

# Športové predpisy pre drift

Platné od 24.2.2026

## OBSAH:

1. Úvodné ustanovenia
  2. Organizácia
  3. Trať
  4. Účasť na podujatiach
  5. Prihlášky
  6. Prihlasovacie vklady a poistenie
  7. Preberanie pred štartom a kontroly v priebehu a po skončení podujatia
  8. Poradie štartu, štartovné čísla
  9. Driftové podujatie
  10. Protesty, odvolania
  11. Odovzdávanie cien
  12. Spôsobilé vozidlá
  13. Bezpečnostné predpisy
- Príloha 1** Rozdelenie TOP 32, TOP 24, TOP 16, TOP 4

## 1. ÚVODNÉ USTANOVENIA

Národné športové predpisy (ďalej len „predpisy“) obsahujú základné pravidlá pre usporiadanie a hodnotenie driftového podujatia (ďalej len „DP“). Sú záväzné pre všetkých účastníkov, organizátorov a činovnikov pri všetkých DP v Slovenskej republike. Organizátor k nim vypracuje zvláštne ustanovenia (ďalej len „ZU“) a k ich doplneniu môže vydať číslované a datované vykonávacie nariadenia (ďalej len „VN“). ZU a VN dopĺňujú tieto všeobecné predpisy.

## 2. ORGANIZÁCIA

- 2.1 DP je hodnotená súťaž, usporiadaná na trati uzavretej výhradne pre DP s pevným povrchom, kde sa pomocou zón, clipping pointov a umelých zábran určuje trať.
- 2.2 Organizácia DP sa riadi FIA MŠP, národnými športovými predpismi, všeobecnými predpismi pre DP a príslušnými ZU schválenými SAMŠ.  
ZU môžu byť pozmenené iba v zmysle článkov FIA MŠP a NŠP. Každá zmena, alebo každé doplňujúce ustanovenie budú oznámené očíslovanými a datovanými VN, ktoré budú neoddeliteľnou súčasťou ZU. VN budú zverejnené na oficiálnej informačnej tabuli podujatia.

## 3. TRATĚ

- 3.1 Charakteristika:
  - a) Spevnený povrch (asfalt, betón).
  - b) Trať sa musí byť zložená z minimálne troch zákrut.
  - c) Vyznačenie trate je prevedené kuželmi alebo namaľovanými okrajmi trate.
  - d) Jednotlivé zóny musia byť namaľované na zemi. Minimálna veľkosť 1m x 1m. Odporúča sa aj označenie kuželmi prípadne iné možné zvýraznenie.
  - e) Deceleračné zóny sa odporúča vyznačiť aby boli viditeľné z vozidla.

## 4. ÚČASŤ NA PODUJATIACH

- 4.1 Podmienky účasti na DP, prípustné vozidlá a vypísané klasifikácie sú uvedené v Ročenke SAMŠ.
- 4.2 Pre disciplínu DP licencia jazdca staršieho ako 18 rokov môže nahradiť licenciu súťažiaceho.
- 4.3 DP sa môže zúčastniť junior vo veku od 15 do 18 rokov, ktorý musí byť držiteľom minimálne národnej licencie SAMŠ s obmedzením pre drift platnej pre daný rok.

- 4.4** Každý jazdec sa môže DP zúčastniť iba s jedným vozidlom.
- 4.5** Počas DP v kvalifikácii a battloch nie je spolujazdec povolený.
- 4.6** Počas DP v tréningoch „drift taxi“ sa môže vo vozidle nachádzať aj ďalšia osoba na sedadle spolujazdca za podmienok:
- a) Spolujazdec bude v ZU podujatia povolený.
  - b) Spolujazdec bude mať podpísané prehlásenie o účasti na vlastnú zodpovednosť.
  - c) Povinná výstroj spolujazdca:
    - motoristická prilba s homologizačnou značkou min. „E“;
    - oblečenie s dlhým rukávom, dlhé nohavice, odporúča sa kombinéza;
    - pevná obuv.
  - d) Osoba mladšia ako 18 rokov sa môže zúčastniť „drift taxi“ ako spolujazdec za podmienok:
    - výška minimálne 150 cm;
    - len v prítomnosti a s písomným súhlasom oboch rodičov (zákonných zástupcov).
  - e) Spolujazdec môže byť súčasne aj jazdcem na podujatí.
- 4.7** Podmienky štartu viacerých jazdcov striedajúcich sa na jednom vozidle musia byť uvedené v ZU podujatia.

## 5. PRIHLÁŠKY

- 5.1** Každý kto sa chce zúčastniť DP, musí do termínu uzávierky prihlášok doručiť organizátorovi prihlášku, zaplatiť prihlasovací vklad a v prípade jazdcov bez celoročnej licencie aj poplatok za dennú licenciu.
- 5.2** Podpísaním prihlášky sa jazdec bez výhrad podrobuje športovej právomoci vyplývajúcej z FIA MŠP, národného športového poriadku, týchto predpisov a ZU.

## 6. PRIHLASOVACIE VKLADY A POISTENIE

- 6.1** Možnosti prihlasovacích vkladov budú uvedené v ZU podujatí DP.
- 6.2** Jazdci, ktorí nezaplatia predpísaný vklad, nemôžu byť na DP prijatí.
- 6.3** Účastníci DP sú poistení za škody spôsobené voči tretím osobám spoločnou poistkou SAMŠ.

## 7. PREBERANIE PRED ŠTARTOM, KONTROLY V PRIEBEHU A PO SKONČENÍ PODUJATIA

- 7.1** Každý jazdec, ktorý sa zúčastní DP, sa musí dostaviť na administratívne preberanie a s vozidlom na technické preberanie v čase určenom v ZU.
- 7.2** Pri administratívnom preberaní sa uskutoční kontrola licencií, vodičských preukazov jazdcov, dokladov od súťažného vozidla.
- 7.3** Technické preberanie má všeobecný charakter (kontrola značky a typu vozidla, zariadenie vozidla do skupiny v ktorej je prihlásené, kontrola bezpečnostných prvkov a pod).
- 7.4** Keď sa pri technickom preberaní zistí, že vozidlo nezodpovedá skupine do ktorej bolo prihlásené, môže byť na základe návrhu technických komisárov a rozhodnutím športových komisárov preradené do zodpovedajúcej skupiny.
- 7.5** Keď sa pri technickom preberaní zistí, že vozidlo nevyhovuje, športoví komisári stanovujú termín pre uvedenie vozidla do zodpovedajúceho stavu. Ak vozidlo nebude uvedené do zodpovedajúceho stavu, nebude mu povolený štart.

