



спортски ауто картинг савез Републике Српске

Спортски ауто и картинг савез

Републике Српске

Јосифа Панчића 4, Бања Лука

ЈИБ 440279160003

Ж.Р. 562-099-80654442-79 НЛБ БАНКА БАЊА ЛУКА

Тел. +387 66 405 120, E-mail: info@saksrs.net

## **ДОДАТАК**

**ПРАВИЛНИКА ЗА ДРИФТ**

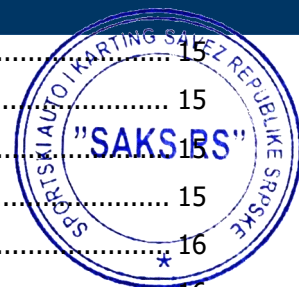
**За 2025 годину**

## САДРЖАЈ

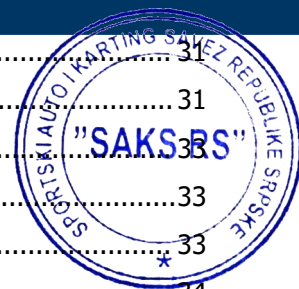


ОПШТИ ДИО .....	4
Члан 1. ....	4
Члан 2. ....	4
Члан 3. ....	4
КАЛЕНДАР ТАКМИЧЕЊА .....	4
Члан 4. ....	4
СИСТЕМ БОДОВАЊА .....	4
Члан 5. ....	5
КУП РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ У ДРИФТ-у .....	5
Члан 6. ....	5
ТАКМИЧЕЊЕ КЛУБОВА ДРИФТ КУП-а .....	5
Члан 7. ....	6
ИСТИ БРОЈ БОДОВА .....	6
Члан 8. ....	6
СТАЗЕ .....	6
Члан 9. ....	6
ОБАВЕЗЕ ОРГАНИЗАТОРА .....	6
ПОСЕБАН ДИО .....	8
Члан 10. ....	8
УСЛОВИ ЗА ВОЗАЧЕ .....	8
Члан 11. ....	9
УСЛОВИ ЗА ВОЗИЛА .....	9
Члан 12. ....	12
ПРИЈАВЉИВАЊЕ ЗА ТАКМИЧЕЊЕ .....	12
Члан 13. ....	14
БИЛТЕН .....	14
Члан 14. ....	14
САСТАНАК СА ВОЗАЧИМА (БРИФИНГ) .....	14

Члан 15. ....	15
ПРИМЈЕНА ПРАВИЛА ТАКМИЧЕЊА .....	15
Члан 16. ....	15
СТАРТНИ БРОЈЕВИ, ОБИЉЕЖАВАЊЕ ВОЗИЛА И РЕКЛАМЕ .....	15
Члан 17. ....	16
ВЕРИФИКАЦИЈА И ТЕХНИЧКИ ПРИЈЕМ .....	16
Члан 18. ....	17
СЕРВИСНО ПАРКИРАЛИШТЕ .....	17
Члан 19. ....	19
МЈЕРЕЊЕ БРЗИНЕ .....	19
Члан 20. ....	19
ТРЕНИНГ .....	19
Члан 21. ....	19
ТРКА .....	19
Члан 22. ....	19
ОПШТА ПРАВИЛА ТАКМИЧЕЊА .....	19
Члан 23. ....	20
КВАЛИФИКАЦИЈЕ .....	20
TWIN DRIFT .....	22
ПРАВИЛА ПОНАШАЊА .....	25
Члан 24. ....	25
ПРАВИЛА ПОНАШАЊА У БОКС-у (простору за смјештај и припрему такмичара) .....	25
Члан 25. ....	26
ПРАВИЛА КРАТАЊА И ПОНАШАЊА НА СТАЗИ .....	26
Члан 26. ....	27
ОБАВЕЗЕ СУДИЈА .....	27
Члан 27. ....	29
ПРОВЈЕРА НА ТАКМИЧЕЊУ .....	29
Члан 28. ....	29
ЕКОЛОГИЈА .....	29
Члан 29. ....	29
ПРИГОВОРИ И ЖАЛБЕ .....	29
Члан 30. ....	30
НАГРАДЕ .....	30



Члан 31.....	31
КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ.....	31
Члан 32.....	33
ОДГОВОРНОСТ И ОСИГУРАЊЕ.....	33
Члан 33.....	33
Члан 34.....	34
ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ.....	34



## ОПШТИ ДИО

### Члан 1.

Управни одбор Спортског ауто и картинг савеза Републике Српске ,расписује Првенство и Отворено првенство Републике Српске (у даљем тексту ПРС и ОПРС) у дисциплини Дрифт за 2024 годину, по одредбама Додатака спортског правилника *FIA* укључујући Додатак "Ј" уз измене утврђене овим Правилником.

### Члан 2.

ПРС у дрифту је системско такмичење у којем могу учествовати возачи са лиценцама СAKСРС и ССАС ,док у ОПРС могу учествовати возачи других Националних савеза, који морају да имају дозволу припадајућих Националних савеза за наступ на такмичењу.

Сви клубови/возачи морају се придржавати правилника Спортског Ауто и Картинг савеза Републике Српске.

### Члан 3.

## КАЛЕНДАР ТАКМИЧЕЊА

ПРС и ОПРС се одржава по бодовном систему и састоји се од најмање три такмичења утврђених календаром за 2025.годину који чини саставни дио овог Правилника.

### Члан 4.

## СИСТЕМ БОДОВАЊА

На сваком дрифт такмичењу ПРС у Дрифт-у на основу освојених бодова, проглашава: пласман возача у класама „*PRO*“ „*Street*“ и ОПРС „*DAY OF CHAMPIONS*“.

