o akreditaci žadatel uvede potřebné osobní údaje a specifikaci média, pro něž záznam pořizuje. Pořadatel si vyhrazuje právo získat kopie všech materiálů pořízených během trvání sportovní soutěže, jakož i právo na jejich užívání. Porušování podmínek akreditace může mít za následek vyloučení akreditované osoby ze sportovní soutěže.

18. Kodex chování a vystupování

V depu je přísně zakázáno driftovat pod sankcí udělení trestu. V depu je přísně zakázáno jet automobilem vyšší rychlostí, než 10 km/hod. pod sankcí udělení trestu. Soutěžící musí být upraveni, oblečeni v čistém a vhodném oblečení. Kombinézy jezdců nesmí být poškozené. Jezdcům je přísně zakázáno požívat alkohol nebo drogy až do skončení závodu pod sankcí vyloučení ze závodu. Odmítnutí provedení dechové zkoušky má za následek vyloučení ze závodu. Organizátor si vyhrazuje právo na provedení dechové zkoušky soutěžícího kdykoli bez předchozího oznámení a na vlastní náklady. Léky na předpis užívané jezdcem na doporučení lékaře musí jezdec uvést při přejímce. Kodex vystupování je závazný pro všechny soutěžící nejen v průběhu sportovní soutěže, ale i při tiskových konferencích, veřejných vystoupení či propagačních akcích týkajících se závodu. Jezdcům, resp. celým týmům se ukládá zúčastnit se podle svých možností propagačních akcí soutěže. Jezdec je zodpovědný za chování a vzhled týmu i svých hostů. Profesionální chování je závazné pro jezdce, resp. pro týmy. Týmy musí dbát profesionálního chování a bezpečnosti za všech okolností nebo nedbalostní nebo vědomé porušení zásad bezpečnosti jakéhokoliv druhu nebude tolerováno. Soutěžící opustí po skončení sportovního podniku své stanoviště čisté, uklizené a bez odpadu (zahrnuje i pneumatiky).

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Tyto standardní propozice jsou schváleny FAS ACR dne . .2011 pod číslem **DR00xxx**.

Vzor Zvláštních ustanovení k závodě Czech Drift Series 2011

.....
Tato zvláštní ustanovení závodu jsou součástí sportovního řádu Czech Drift Series, soutěže organizované Drift Klubem v AČR, občanským sdružením, které je držitelem sportovních pravomocí pro pořádání mistrovství České republiky v automobilovém driftování.

Výše uvedený závod je započítáván do mistrovství České republiky v automobilovém driftování. Celý závod se řídí NSR FAS ACR, Standardními propozicemi pro drifting, vydaným Zvláštním ustanovením a následnými doplňky.

A. Program závodu

Datum:

09.00 - 10.00 administrativní a technická přejímka

11.20 - 12.20 trénink

Datum:

11.20 – 12.20 hlavní závod

B. Ředitelství a oficiální vývěska se nachází v parkovišti závodních automobilů

C. Pořadatelem závodu je: Drift Klub v ACR, se sídlem: e-mail: ales.sila@volny.cz

Závod se koná dne: na

D. Složení organizačního výboru

Předseda: Aleš Síla

Místopředseda: Josef Strnad

E. Činovníci

Sportovní komisař: Aleš Síla

Hlavní porotce:

Porotci:

Technický komisař: Čeněk Brabec

Ředitel závodu: Josef Strnad

Činovník pro bezpečnost:

Sekretariát závodu:

Hlavní lékař: TBA

F. Charakteristika trati

Délka trati: Šířka trati:

G. Rozdělení sportovních automobilů

Skupina A - Automobily kategorie Drift car.

Skupina B - Sériové automobily.

Účastnit se mohou pouze vozidla s poháněnou zadní, či oběma nápravami.

H. Počet startujících a uzávěrka přihlášek

Závodu se mohou zúčastnit všichni jezdci dle ustanovení Standardních propozic pro drifting 2011.

Minimální počet startujících: Maximální počet přihlášených je 60.

Termín uzávěrky přihlášek je v 18 hod. Seznam cen a poháru:

I. Přejímky, vklady a pojištění

Místo a čas přejímky jezdců a automobilů:

Vklad do závodu činí Kč u platby spojené s přihláškou a Kč u

platby při administrativní přejímce. Ve vkladu je zahrnuto pojištění automobilu proti škodám

způsobeným třetím osobám. Jezdci jsou pojištěni proti škodám

způsobeným třetí osobě pojistkou číslo 0013943081 byla uzavřena mezi AČR a Českou

podnikatelskou pojišťovnou, a.s. Vienna Insurance Group, prostřednictvím společnosti RENOMIA, a.s.

Omezení pro reklamu na automobilech:

J. Čas zveřejnění výsledků

Všechny výsledky budou vyvěšeny na oficiální vývěsce cca 20 minut po skončení kvalifikačních jízd jednotlivých skupin nebo jednotlivých finálových jízd. Rozdělení cen a poháru bude provedeno nejdéle do třiceti minut od skončení finálových jízd.

K. Zplnomocnění

Tato Zvláštní ustanovení byla schválena FAS AČR pod č.j.

Dne . . 2013

Aleš Síla - Sportovní komisař
Josef Strnad – Ředitel závodu