## 8. PORADIE ŠTARTU, ŠTARTOVÉ ČÍSLA

- 8.1** Štart do kvalifikácie bude v poradí, ktoré určí organizátor. Odporúča sa, aby jazdci štartovali zoradení podľa kategórií.
- 8.2** Štartové čísla sú jazdci povinní umiestniť na súťažnom vozidle podľa ZU.

## 9. DRIFTOVÉ PODUJATIE

- a) Odporúča sa aby organizátor do programu DP zaradil minimálne jeden tréning pre každú kategóriu.

- b) Súťažné vozidlá štartujú v poradí zverejnenom v štartovej listine.
- c) V priebehu DP musí mať jazdec povinne nasadenú ochrannú prilbu a zapnuté bezpečnostné pásy. Počas kvalifikácie a battelov sa vo vozidle nesmie nachádzať spolujazdec. Rozopnúť bezpečnostné pásy a zložiť prilbu z hlavy môže až po opustení trate prípadne v battloch po zastavení v priestore na vyhlásenie výsledku. Za porušenie môže byť udelený trest.
- d) Štart je pevný s motorom v chode.
- e) Čas štartu je okamih kedy na štartovacom semafore zasvieti zelené svetlo. V prípade, že na štarte nie je štartovací semafor. Štart je na pokyn štartéra.
- f) Priestor štartu bude označený tabuľou ŠTART a označenými pozíciami LEAD a CHASE.
- g) Štart kvalifikačnej jazdy:
  - Keď sa vozidlo dostaví na štartovú čiaru, štartér sa uistí, že je jazdec pripravený na kvalifikačnú jazdu, ktorý mu mávnutím ruky dá pokyn na štart.
  - Organizátor môže použiť na štartovanie digitálne zariadenie (štartovací semafor a pod.).

### 9.1 Porotcovia

Porota sa skladá z dvoch až štyroch porotcov, z nich jeden vykonáva funkciu hlavného porotcu, ktorý je menovite uvedený v ZU pre DP. Porotcovia hodnotia výkon jazdcov samostatne pod vedením hlavného porotcu. Hlavný porotca je zodpovedný za protokoly z hodnotenia jazdcov a vedie rozpravu spoločne so športovým komisárom (v prípade neprítomnosti športového komisára je zastúpený riaditeľom podujatia) po skončení tréningov. Porotcovia pridelia súťažiacim na základe kvalifikačných jazd počet bodov na stupnici 0-100 bodov. Prípade rovnakého počtu bodov v kvalifikácii rozhoduje o konečnej pozícii v tabuľke druhá jazda. Potom musí porota určiť víťaza jazdy. Ku rozhodovaniu môžu porotcovia využiť videozáznam natočený organizátorom, ktorý im môže pomôcť k dosiahnutiu rozhodnutia. Rozhodnutia porotcov sú definitívne. Výsledky z kvalifikácie budú zverejnené po jej skončení na výsledkovej tabuli a webe.

Porotcovia posudzujú tieto parametre jazdy:

- rýchlosť;
- uhol driftu;
- stopa (stopa je vyznačená pomocou prejazdnych bodov tzv. clipping point alebo zóny);
- celkový dojem z ovládania vozidla v drifte;
- vzdialenosť medzi vozidlami v battli a schopnosť kopírovať vedúceho jazdca prenasledujúcim jazdcom.

### 9.2 Kvalifikácia

Každý jazdec absolvuje dve hodnotené jazdy. Všetci jazdci absolvujú prvú kvalifikačnú jazdu a potom druhú, v dopredu stanovenom poradí. Každú jazdu jednotliví porotcovia bezprostredne ohodnotia 1-100 bodmi (bezchybná a vzrušujúca jazda = 100 bodov), alebo pomernou časťou zo 100 bodov určenou na rozprave (napr. 0-35 + 0-35 + 0-30 = 0-100), rozdelenie bodov sa môže líšiť v závislosti na trati. O poradí jazdcov v kvalifikácii rozhoduje súčet bodov porotcov alebo sa vypočíta priemer udelených bodov, ako prvý postupuje jazdec s najvyšším bodovým ziskom. Štartuje sa výhradne na pokyn štartéra. Jazdci sa budú riadiť pri nástupe na štart pokynmi pomocníka štartéra. Pokiaľ jazdec pri nástupe na štart nedodrží čas (2 min.), ktorý bol stanovený podľa štartovnej listiny, prichádza o jednu kvalifikačnú jazdu. Pokiaľ vozidlo utrpí technické problémy alebo poškodenie v dôsledku nehody z tréningu, môže požiadať o presun na posledné miesto v štartovacej listine kvalifikácie. Súťažiaci musí požiadať činníkov podujatia o schválenie (najneskôr však 15 min pred začiatkom kvalifikácie). To môže byť schválené riaditeľom potom ako technický komisár schváli, že oprava vyžaduje viac času.

#### 9.2.1 Kritéria hodnotenia kvalifikácie

Očakáva sa, že jazdci začnú drift s odhodlaným zahájením vo veľkom uhle, predriftujú všetkými vonkajšími zónami a aj vnútornými prejazdovými bodmi Clips maximálnym uhlom bez kompromisu v oblasti rýchlosti, pričom budú používať rýchle, agresívne prehodenia bez korekcií a chýb. Pri jazde na vysokej obťažnosti popísanej porotcami jazdec ukazuje svoju úroveň ovládania vozidla v drifte.