За пласман ПРС и ОПРС у Дрифт-у , возачима се додељују бодови према табели за ТОП 8 / ТОП 16/ ТОП 32:

Мјесто	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17 до 32
Бодови	100	85	75	60	44	42	40	38	32	30	28	26	24	22	20	18	14



Уколико се због више силе или из других оправданих разлога трка прекине или се из објективних разлога дио трке не може сматрати регуларним, бодове са те трке добиће само возачи који су регуларно завршили трку, а пласман екипа клубова на тој трци неће се прогласити.

#### Члан 5.

### ПРВЕНСТВО РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ У ДРИФТ-У

Такмичење се састоји од верификације, техничког пријема, састанка са возачима (брифинга), вожњи тренинга, квалификација, *twin-drift-a* и подјела награда.

Коначан пласман возача биће одређен на основу збира бодова освојених на свим такмичењима.

На крају такмичарске сезоне проглашавају се Побједник ПРС у Дрифт-у у класи „PRO“ и Победник у класи „Street“. Побједник класе „PRO“, Побједник класе „Street“ и коначан пласман возача, биће одређен на основу збира бодова освојених на свим такмичењима за ПРС у дрифт-у, рачунајући и освојене бодове на такмичењима у организацији другог Националног савеза.

На крају такмичарске сезоне проглашавају се четворо првопласираних ОПРС у дрифту.

Наслов првака у ОПРС „Day of champions“ и коначан пласман возача биће одрђен на основу збира свих освојених бодова на свим такмичењима за ОПРС рачунајући бодове освојеним на такмичењима у организацији другог националног савеза.

На крају сезоне проглашавају се четири првопласирана у ОПРС.

Возачи који су, више од три пута током такмичарске сезоне, били дисквалификовани са такмичења због кршења правилника биће брисани из коначног пласмана.

Уколико је у такмичарској сезони бодовано мање од 3 (три) дрифт такмичења сматраће се да Дрифт ПРС није одржан.

#### Члан 6.

### ТАКМИЧЕЊЕ КЛУБОВА ПРС И ОПРС У ДРИФТУ

Клубови се не пријављују на такмичењима. Пласман клубова на појединим такмичењима одређује се на основу збира бодова које су највише 3 (три) најбоље пласирана возача клуба освојила у пласману у класама

„PRO“ и „Street“ у ПРС и „DOC“ ОПРС.

Да би се на једном дрифт такмичењу за Дрифт ПРС и ОПРС рачунао пласман клубова, потребно је да на тој трци учествују најмање три клуба регистрована у Републици Српској и Републици Србији.

Конечан пласман у конкуренцији клубова Дрифт ПРС и ОПРС, биће одређен на основу збира бодова које су клубови освојили на свим дрифт такмичењима и биће проглашен по завршетку Купа.



#### Члан 7.

### ИСТИ БРОЈ БОДОВА

У случају истог броја бодова по завршеном Дрифт ПРС и ОПРС биће бољи возач:

- а) који је освојио више првих мјеста, а уколико је број првих мјеста исти, који је освојио више других мјеста, итд. узимајући у обзир сва бодована такмичења,
- б) који је имао више бољих стартних позиција након квалификација (више лидерских позиција),

Возачи који су у току дрифт такмичарске сезоне освајали по 14 (четрнаест) бодова, у случају истог збира броја бодова разврставају се тако што се збир освојених мјеста на појединим такмичењима подијели са бројем такмичења на којима је возач имао пласмане. У случају једнаког резултата, боље мјесто заузеће возач који је наступио на већем броју такмичења.

У случају истог броја бодова по завршеном Дрифт ПРС и ОПРС биће бољи клуб:

- а) са више бољих пласмана освојених на појединим такмичењима;
- б) са освојеним бодовима на мањем броју такмичења.

#### Члан 8.

### СТАЗЕ

Сваки организатор дрифт такмичења за ПРС и ОПРС мора да има Лиценцу стазе на којој се одржава такмичење, важећу у календарској години. Лиценца стазе мора, поред осталог што је регулисано Планом сигурности стазе, да обухвата сервисно паркиште, бокс – pit line, затворено паркиште, евакуациони пут и алтернативне правце. Такмичење се може одржавати на свакој асфалтираној или бетонској подлози чија је најмања укупна дужина 80 метара, а најмања укупна ширина 60 метара. Односно, на ауто или картинг стази, најмање дужине 300 m, најмање ширине 7 m. По потреби стаза може бити трасирана стубићима - чуњевима, минималне висине 30 cm.

Цијелом дужином и ширином стазе мора бити постављена сигурносна ограда (запреке) за посјетиоце. Стаза се по потреби додатно осигурава гуменим препрекама, које се адекватно везују сигурносним тракама или челичним везовима.

#### Члан 9.

### ОБАВЕЗЕ ОРГАНИЗАТОРА

Организатор је обавезан да уради и обезбједи:

- додатни правилник такмичења са скицом стазе, који мора бити овјерен од стране САКС РС или ССАС најкасније 30 дана прије одржавања такмичења,



- правилник такмичења мора бити у складу са додатком правилника за дрифт,
- пријаву јавног скупа,
- ангажује овлашћену редарску службу,
- план сигурности,
- сервисно и затворено паркиште (дефинисано у Правилнику такмичења),
- да пропише максимални број учесника (возача) на такмичењу,
- огласну таблу за објављивање Билтена и Листи које објављује организатор,
- простор за медије,
- ватрогасне апарате,
- цјелокупна стаза мора бити покривена судијама стазе, прописно опремљеним да осигурају сигнализацију и интервенишу по потреби на стази,
- радио везу између старта и циља, судијске комисије, предстарта, дирекције такмичења,
- дежурства санитетског возила са одговарајућом опремом и стручним особљем, ватрогасног возила и возила за превоз хаварисаних и неисправних возила у броју предвиђеном према Плану сигурности,
- најмање два мобилна тоалета (уколико не постоји мокри чвор) и кесе/ канте за отпатке,
- осигурање судија и службених лица на најмањи износ од 3.000,00 КМ за случај смрти, односно 5.000,00 КМ у случају инвалидности, осигурање публике и редара на најмањи износ од 3.000,00 КМ за случај смрти, односно 5.000,00 КМ у случају инвалидности,
- затварање стазе од приступа возила, осим такмичарских и службених возила, и
- возило за предвођење (safety car) и праћење колоне возила.