Hodnotia sa nasledujúce štyri kritériá:

a) Uhol driftu

Hodnotí sa maximálny dosiahnutý uhol, pri ktorom je vozidlo schopné zrýchliť v úsekoch trate ku tomu určených a naopak využitie väčšieho uhlu pre spomalenie v úsekoch trate, kde je nutné spomaliť. Korekcie uhlu sú hodnotené negatívne.

b) Dráha driftu

Body sú rozdelené medzi zóny, prejazdové body a ďalšie dôležité body na trati. Zrážka bodov za koleso mimo trať sa odpočíta z tejto bodovej časti.

c) Rýchlosť driftu

Sleduje sa rýchlosť pri inicializácii driftu. Ak je dostupné zariadenie na meranie rýchlosti.

d) Štýl driftu

Štýl je rozdelený do dvoch kategórií:

– Odhodlanie

Konzistencia aplikácie výkonu na trati. Udržovanie tempa po celý čas, využitie momentu vozidla k vyplneniu zón a využitie celej šírky trate. Sleduje sa prístup k náročným častiam trate, vzdialenosť pri prejazde okolo stien a na okraji trate pri vonkajších zónach.

– Plynulosť

Plynulé prehodenie vozidla. Prehodenie z presného uhlu do presného uhlu bez korekcií. Jazdec je schopný prepojiť jednotlivé sektory trate v jeden funkčný celok bez korekcií. Hodnotenie inicializácie driftu (technika, načasovanie a štýl) patrí do tejto časti.

**9.2.2 Získanie nulového počtu bodov v kvalifikácií**

Jazdec získa nula bodov, pokiaľ príde ku jednej z nasledujúcich situácií alebo ich kombinácií (môžu byť doplnené počas rozpravy):

- Spin, každé pretočenie automobilu medzi začiatkom a koncom bodovanej časti trate
- Opustenie trate dvomi a viac kolesami
- Jazdec neinicioval drift vo vymedzenej časti trate
- Zastavenie vozidla pred koncom bodovanej časti trate
- Závažné zrovnanie
- Opačný drift (drift s opačným uhlom ako je požadovaný v danom bode trate)
- Otvorenie kapoty alebo dverí počas bodovanej jazdy
- Nekontrolovateľné prekročenie cieľovej čiary

**9.2.3 Ostatné informácie ku kvalifikácií**

Pokiaľ príde ku technickej poruche na vozidle v priebehu kvalifikácie, všetky dosiahnuté výsledky do tohto momentu sú platné a započítavajú sa. Jazdec je povinný nastúpiť do kvalifikácie s vozidlom v stave, aby bolo schopné absolvovať kvalifikačnú jazdu (pneumatiky, benzín atď.). Oprava technickej poruchy v priebehu kvalifikácie je povolená, iba v čase medzi kvalifikačnými jazdami. Výmena pneumatík a drobné úpravy, opravy medzi kvalifikačnými jazdami sú povolené. Jazdec musí byť pripravený (ustrojený, pripútaný v naštartovanom vozidle) ku svojej kvalifikačnej jazde v momente štartu jazdca dve pozície pred ním (podľa stanoveného poradia). Jazdec je povinný sledovať a dbať na pokyny obsluhy štartu. Pri nedostavení sa v stanovenom čase (2 min.) na kvalifikačnú jazdu, jazdec prichádza o danú kvalifikačnú jazdu. Jazdec je povinný odjazdiť preteky v rovnakom aute s ktorým odjazdil kvalifikáciu. Na kvalifikáciu v prvom DP sezóny sa radia jazdci vzostupne podľa štartových čísel. Každý nasledujúci DP sú v kvalifikácií radení podľa aktuálneho celkového bodového stavu v seriáli a to od posledného miesta ku prvému.

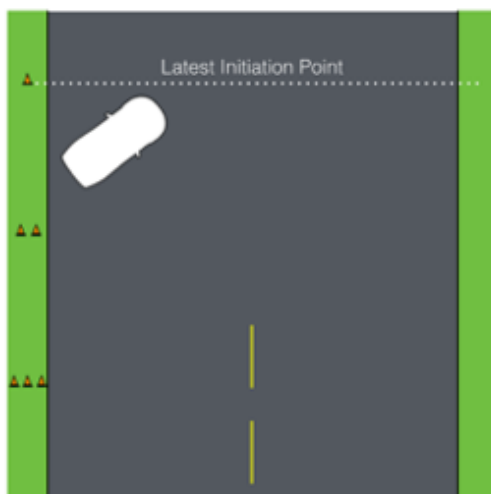
**9.2.4 Hodnotenie kolesa mimo trať**

Styčná plocha medzi pneumatikou a vozovkou



### 9.2.5 Inicializácia driftu

Počas kvalifikácie a tandemových jazd musí byť vozidlo v uhle, keď prejde určeným miestom označeným ako Latest Initiation Point, ktorý je zvyčajne označený ako jeden kužel v kónickej sekvencii 3, 2, 1 umiestnených na okraji trate, ako je znázornené na obrázku nižšie.



### 9.2.6 Zhoda bodov po kvalifikácii

Rozhodnutie o umiestnení po kvalifikácii v prípade zhody bodov podľa tabuľky.

Základné rozdelenie	Vyššie bodovaná jazda (VBJ)
Zhoda 1	Nižšie bodovaná jazda (NBJ)
Zhoda 2	Body za štýl z VBJ
Zhoda 3	Body za stopu z VBJ
Zhoda 4	Body za uhol z VBJ
Zhoda 5	Maximálna priemerná rýchlosť
Zhoda 6	Maximálna inicializačná rýchlosť
Zhoda 7	Body za štýl z NBJ
Zhoda 8	Body za stopu z NBJ
Zhoda 9	Body za uhol z NBJ

### 9.3 Tandem BATTLES

Jazdec je povinný odjazdiť DP s rovnakým vozidlom ako odjazdil kvalifikáciu. TOP 32 jazdcov z kvalifikácie skupiny PRO, TOP 16 jazdcov z kvalifikácie skupiny PRO 2 má nárok na účasť vo vyradovacích jazdách. V battloch je aplikovaný KO systém, prvých 32, 24, 16, 4 jazdcov, ktorí dosiahnu v kvalifikácii najvyšší počet bodov (pri rovnosti bodov rozhoduje umiestnenie v kvalifikácii), vytvoria dvojice pre tandem battle nasledujúcim spôsobom 1.-32., 2.-31., 3.-30. atď. (presné radenie podľa prílohy 1). V prípade že sa kvalifikuje 24 alebo menej jazdcov v kategórii PRO, používa sa radenie TOP 24. Vedúci jazdec v prvej jazde battlu musí byť vždy vyššie kvalifikovaný jazdec. Do ďalšieho kola postupuje iba víťaz battlu, pre porazeného DP končí a dostane svoje umiestnenie podľa výsledku v kvalifikácii. Pre malé finále vytvoria dvojicu porazený zo semifináleového kola, medzi ktorými sa rozhodne o treťom mieste. V prípade že jazdec nemôže nastúpiť do battlu, s výnimkou prípadu nezavinenej nehody, postupuje do ďalšieho kola druhý z jazdcov, postupujúci jazdec je povinný prejsť trať podľa kvalifikačnej jazdy. Štartuje sa výhradne na pokyn štartéra a jazdci sa riadia pri nástupe na štart pokynmi pomocníka štartéra. Jazdec je povinný na pokyn štartéra alebo jeho pomocníka sa dostaviť do priestoru štartu v určenom časovom limite. V prípade že sa nedostaví, bude battle zahájený bez jeho účasti a tím pre neho končí účasť v battle. Časový limit bude určený na rozprave. Pri kolíznej situácii so súperom alebo maximálne raz vo vyradovacej časti DP je časový limit na prípadnú opravu 5 minút. Pri kolíznej situácii, ktorá je zavinená súperom je na opravu poškodeného časový limit 5 + 5 minút. V prípade zastavenia prvého jazdca z dôvodu pretočenia, kolízie, auta mimo trať alebo technickej poruchy je povinný druhý jazdec prestať driftovať a bezpečne po trati prejsť do cieľa. Porušenie tohto pravidla bude potrestané výsledkom 0. Oprava technickej poruchy (z inej ako kolíznej

príčiny) v priebehu battle mimo prípadu vyššie nie je povolená. V battle je zakázané meniť pneumatiky a tankovať palivo. Jeden battle sa skladá z dvoch jázd. Výmena vozidla v battle je zakázaná.

#### **9.4 Hodnotenie jazdcov vo vyraďovacích battle jazdách**

##### **9.4.1 Zásady vyraďovacích battle jázd**

Jazdci v battle jazdách štartujú na pokyn štartéra vo dvojiciach spoločne, v prvej hodnotenej jazde sa vyššie kvalifikovaný jazdec postaví ku štartu na ľavú stranu z čelného pohľadu štartéra a je tak v roli vedúceho jazdca. Jazdec štartujúci na pravej strane z čelného pohľadu štartéra je v roli prenasledujúceho jazdca a po štarte, najneskôr však pred označením začiatku bodovanej časti trati, sa musí zaradiť za vedúceho jazdca. Pokiaľ je vozidlo poškodené alebo nie je schopné dostaviť sa na štart musí zostávajúce vozidlo uskutočniť BEY RUN, aby mohlo pokračovať v DP. BEY RUN je nehodnotená jazda, ktorá má za účel ukázať, že vozidlo je mechanicky pripravené na DP.

##### **9.4.2 Rola prenasledujúceho jazdca**

Prenasledujúci jazdec musí vždy preukázať vynikajúcu schopnosť ovládať vozidlo, aby prešiel celú trať v drifte bez prerušenia a kopíroval jazdu vedúceho jazdca. Prenasledujúci jazdec musí prenasledovať vedúceho jazdca, ale mal by sa snažiť driftovať takou rýchlosťou, aby udržal čo najmenšiu vzdialenosť od vedúceho jazdca bez toho aby to obmedzilo veľkosť uhlu prenasledujúceho jazdca (aspoň rovnaký uhol ako vedúci jazdec). Prenasledujúci jazdec môže predbehnúť vedúceho jazdca za predpokladu, že je to možné, bezpečne a čisto (bez kontaktu, na mieste určenom počas rozpravy), bez toho aby prišlo ku zrovnaniu vedúceho jazdca spôsobeného skrížením dráhy vedúcemu jazdcovi so súčasným náhlým a nedôvodným spomalením rýchlosti v záverečnej fáze manévru. Predbehnutie je možné iba v situácií, že vedúci jazdec nedodrжал ideálnu stopu. Pokiaľ sa vedúci jazdec pretočí a spôsobí tým prerušenie driftu prenasledujúcemu jazdcovi, prenasledujúci jazdec nebude mať stratu za pretočenie ani za zrovnanie v tomto mieste.

##### **9.4.3 Rola vedúceho jazdca**

Vedúci jazdec má v tejto pozícii za úlohu prejsť celú trať ideálnou stopou, celú trať driftom bez prerušenia v čo najväčšom uhle, dodržať plynulosť jazdy a vyvarovať sa náhlemu spomaleniu mimo vytýčených zón. Vedúci jazdec má právo si vybrať rýchlosť driftu, tá musí zodpovedať charakteru trati a predchádzajúcim jazdám v kvalifikácii a tréningu. Vedúci jazdec sa snaží dosiahnuť 100 bodovú jazdu ako v kvalifikácii.

##### **9.4.4 Opakovanie jazdy**

Pokiaľ vedúci jazdec získava odstup akceleráciou na rovinke pred prvou zákrutou, traťový komisár signalizuje červenou vlajkou alebo svetelnou signalizáciou zastavenie jazdy tak sa jazda opakuje. Pokiaľ sa prenasledujúci jazdec zaradiť za vedúceho jazdca až za označením začiatku bodovanej časti trati, ľubovoľný porotca nariadi anulovanie jazdy, traťový komisár signalizuje červenou vlajkou alebo svetelnou signalizáciou zastavenie jazdy tak sa jazda sa opakuje.