Препоручује се осигурање за штету нанијету трећим лицима у току трајања такмичења.

Када се такмичење одржава у склопу неког другог системског такмичења вишег ранга, примјењују се услови који је за тај ранг такмичења прописала FIA.

Организатор такмичења мора вршити контролу - алко тест возача, судија, редара и свих других лица који на било који начин учествују у организацији такмичења.

### **Листе организатора**

Организатор мора објавити следеће листе:

- након верификације и техничког пријема: листа возача којима је дозвољен старт на тренинг;
- после вожње тренинга: листа резултата тренинга по класама и листа возача који учествује у даљем такмичењу (Стартна листа такмичења) и
- након квалификационих вожњи такмичења: привремене и званичне коначне резултате возача по класама и екипа клубова.

На свим листама мора се налазити име и презиме возача, стартни број, возило (марка и тип), припадност АМД/АМК/АК/АСУ/АКК, резултат након квалификација са временом истицања истих на огласним таблама и потписом овлашћеног лица. која на било који начин учествују у организацији такмичења.

### **Званичне огласне табле**

Сви резултати објављени током такмичења, као и све одлуке директора и Судијске комисије, обавезујуће за возаче морају бити постављене на огласним таблама, на локацијама које морају бити наведене у Правилнику такмичења.

Организатор треба да постави огласне табле:

- за вријеме тренинга и такмичења, на мјесту наведеном у Правилнику такмичења;
- током периода дозвољеног за подношење приговора, локација наведена у Правилнику такмичења и у затвореном паркишту.



### **Акредитације**

Организатор мора обезбиједити сваком званичном лицу акредитацију или наруквицу.

Организатор ће на верификацији додијелити 1 + 3 акредитације или наруквице за улазак возача и особља за подршку (механичара, помоћника, spotter-у, гостима, итд.). Услови за добијање ових акредитација/наруквица су дискреционо право организатора.

## **ПОСЕБАН ДИО**

### **Члан 10.**

### **УСЛОВИ ЗА ВОЗАЧЕ**

Возачи морају бити пријављени за такмичење и пријављују се директно организатору на сваком такмичењу.

Возачи током термина за верификацију морају лично да се пријаве на верификацију, а на технички пријем, ради прегледа, доведу своја такмичарска возила са комплетном сигурносном опремом (кацига, комбинезон, рукавице, возачке патике, поткапа, доњи веш и чарапе).

Током такмичења, у возилу мора да се налази и њиме управља само возач који је извршио верификацију и технички пријем и он не може да се мијења.

Право учешћа на такмичењима имају возачи који посједују и верификују се приликом административног прегледа:

- попуњен образац Пријаве са изјавом о одговорности,
- за возаче млађе од 18 година старости, сагласност и изјаву родитеља/старатеља овјерену за текућу годину, за учешће на дрифт такмичењима,
- жене возачи морају да потпишу изјаву са којом потврђују да нису гравидне у време такмичења и
- љекарско увјерење за текућу годину.

Возач другог Националног савеза, мора да поседује и сагласност свог АСН-а за наступ на такмичењу. У Дрифт ОПРС у класи „Street“ немају право учешћа возачи који су у претходној такмичарској сезони били победници и/или друго пласирани класе „Street“.

Обавезна је употреба кацига сходно стандардима наведеним у FIA техничком листу број 25, хомологираног ватро-отпорног одијела - комбинезона, рукавица и возачких патика. Прихваћене хомологације су FIA-8856-2000 и SFI 3.2A/1 или више. Обавезна је и опрема испод одијела

(поткапа, доњи веш и чарапе) по спецификацији FIA- 8856-2000 и SFI 3.3. и сигурносних појасева хомологованих од FIA. Комплетна опрема за класу PRO „ мора бити по датим FIA стандардима са важећом хомологацијом. Препоручено је коришћење кацига компатибилних са системом FHR/HANS сходно FIA техничком листу број 41. За возаче класе Street опрема може бити са истом хомологацијом.



## Члан 11.

### УСЛОВИ ЗА ВОЗИЛА

На такмичењу се могу пријавити возила која су припремљена у сагласности са Хомологацијом и прописима FIA Додатка "J", па ће у Дрифт куп-у РС бити подијелени у двије класе:

**Класа I Street** – за нове и возаче са мање искуства односно оне који возе аутомобуле до 300 КС. Возила која су се у прошлој такмичарској сезони такмичила у Класи II PRO не могу се користити у Класи I „Street“, и

**Класа II PRO** - за возаче са искуством који поседују аутомобиле веће снаге. Возило које је у прошлој такмичарској сезони коришћено у Класи II PRO не може се користити у Класи I „Street“.

На такмичењу могу учествовати сва путничка серијска возила с тим што се морају испоштовати следећи општи услови:

**1. Точкови:** Дозвољена је употреба свих врста фелни и гума. **Гуме на погонским точковима за класу Street не могу да буду веће од 225 x 17" нити се смију користити semi slick пнеуматици.** На предњим точковима нема ограничења. За класу PRO у ПРС ОПРС нема ограничења. Гуме могу бити различитих произвођача на истој осовини, али је забрањена употреба гума које су видно оштећене и чијим би пуцањем била доведена у опасност безбједност посјетилаца и учесника на манифестацији (нпр: жице које вире из гума, гуме које су физички оштећене и крпљене неадекватним и непрописним методама). На одређеном дијелу сваког точка мора бити обојено минимално 20% површине фелне флуоросцентном бојом као на слици.



**2. Амортизери:** Систем огибљења мора бити у функцији (забрањено је варење и тврди спојеви дијелова огибљења, осцилујућих рамена, амортизера и сл). Дозвољене су измјене око амортизера. Код возила којима у току тренинга или саме манифестације буде установљено негодовајуће огибљење које доводи до ризика по стабилност и да постоји могућност превртања и неконтролисаног понашања возила на стази биће ускраћено право даљег такмичења.

**3. Екстеријер:** Дозвољене су измјене екстеријера. Све измјене које се изводе на екстеријеру возила морају бити у габаритима возила, није дозвољено правити оштре ивице дијелова и дијелове који би могли да доведу до оштећења другог аутомобила или људи који се налазе у близини возила. Обавезна је адекватна причвршћеност делова шасије. У случају оштећења појединих дијелова спољашњости возила у току трке или тренинга, може се искључиво по одобрењу Директора трке тај дио уклонити или на други начин санирати и наставити такмичење. **СТРОГО ЈЕ ЗАБРАЊЕНО** излазити на стазу без дијелова каросерије (хауба, браници, фелне на којима нема довољно причвршћених вијака и сл.)

**4. Гориво:** Дозвољена је употреба свих врста горива. Поклопци резервоара морају бити чврсто затворени и добро дихтовати. Не толерише се било какво изливање горива. Сами резервоари могу бити фабрички или накнадно убачени али у сваком случају морају бити добро причвршћени за шасију без икакве могућности помијерања или искакања из лежишта или носача. Додатно уграђени резервоари морају бити метални, осим у случају гумено/пластичног хомологованог резервоара. Ако се резервоар горива налази у кабинском/пртљажном простору возила мора постојати ватро-отпорна и течно-отпорна преграда између кабине и резервоара. У случају да цријево пуњења пролази кроз кабину, мора постојати клапна која ће онемогућити истицање горива приликом превртања возила. У случају да гумена цријева пролазе кроз кабину небитно од намјене (расхладна течност или гориво), морају бити заштићена течно-отпорном заштитом, односно да пролазе кроз метални "тунел" како приликом пуцања истог, радни флуиди неби дошли у контакт са возачем. Незаштићена цријева у кабинци могу бити само тефлонска, или се могу користити металне цеви.

**5. Кочнице:** Дозвољене су све преправке кочница, убацивање хидрауличних и других специјалних и намјенских варијанти кочница те раздвајање кочења тачкова предње и задње осовине, замјена чељусти, дискова као и кочионих облога. Није дозвољено било какво прекидање и опструисање сигнализације (додатни прекидачи и системи за искључивање сигнализације), и свако уочавање неправилности у раду сигнализације биће санкционисано дисквалификацијом са трке. Обавезна су стоп светла у виду ЛЕД траке црвене боје на предњем и задњем вјетробранском стаклу које се активирају притиском на ножну кочницу.

**6. Мотор:** Дозвољена замјена мотора, тј. убацивање било ког доступног агрегата у шасију. Мотор мора бити адекватно учвршћен и обезбеђен. Дозвољен је сваки вид преправке носача мотора, његово померање у напред или у назад и све друге измене које не утичу на саму безбједност возача и окружења. Уколико се уоче неправилности у раду мотора, детонације, избакивање пламена у већим количинама и сл., возач је дужан да такав мотор доведе у функционално исправно стање да би наставио такмичење.

**7. Електрика:** Главни прекидач напајања струјом је обавезан. Он мора прекидати све електричне водове, акумулатор, алтернатор, паљење, електронске контроле, свјетла итд... Мора бити приступачан и из унутрашњости возила, као и са спољне стране. Команда главног прекидача напајања струјом на спољној страни возила мора бити позициониран на каросерији на доњем дијелу вјетробрана и означена црвеном искром у бијелом троуглу уоквиреном плавом бојом, са основом од минимум 12 см. Инсталација у возилу мора бити адекватно излована. Није дозвољено да спојеве жица буду неизоловани и да инсталација није адекватно причвршћена за возило или његове дијелове. Дозвољени су сви видови преправки система електричне инсталације на возилу, стим да сви спојеве морају бити адекватно обезбијеђени.

**8. Сједиште и појас:** Оригинално возачко сједиште мора бити замењено FIA хомологованом такмичарском, "кадицом", према FIA стандарду 8855/1999 или 8862/2009. Сједиште мора бити причвршћено за шасију завртњима у четири тачке. Није дозвољено да сједишта буду учвршћена само варовима, али се варови могу користити као додатни вид осигурања. Сигурносни појас мора бити хомологован од FIA, са окретном или притискајућом копчом за ослобађање у складу са Чланом 253.6, Додатка "J" FIA ISC са 4 или 5 везивних тачака за шасију. Сједишта и сигурносни појасеви за класу Street могу бити са истеклом хомологацијом. Сједиште за сувозача не мора бити идентично возачевом, али је обавезно да буде истовјетно причвршћено за шасију као и да има одговарајући сигурносни појас. Возач је одговоран за сапутника приликом вожње, и тек кад се

увјери да је сапутник правилно заузео своје мјесто, са одговарајућом опремом јавља да је спреман за вожњу.

**9. Куке:** Возило мора бити опремљено предњим и задњим прикључком за вучу који не смије да вири ван габарита возила и мора бити прописно означен и обојен црвеном, жутом или наранџастом бојом.

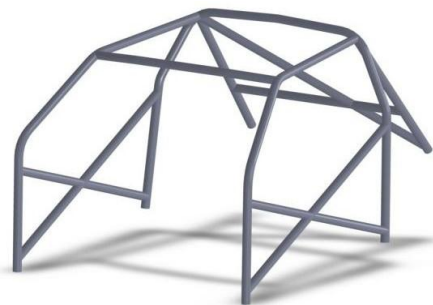
**10. Сигнализација:** Возило мора обавезно да има исправна стоп свјетла. Дозвољено је додавање естетских свјетлосних сигнализатора, али они уколико се користе у току трке морају бити активирани све вријеме од старта до краја трке, како њихова активација у току трке не би одвлачила пажњу другим такмичарима (стробоскопска свјетла, лед траке, украсно и декоративно свјетло и др.). Позициона свјетла су обавезна како би се у ноћним условима јасно видјела позиција возила на стази - два бијела свјетла напријед и два црвена са задње стране аутомобила.