##### **9.4.5 Štartovacia procedúra**

Štartovacia čiara je umiestnená na začiatku trate a je oficiálnym východiskovým bodom každej kvalifikačnej jazdy a tandem battlu. K dispozícii je štartovacie svetlo, ktoré signalizuje, kedy môže vozidlo opustiť štartovaciu čiaru. Počas kvalifikačných aj tandemových jázd môže existovať štartovacia šikana, ktorá je navrhnutá tak aby donútila vedúceho jazdca spomaliť, aby umožnila prenasledujúcemu jazdcovi udržať sa čo najbližšie priamo z miesta vedúceho ku inicializačnému bodu. Pokiaľ vedúci jazdec počas tandemovej jazdy zasiahne jeden alebo viac kuželov v šikane, bude jazda zastavená a znovu zahájená, prostredníctvom traťového komisára alebo svetelného panelu. Jazdec má 2 minúty na dostavenie sa na štart od uvoľnenia štartu pre jeho jazdu, v oblasti štartu musí byť viditeľne umiestnená časomiera zobrazujúca zostávajúci čas.

##### **9.4.6 Bodovanie vo vyraďovacích jazdách**

Porota zložená z minimálne 2 porotcov (ideálne z 3) bude posudzovať, ktorý jazdec si v tandemových jazdách vedie lepšie. Rozhodcovia budú sledovať ako 1. jazdu tak aj 2. jazdu, porovnávajú sa obe jazdy, kde dochádza ku porovnávaniu vedúcej jazdy s vedúcou jazdou a prenasledujúcu jazdu s prenasledujúcou jazdou oboch jazdcov. Na základe týchto zistení určia, ktorý jazdec vyhral na každej pozícii (vedúci vs. prenasledujúci). Pokiaľ rozhodcovia nie sú schopní určiť víťaza z týchto dvoch jázd,

môžu požiadať o opakovanie battlu (OMT). Potom sa sledujú jazdy 1 a 2, aby určili víťaza. Pokiaľ sa víťaz nedá určiť ani po OMT postupuje jazdec s vyšším umiestnením v kvalifikácií.

#### **9.4.7 Deakceleračná mapa**

Deakceleračná mapa poskytuje grafické znázornenie trate, kde zvyčajne je označených miest, kde je možné spomalenie za použitia jazdy bez plynu, brzdenia, alebo zväčšením uhlu. Vedúca jazda, ktorá nezodpovedá grafickému znázorneniu trate, bude hodnotená bodovou stratou. Deakceleračná mapa sa použije ku zisteniu zavinenia kolízie pri tandemových jazdách.

#### **9.4.8 Neúplná tandemová jazda**

Pokiaľ jazdec počas tandemovej jazdy urobí niektorú z nasledujúcich chýb, nedostane jazdec bodové hodnotenie, čo je považované za neúplnú jazdu:

- Každé pretočenie medzi začiatkom a koncom bodovanej časti trate
- Opustenie bodovanej časti trate dvoma a viac kolesami
- Jazdec nezačal drift vo vymedzenej časti
- Zastavenie vozidla pred koncom bodovanej časti trate
- Závažné zrovnanie
- Opačný drift (drift s opačným uhlom ako je požadovaný v danom bode na trati)
- Otvorenie kapoty alebo dverí počas bodovanej jazdy
- Nekontrolované prekročenie cieľovej čiary
- Kolízia s druhým jazdcem, ktorá je považovaná za vyhnuteľnú, alebo nešportovú
- Prenasledujúci jazdec úmyselne neprenasledoval vedúceho jazdca potom, čo bol v predchádzajúcej jazde hodnotený nulou
- Tri po sebe nasledujúce reštarty, vyplývajúce z chýb
- Nelegálne predbehnutie znamená 0 pre prenasledujúceho jazdca
- Legálne predbehnutie znamená 0 pre vedúceho jazdca
- Vedúci alebo prenasledujúci jazdec nespĺňa ciele stanovené pre vedúcu jazdu (neprenasledovaný) a prenasledujúcu jazdu (neaktívny)

Ak vedúci jazdec získa 0, jazda nie je ďalej bodovaná a prenasledujúci jazdec z bezpečnostných dôvodov nie je povinný dokončiť jazdu driftom. Ak prenasledujúci jazdec získa 0, tak vedúci jazdec je povinný dokončiť túto jazdu driftom. Pokiaľ vedúci jazdec v tejto situácii jazdu nedokončí, môže mu byť udelená 0. Pokiaľ je jazdec v ktorejkoľvek časti trate považovaný za vinníka nulovej chyby druhého jazdca, pretože spôsobil túto chybu, prechádza nula iba na jazdca označeného ako vinníka.

#### **9.4.9 Predbiehanie**

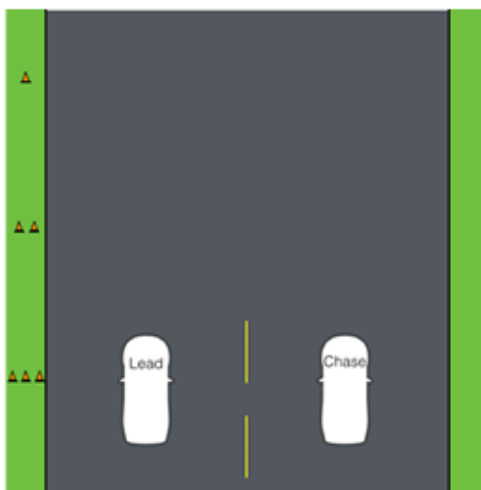
Predbehnutie vedúceho vozidla prenasledujúcim je povolené iba v tandemových battloch, pokiaľ sú splnené všetky nasledujúce podmienky:

- Vedúci jazdec musí byť výrazne mimo ideálnu stopu alebo mimo trať
  - Prenasledujúci jazdec môže predbiehať iba v bode vnútorného bodu prejazdu
  - Prenasledujúci jazdec môže predbiehať iba vnútornou stranou zákruty
  - Prenasledujúci jazdec sa stane vedúcim jazdcem, ako náhle úplne prekoná vozidlo vedúceho jazdca
- V prípade správneho dokončenia trate pôvodne prenasledujúcim jazdcem, teraz ako vedúci jazdec, získa pôvodne vedúci jazdec 0 za túto jazdu.