**11. Лимарија:** Сви лимаријски дијелови на ауту: врата, блатобрани, гепек, хауба, морају бити адекватно причвршћени. Дозвољена је замјена дијелова лимарије комплетно или дјелимично дијеловима од фибергласа или других алтернативних материјала, завршна обрада тих дијелова мора бити таква да онемогући повреду, посјекотине или одеротине приликом случајног или намјерног доласка људства у контакт са истим. Врата морају са унутрашње стране имати плочу или тапаџир. Није дозвољено да врата имају само спољну оплату.

**12. Стакла:** Дозвољена је измјена свих стакала на возилу осим вјетробранског стакла и морају бити адекватно причвршћена. Отварање бочних стакала је дозвољено до 50% уколико возило нема заштитну мрежу на прозору (намјенски тракасти застор који онемогућава испадање возача или екстремитета ван возила у случају удеса). Возила опремљена заштитном мрежом нису у обавези да имају бочна стакла, као и да иста буду подигнута. Бочна стакла код возила за класу Street не смију бити затамљена, а за класу PRO могу бити затамљени максимално до 30 %.

**13. Акумулатор:** У случају да се акумулатор измијешта са своје оригиналне позиције у возилу, мора бити причвршћен на каросерију на адекватан метални носач са два метална стезача. Плус клема мора бити изолована. Акумулатор мора бити фиксиран и непомичан. У случају да се акумулатор налази у кабини, фиксиран за под возила, завртњима и матицама мора бити сувог пуњења. Ако се користи акумулатор са киселином, мора бити постављен и заштићен течно-отпорном заштитом према одредби члана 255.5.8.3 Додатка "J" FIA ISC.

**14. Roll bar:** Такмичење је у twin-drift дуелима дозвољено само аутомобилима са уграђеним заштитним кавезом - roll bar-ом, који не мора да има атест и сертификат, битно је да је адекватно постављен, да увезује кошеве аутомобила и кров и да обезбеђује возача и сувозача у случају удеса на стази. Цијеви треба причврстити у близини линија крова, у поду и на задњем (или додатно и на предњем) ослањању возила, уз бочне странице што је ближе спољним елементима каросерије. Употреба најмање једног дијагоналног елемента је обавезна (препоручује се више). Горњи крај крај дијагоналног елемента мора бити спојен до 100 mm од главне спојне тачке главног лука подупрт и ојачан везом на главни стуб и то на 100 mm од главне везне тачке заштитног кавеза. Веза са шасијом мора бити у минимум 6 тачака, предвиђених за тај тип возила. Roll bar мора бити израђен од бешавних челичних цијеви минималне чврстоће 350 Nm/mm<sup>2</sup>, димензија Ø 45 x 2,5 mm / Ø 50 x 2 mm за главни оквир, минимално Ø 38 x 2,5 mm / Ø 40 x 2 mm за остале



цијеви. Могуће је кориштење и CrMo (хром молибден) цијеви димензија  $\varnothing 45 \times 2,1$  mm за главни оквир,  $\varnothing 38 \times 2,1$  mm за остале цијеви. Цијев која пролази поред врата као и цијев која је иза предњих сједишта мора бити из једног дијела (не смије имати вар на било ком свом дијелу осим на вези са остатком roll bar-a). У подној везној тачки главни оквир на каросерију мора да буде причвршћен челичном плочом најмање дебљине 3 mm површине минимално 120 cm<sup>2</sup> и то заваривањем или учвршћена са минимално 3 сигурносна вијка пречника минимално  $\varnothing 8$  mm (чврстоће ISO 8,8 или веће) са одговарајућим подлошкама и матицама. Препоручује се да мјеста гдје кациге возача/сувозача могу доћи у додир са заштитним кавезом буду обложена спорогорљивим облогама у складу са FIA техничким листом број 23 „Облоге сигурносног кавеза“, стандардом 8857-2001, тип А.

Возилима без крова, односно кабриолет возилима, дозвољено је учешће на такмичењима само уколико поседују roll bar који посједује одговарајућу хомологацију.

Возачима који наступају само и искључиво у класи Street биће дозвољено учешће на комплетном такмичењу са возилом које не посједује roll bar у току њихове комплетне прве такмичарске сезоне. Њима је забрањено учешће у вожњи drift taxi-ја, као и излазак на стазу са сувозачем.

**15. WILDCARD правило:** Возило без roll bar-a у класи PRO не може учествовати на трци али може да учествује на тренингу и у квалификацијама, али резултат њихових квалификационих вожњи се не бодује за прелазак у twin drift. Таквим возилима је забрањено учешће у twin drift тркама, вожњи drift taxi-ја, као и излазак на стазу са сувозачем.

**16. Противпожарни апарат:** Обавезан је ручни апарат за гашење пожара минималног капацитета од 2 kg. Причвршћење за патос возила мора бити са металном копчом у свему према Члану 253.7.3.6 Додатка "J" FIA ISC. Препоручује се употреба халонског апарата.

Свако возило које учествује у трци мора имати техничку књижицу у којој ће техничка комисија уписивати налазе приликом техничког прегледа. Књижицу обезбјеђује организатор и уручује возачу који је обавезан да је има код себе на свакој наредној трци. Непосједовање техничке књижице повлачи са собом казну од 100,00 KM због поновног издавања техничке књижице.

Противпожарни зид, који повезује кабину и моторни простор, не смије имати ни један отвор без адекватне заштите.

## Члан 12.

### ПРИЈАВЉИВАЊЕ ЗА ТАКМИЧЕЊЕ

Захтјев за учешће на такмичењу мора се поднијети организатору путем обрасца за пријаву који је доступан на адреси организатора или веб сајту САКСРС.

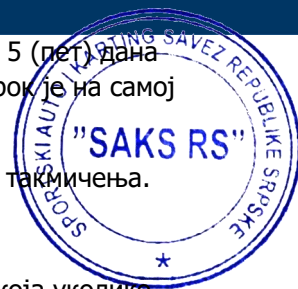
Пријава, прописно датирана и потписана од стране возача (само један возач по једној пријави) и потписана и овјерена од клуба, биће прихваћена само ако је плаћена чланарина за учешће на такмичењу.

Чланарина за учешће на такмичењу ће бити назначена у Додатном правилнику такмичења.

По самој чињеници потписивања пријаве, клуб и сви чланови његовог тима пристају да буду обавезани свим прописима на основу којих се организује такмичење.

Сваки возач који жели да учествује на такмичењу мора да се пријави организатору 5 (пет) дана прије почетка такмичења, други рок је 48 сати прије почетка такмичења, а задњи рок је на самој верификацији. Рок за пријем Пријава мора бити означен у Правилнику такмичења.

Ограничење броја пријава за такмичење ће бити наведено у Додатном правилнику такмичења.



Чланарина за учешће на такмичењу може бити уплаћена и на самој верификацији која уколико возач пошаље пријаву до првог рока (5 дана прије почетка такмичења) износи:

<b>ПРС У ДРИФТ-у</b>	<b>DPRS</b>	<b>DOC</b>
Износ чланарине	220,00 КМ	220,00 КМ

Уколико возач пошаље пријаву до другог рока (48 сати прије почетка такмичења) чланарина за наступ возача на такмичењу износи:

<b>ПРС у Дрифт-у</b>	<b>„DPRS“</b>	<b>DOC</b>
Износ чланарине	250,00 КМ	250,00 КМ

Уколико возач достави пријаву на сам дан такмичења-приликом верификације, чланарина за наступ возача на такмичење износи:

<b>ОПРС У ДРИФТ-у</b>	<b>„DPRS“</b>	<b>DOC</b>
Износ чланарине	300,00 КМ	300,00 КМ

Пријава са уплатом чланарине за учешће на такмичењу се може доставити и електронски, а оригинал на верификацији.

Организатор ће у цјелини вратити уплаћену чланарину у случајевима:

- ако се такмичење не одржи и
- возачу чија је пријава одбијена.

Возачу који је услјед више силе спријечен да се појави на такмичењу, а о томе писаним путем обавести организатора најкасније 2 (два) дана прије почетка верификације, враћа се 50% извршене уплате чланарине. Чланарина за учешће на такмичењу се не враћа у свим другим случајевима, када је дошло до дисквалификације возача, возило није прошло технички пријем - верификацију, или је дошло до спријечености возача или техничке неисправности возила да настави трку.

Возач који вози трку у иностранству ће на првој наредној трци бити ослобођен плаћања 100,00 ккм од котизације и дужан је да по већ наведеној процедури плати чланарину за учешће на такмичењу сходно испоштованом року подношења пријаве из става 7. до 9. овог члана од 100,00 до 220,00 ккм.

### Члан 13.

#### БИЛТЕН

Све измјене и допуне Правилника такмичења морају бити објављене у Билтенима, који постају дио Правилника такмичења. Возачи се о свим измјенама могу информисати и на официјелној страници САКСРС .



Билтени се штампају на жутом папиру и објављују на службеној Огласној табли, а могу се и електронски дистрибуирати.

Билтени морају бити нумерисани и датирани. Возач мора потврдити пријем Билтена својим потписом, осим ако је то неизводљиво за време одржавања такмичења.

### Члан 14.

#### САСТАНАК СА ВОЗАЧИМА (БРИФИНГ)

Састанак са возачима на дан трке одржаће се према објављеној сатници или информацији непосредно урученој на верификацији на месту одређеном за ту сврху.

Сви возачи морају бити присутни сво вријеме договореног састанка. Присуствовање брифингу је обавезно у тркачким комбинезонима који морају бити комплетно обучени (не само до појаса). У супротном возач ће бити кажњен новачано у износу од 100,00 км .

На састанку са возачима се детаљно прецизирају све ствари које се тичу трке, објашњава се структура стазе, показује путања и начин кретања, начин обиљежавања дијелова стазе и врше сви потребни договори везано за трку. На састанку возачи могу да траже појашњења дијелова Правилника, али организатор није дужан да возаче тада упознаје детаљно са Правилником, већ само да да појашњења уколико постоје сегменти које нису разумјели у потпуности. По потреби се прецизира начин иницијације на почетку трке, кретање од боксова до предстартног простора, начин формирања колоне или распоред возила у предстартном простору, путања до Стартне линије, начин давања сигнала о спремности возача за трку, сигнала за старт трке, показује се линија равнања, линија иницијације, позиција КТ, почетак и крај стазе, мијесто судијског тима, мијесто Директора трке, локације гдје ће се налазити људство на стази (редари, новинари), те уколико има потребе и зоне гдје је потребно посебно обратити пажњу на безбиједност. Саопштава се начин бодовања и указује на битне ствари везане за саму специфичност стазе и понашања такмичара на њој.

Казна за не присуствовање на договореном састанку, без најаве и пријављеног замјеника је искључење са трке. У случају кашњена возач или судија ће бити кажњен новчаном казном у износу од 50,00 км.

Изречене новчане казне морају се платити најкасније до следећег такмичења.

## Члан 15.

### ПРИМЈЕНА ПРАВИЛА ТАКМИЧЕЊА

Директор такмичења је задужен за примјену правила на основу којих се такмичење организује. У случају доношења одлука битних за одвијање такмичења, мора о свему у најкраћем року обавестити чланове Судијске комисије такмичења.

Сваки приговор прослеђује се Судијској комисији такмичења.