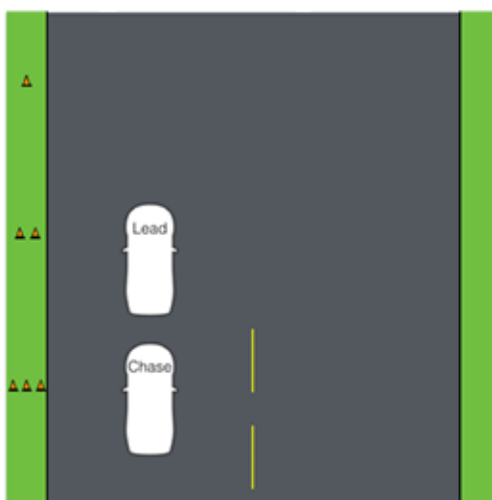
#### **9.4.10 Procedúra inicializácie driftu v tandemovej jazde**

Začiatkový bod bude na trati zreteľne označený a na trati bude tiež vyznačená deliaca čiara. Vedúci jazdec môže ku zahájeniu použiť rozhodenie, ale musí pritom vždy zostať vo svojom jazdnom pruhu (neprekročiť deliacu čiaru). Prenasledujúci jazdec môže pre zahájenie driftu použiť niektorý z nasledujúcich dvoch postupov (na rozprave môže byť zadaná preferovaná verzia, alebo iná možnosť):

- a) Vedľa seba – Prenasledujúci jazdec sa môže rozhodnúť zahájiť bezprostredne vedľa vedúceho jazdca v celej šírke jazdného pruhu prenasledujúceho vozidla. Vozidlo nesmie prekročiť stredovú čiaru až do konca označeného jazdného pruhu. Tím bude ukončená príslušná vzdialenosť od posledného iniciačného bodu. To poskytne vedúcemu jazdcovi celú šírku pruhu vedúceho vozidla ku zahájeniu, zatiaľ čo poskytne prenasledujúcemu vozidlu príležitosť udržať vzdialenosť a čas, aby sa dostal do polohy pre zahájenie pred posledným iniciačným bodom.



- b) Za sebou – Prenasledujúci jazdec môže zvoliť zahájenie za vedúcim jazdcom. V takomto prípade môže prenasledujúci jazdec zostať vo svojom jazdnom pruhu ako vedúci jazdec s takou vzdialenosťou, akú môže prenasledujúci jazdec dosiahnuť, keď zostane za vedúcim jazdcom. Jazdec má k dispozícii celú šírku jazdného pruhu vedúceho jazdca, aby mohol zahájiť drift akýmkoľvek požadovaným spôsobom, pretože prenasledujúce vozidlo musí zostať za vedúcim vozidlom, pokiaľ vedúci jazdec nezahájí drift.



## 9.5 Tandemové kolízie a kontakt

Kontakt medzi vozidlami v drifte je niečo, čo je akceptované ako súčasť motoršportu, avšak kolízia vozidiel v battle vyžaduje konkrétne pravidlá a pokyny.

### 9.5.1 Kolízia spôsobená vedúcim vozidlom

Pokiaľ vedúce vozidlo stratí drift, vyjde mimo vytýčenú stopu alebo zbytočne zníži rýchlosť v tandeme a prenasledujúce vozidlo zasiahne vedúce vozidlo, môže byť považované vedúce vozidlo za vinníka nehody.

### 9.5.2 Kolízia spôsobená prenasledujúcim vozidlom

Pokiaľ prenasledujúci jazdec kolидуje s vedúcim jazdcom, zatiaľ čo vedúci jazdec plní svoje hlavné ciele, bude považovaný za vinníka zrážky prenasledujúci jazdec.

### 9.5.3 Poškodenie spôsobené kolíziou

Hneď ako príde ku kolízii, porota zistí chybu (vedúci jazdec, prenasledujúci alebo kombinovaná chyba). V niektorých prípadoch môže poškodenie vozidla vyžadovať čas na opravu. Jazdec, ktorý spôsobil kolíziu, môže použiť iba svoj časový limit na opravu (5 min). Jazdec, ktorý nezavinil, môže požiadať o opravu svojho vozidla (až 10 min) a tento čas sa nepočíta ako jeho 5 minút časový limit na opravu. V prípade kombinovanej chyby môžu obaja jazdci využiť iba 5 minút časový limit na opravu.

#### **9.5.4 Rozhodnutie v prípade, že vozidlo/á sú po kolízií neopraviteľne**

Pokiaľ vozidlo nemožno opraviť a bolo počas incidentu uznané, že nie je vinníkom, technický komisár overí, či vozidlo nie je pre druhú jazdu v danom battli včas opraviteľné a odovzdá informáciu porote, ktorá prehlási tohto jazdca za víťaza battlu. Nakoľko víťazný jazdec nemôže pokračovať v súťaži, nepostupuje do ďalšieho battlu. Ak nastane vyššie uvedený prípad v záverečnom battli, má riaditeľ DP právo povoliť dodatočný čas na opravu až do maximálnej dĺžky 20 minút, aby bolo možné dokončiť DP. Pokiaľ v prvej jazde battlu nabúrajú obe vozidlá a nie sú schopné pokračovať kvôli nadmernému poškodeniu, bez toho aby bol niektorý z jazdcov považovaný za vinníka (tj. nehoda jazdcov nezávisle na sebe, alebo kombinovaná chyba), víťaz sa určí na základe bodovania prvej jazdy v battli. V prípade vyrovnaného výkonu je víťaz určený na základe vyššieho bodového výsledku z kvalifikácie. Po oprave musí technický komisár vozidlo skontrolovať, pokiaľ je bezpečné, môže v DP ďalej pokračovať. Pokiaľ je vozidlo vyhodnotené ako nebezpečné, je daná situácia považovaná ako keby jazdec opravu nestihol v danom časovom limite.