## Члан 16.

### СТАРТНИ БРОЈЕВИ, ОБИЉЕЖАВАЊЕ ВОЗИЛА И РЕКЛАМЕ

Организатор је дужан да обезбиједи бројеве у скалду са прописима овог члана.

Бројеви могу бити од броја 1 до 999. Сваки возач за возило има право да изабере свој стартни број.

Возачи који нису возили у претходној такмичарској сезони, желе да промијене стартни број, могу да изаберу три жељена а не попуњена стартна броја. Рок за пријављивање за стартне бројеве је 30 дана прије првог такмичења у сезони. Пријаве се шаљу на info@saksrs.net У случају да два возача бирају исти број предност има онај који је први послао пријаву.

У једној календарској години возачи су дужни да носе исте стартне бројеве на свим дрифт такмичењима.

Једном добијени стартни број не може да се мијења у току такмичарске сезоне.

Возач који долази на прву трку стартни број ће добити од организатора трке и тај ће број носити до краја сезоне. Возач овај број добија бесплатно.

Стартни бројеви на такмичарском возилу се налазе на:

- ✓ предњим лијевим и десним вратима висине 14 cm иза кога се исписује име и презиме возача,
- ✓ предњем вјетробранском стаклу висине 12 cm који се ставља у оквиру визира (бандароле),

На предњем ветробранском стаклу возила не смије се носити никаква реклама. Изузетак је трака (визир – бандарола) ширине до 15 cm – реклама „DCRS“ , а коју возачи морају носити залијепљену по ширини на горњем дијелу предњег вијетробранског стакла и без које возило неће бити примљено на такмичење.

Возачи морају на возилима носити и рекламе које обезбиједи организатор и које је предвидио Правилником такмичења, а чије димензије су:

- ✓ на предњем поклопцу мотора једна наљепница максималне димензије 450 cm<sup>2</sup> и
- ✓ са обе стране возила по једна наљепница максималне димензије 450 cm<sup>2</sup>.

## Члан 17.

### ВЕРИФИКАЦИЈА И ТЕХНИЧКИ ПРИЈЕМ



Верификација возача и технички пријем возила обављају се према програму и добијеном распореду који мора бити наведен у Правилнику такмичења.

Верификација и технички пријем може се обављати истог дана када је и тренинг са почетком не прије 07:00 часова, а завршити 2 сата прије почетка квалификација, који не може започети прије 09:00 часова.

Организатор може предвидјети да се верификација и технички пријем обавља и дан прије предвиђеног тренинга квалификација (у петак).

Не придржавање распореда или кашњење до 30 минута кажњава се новчаном казном од 50,00км.

Казна се уплаћује организатору на верификацији, у супротном неће бити примљени на такмичење.

Комисија такмичења може одлучити да возачу који касни више од 30 минута а до 60 минута дозволи да се изврши верификација и возило прегледа. Возач мора доказати да је његов касни долазак био због више силе.

Верификациона комисија задужена је за пријем и евиденцију возача/такмичара, прегледа сва документа возача и врши додијелу стартних бројева и акредитација/наруквица. Возач мора лично да се појави на верификацији. За вријеме трајања такмичења на огласним таблама објављује службене резултате, прихвата и прослијеђује питања такмичара судијама и Директору трке.

Приликом техничког пријема, возач је дужан да донесе такмичарско возило у простор за технички пријем предвиђен Правилником такмичења са постављеним стартним бројевима, наљепницама спонзора организатора и САКСРС и осталим прописаним ознакама, потпуно припремљена за такмичење.

Довожење возила на технички пријем сматра се као изјава о усаглашености. Технички пријем не представља потврду да је возило у складу са важећим прописима.

Приликом техничког пријема, визуелно се контролише исправност возила, опремљеност и усаглашеност возила, његове сигурносне, остале опреме као и сигурносне опреме возача, гдје ће Техничка комисија организатора попунити Технички картон возила.

Уколико је у току такмичења дошло до оштећења возила, иста се уписују у Технички картон са примједбама, а возач је обавезан да на наредном такмичењу доведе возило у исправно стање на коме ће га прегледати Техничка комисија организатора.

Техничка комисија организатора је обавезна да у предстартном простору изврши провјеру правилности употребе сигурносне опреме.

Ако се на техничком пријему утврди да поједина возила нису припремљена у складу са Хомологацијом или прописима техничка комисија може дати возачима тих возила одређено вријеме за отклањање недостатака.

Било које возило које је, након што је прошло контролу, демонтирано, модификовано или поправљано на начин који може утицати на његову безбједност или доводи у питање његову усклађеност, или је било укључено у инцидент са сличним последицама, мора се поново довести техничкој комисији на преглед.

Директор трке може захтијевати да било које возило укључено у инцидент заустави и провјери.

Сваки клуб може, за своје возаче на Техничком пријему да пријави резервна возила или моторе, под условом да се за та возила/мотори ураде посебни Технички картони. Резервни аутомобил не може бити такмичарско возило са којим је већ неко пријављен за такмичење. Резервна возила и мотори који су примљени на такмичење, морају да буду у сервисном паркишту, уколико нису у употреби и морају на погодан начин да буду обиљежена. Резервно возило у трци може да се користи. Коришћењем резервног возила, исто престаје да буде резервно возило осталим возачима за које је пријављено као резервно.

Сваком возачу следује 1 + 3 акредитације/наруквице за чланове тима и акредитација за spoter-a који се убраја у 3 члана тима. Свака акредитација/наруквица преко тог броја се купује код верификационе комисије по умањеној цијени у договору са организатором трке.

#### Члан 18.

### СЕРВИСНО ПАРКИРАЛИШТЕ

Сервисно паркиште је простор са бетонском или асфалтном подлогом уз стазу одређен од стране организатора у коме се могу вршити поправке возила прије и после вожњи тренинга, квалификације или прије трке и евентуално доливање горива. Возач у сервисно паркиште - box може улазити колико год пута хоће и вријеме проведено у box-у није ограничено.