#### **9.5.5 Opakované zábery a použitie telemetrie v tandemových jazdách**

Ak je takáto technológia dostupná, mala by porota po každej jazde vyhodnotiť videozáznam. Všetky posudzovania sa vykonávajú z určeného stanoviska pre posudzovanie, ktoré by malo byť umiestnené na takom mieste, aby bol zaistený maximálny výhľad na trať. Pokiaľ by bol výhľad poroty na určitú časť trate nedostačujúci, musí byť pre tento bod k dispozícii ďalší systém. Môže to byť aj traťový komisár s vlajkou, ktorý poskytne informácie o správnom prejazde zónou, alebo technické riešenie ako je video alebo telemetria. Externé dáta alebo video nie sú pre vyhodnotenie protestu prípustné. Pokiaľ bude použitá telemetria, budú mať organizátori právo inštalovať vybavenie do každého vozidla podľa potreby. Akékoľvek odmietnutie inštalácie telemetrie bude mať za následok, že tento jazdec sa nebude môcť zúčastniť DP. V prípade, že sa použije palubná telemetria bude považovaná iba za nástroj, ktorý pomôže rozhodcom pri bodovaní a konečné rozhodnutie vždy zostane na rozhodcoch.

#### **9.5.6 Servis vozidiel medzi tandemovými jazdami**

Na súťažných vozidlách nemožno vykonávať servis medzi prvou a druhou jazdou tandem battlu. To zahŕňa výmenu pneumatík, úpravy tlaku v pneumatikách, zmena nastavení vozidla, úpravy pruženia a tankovanie.

#### **9.6 5 minútový časový limit na opravu**

Pre zachovanie bezpečnosti počas trvania DP môžu tímy požiadať o časový limit maximálne 5 minút, aby vykonali neodkladné opravy. Časový limit sa nepoužíva ku strategickým účelom. Iba súťažiaci bude môže žiadať o využitie 5 minútového časového limitu. Iba riaditeľ DP môže udeliť súhlas pre 5 minútový časový limit. Žiadosti nebude vyhovieť, pokiaľ sa má za to, že časový limit je neoprávnený. Počas 5 minútového časového limitu nie je povolená výmena pneumatík, pokiaľ príde ku odrazeniu pneumatiky z ráfiku alebo poškodenie ráfiku, pneumatiky v dôsledku kolízie. Pneumatiky musia vydržať 2 po sebe nasledujúce jazdy. 5 minútový časový limit je na opravu vozidla, nebudú povolené žiadne úpravy tlaku v pneumatikách ani nastavenie podvozku. Jazdci, ktorí nevykonajú neodkladné opravy v stanovenom časovom limite, budú z DP diskvalifikovaní. Tímy môžu v priebehu DP použiť iba jeden 5 minútový časový limit. Počas kvalifikácie alebo tréningu nie je možné tento 5 minútový časový limit využiť. Dodatočné žiadosti o 5 minútový časový limit nie sú povolené, pokiaľ to nie je uvedené v iných častiach týchto pravidiel. Po oprave musí technický komisár vozidlo skontrolovať, pokiaľ je bezpečné, umožní mu pokračovať v DP. Pokiaľ je vozidlo vyhodnotené ako nebezpečné, je daná situácia považovaná ako keby jazdec opravu nestihol v daný časový limit.

### **10. PROTESTY, ODVOLANIA**

Protesty sa riadia NŠP SAMŠ a MŠP FIA čl. 13. Depozit za podanie protestu musí byť uvedený v ZU. Súťažiaci má právo odvolať sa voči rozhodnutiu športových komisárov podľa ustanovení čl.15 MŠP FIA k Národnému odvolaciemu súdu SAMŠ. Depozit za odvolanie musí byť uvedený v ZU.

## **11. ODOVZDÁVANIE CIEN**

Zoznam cien musí organizátor uviesť v ZU. Odovzdávanie cien bude vykonané podľa programu uvedeného v ZU.

## **12. SPÔSOBILÉ VOZIDLÁ**

Spôsobilé vozidlá sú definované v aktuálnej ročenke SAMŠ.

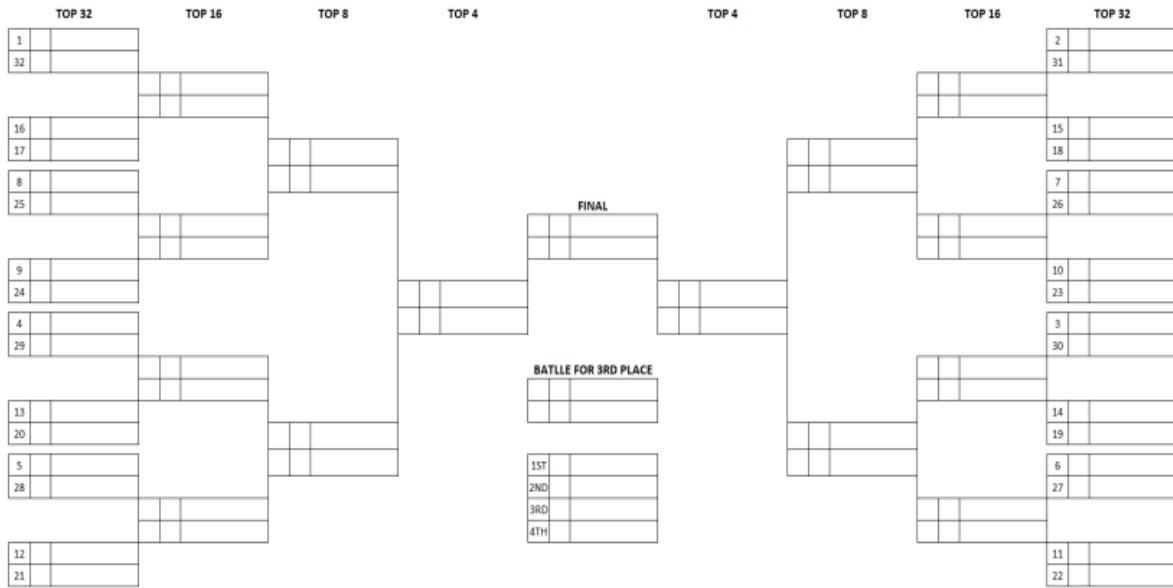
## **13. BEZPEČNOSTNÉ PREDPISY**

Tieto predpisy sú záväzné pre všetky DP v SR (nemusia byť uvedené v ZU):

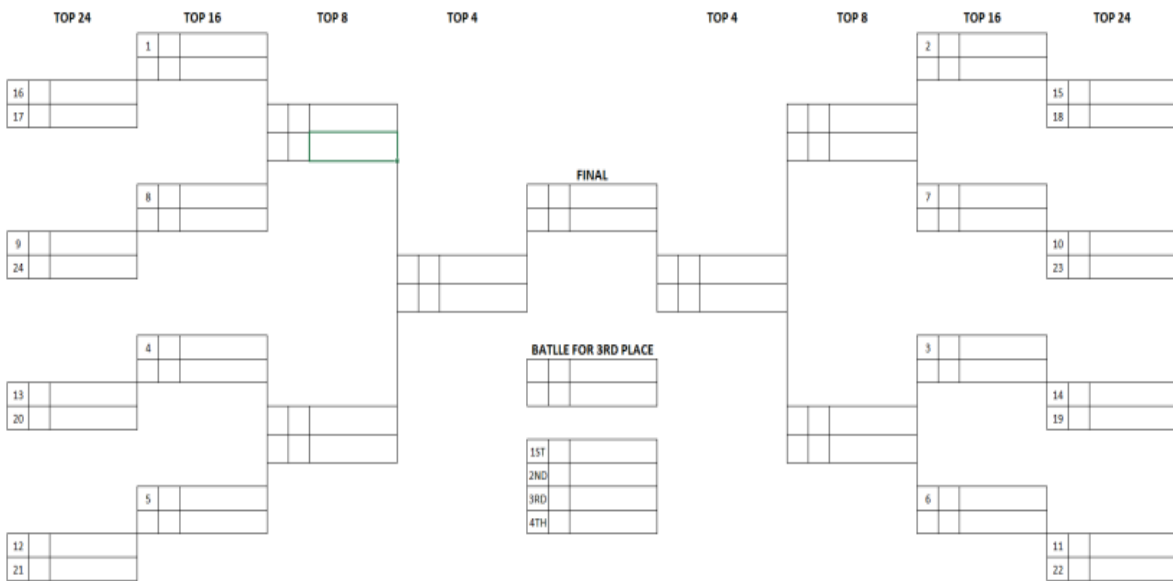
- 13.1** DP bude zabezpečená v zmysle schváleného aktuálneho BP.
- 13.2** Športový komisár musí pred začiatkom obhliadky prehliadnúť trať.
- 13.3** Jednotlivé prekážky (stožiare, stromy, vozidlá a pod.) musia byť zabezpečené v dostatočnej vzdialenosti od trate DP po oboch stranách.
- 13.4** Usporiadateľov a rozhodcov na stanovištiach je potrebné zabezpečiť tak, aby neboli osobne ohrození.
- 13.5** Zabezpečiť spojenie, tak aby mohla byť okamžite privolaná zdravotná služba.
- 13.6** Zaistiť po celú dobu DP prítomnosť minimálne posádky RZP.
- 13.7** Zaistiť v dostatočnom množstve hasiace prostriedky rozmiestnené po celej trati DP.
- 13.8** Preventívne opatrenia:
  - príjazdové cesty na DP musia byť uzavreté pre verejnú premávku;
  - traťoví komisári majú byť na DP rozmiestnení tak, aby udržovali divákov mimo zakázaných priestorov;
  - označiť priestory kde sa nemôžu zdržiavať diváci pomocou tabuliek zakázaný priestor, páskovania a pod.;
  - informácie určené divákovi môžu byť oznamované v tlači, v rozhlase, letákmi a pod..

# Príloha 1

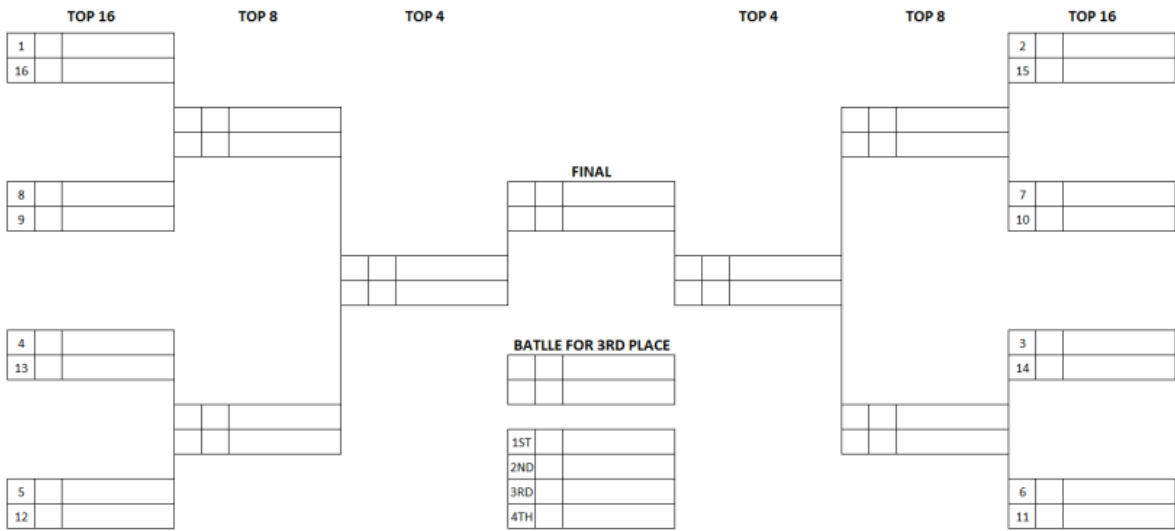
## Rozdelenie TOP 32



## Rozdelenie TOP 24



### Rozdelenie TOP 16



### Rozdelenie TOP 4