По извршеном техничком пријему, возила се довозе у сервисно паркиште које не могу напустити до почетка тренинга.

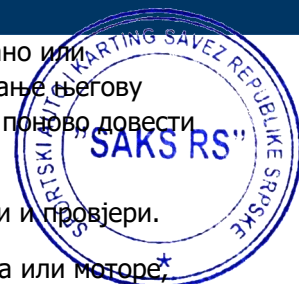
У сервисно паркиште је дозвољен улазак само једном пратећем возилу у тиму. Свако возило које улази у овај простор мора бити обиљежено наљепницом или ознаком које добија сваки тим по доласку и верификацији, а ради лакшег препознавања од стране редара. Број улазака и излазака ових возила у току манифестације је неограничен. Остала возила која немају ознаку, немају право уласка у простор за боксеве.

Сви радови на возилу морају бити завршени најмање 10 минута прије времена предвиђеног за улазак у такмичарски простор. Приликом напуштања box-a возач мора поштовати све сигнале добијене од судије који је на излазу из бокса.

Сваки тим или појединац је дужан да за себе обезбједи алат и дизалицу. Организатор трке није дужан да обезбјеђује алат. Организатор може, али није обавезан да помогне.

Сваки тим је обавезан да у box-у поседује С6 ПП апарат, а приликом поправке аутомобила у box-у, је потребно обезбједити лак приступ до истог.

За возила која учествују у трци, организатор је дужан да обезбједи службу за замијену гума (професионални вулканизер) како на тренингу тако и на квалификацијама и twin drift тркама.



Служба не мора бити у простору за бокс-еве, него се гуме од свих учесника могу транспортовати до мијеста за замјену гума.

Постављање тенди, шатора, штандова, као и ограђивање простора је дозвољено у оквирима простора који је тим добио на располагање. Тенде морају бити адекватно причвршћене да не би неког повриједиле или оштетиле аутомобиле.

Припрема хране у простору за бокс-еве, за потребе тима је дозвољена. Обавеза тима је да након манифестације простор који је добио на употребу врати у првобитно стање, да не оставља иза себе смеће, погонска горива, мазива, дијелове каросерије и други отпад и остало што је коришћено или је одбачено. Уколико се користе средства за термичко спремање и догревање хране, роштиљ, котлић и слично, обавеза тимова је да на крају трке обезбиједи и спријечи стварање услова за избијање пожара.

Пуштање музике у боксу је дозвољено уколико та музика не изражава говор мржње, неки вид нетрпељивости, вређа национална или вијерска осјећања или позива на насиље.

По завршетку манифестације, сваки тим је дужан да простор, који му је опредељен, остави у затеченом стању.

У простору сервисног паркишта није дозвољена никаква маркетиншка активност, дијелење летака, комерцијална презентација производа или излагање у сврху промоција као и продаје истих, сем промоције ауто клубова и то искључиво у договору са организатором. Такође није дозвољено промовисање било каквих других манифестација, такмичења, спонзора и догађаја без претходног добијања одобрења од стране организатора манифестације. Возила и простор бокс-ова могу бити брендирани са ознакама спонзора, али сваки вид маркетиншке дјелетности, ангажовање промотерки, подјела производа и комерцијализовање може бити реализовано само у договору са организатором.

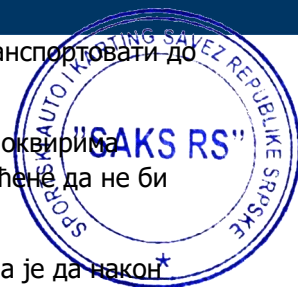
У циљу заштите животне средине, обавезна је употреба непропустљивих ПВЦ простирки испод возила димензија које прелазе величину возила минимално по 50 см са сваке стране. Недостатак исте се новчано кажњава.

После завршеног тренинга, квалификација и трке за ПРС и ОПРС возачи су обавезни да своја возила доведу у сервисно паркиште, гдје могу вршити поправке и подешавања возила све до времена које пропише организатор, а које не може бити мање од 2 (два) сата од завршетка трке за ПРС, а најкасније до 22:00 часа. По истеку тог одобреног времена, сви возачи, механичари и остала лица морају напустити сервисно паркиште, и могу се поново вратити у сервисно паркиште следећег дана, у одобрено вријеме које организатор одреди (препоруча од 07:00 часова), али најмање 2 (два) сата прије почетка тренинга и квалификација за ОПРС „Day of Champions - DOC“.

Организатор је у обавези да обезбиједи чување возила.

Када се у сервисном паркишту укаже потреба да се изврши поправка возила уз примјену апарата за варење, или промијена резервоара за гориво и бензинске пумпе дозвољено је под условима:

- ✓ да су присутна два ватрогасца са ватрогасном опремом за гашење запаљиве течности,
- ✓ да се око возила осигура одговарајући безбиједни простор,
- ✓ да се на возилу не врше никакви други радови за вријеме пражњења и/или пуњења резервоара и
- ✓ да се рад обавља уз надгледање судије.



Публика има приступ боx-овима, како би разгледали возила. На возачима и члановима тима је да се брину о безбједности своје опреме, као и безбједности посјетилаца при кретању возилима кроз боx.



#### Члан 19.

### МЈЕРЕЊЕ БРЗИНЕ

Обавеза је да се мијерење брзине врши радаром.

Мијерење брзине током квалификација се врши увек са исте позиције, а организатор је дужан да ова мерења унесе у службене резултате.

#### Члан 20.

### ТРЕНИНГ

Организатори су дужни да организују тренинг на дан трке. Тренинг се одржава минимално два пута.

Прије почетка тренинга возачи морају доћи у предстартни простор на изласку из сервисног паркишта. За излазак на стазу мијеродаван је сигнал који заставом даје судија на старту. Накнадни излазак на стазу, могућ је само по одобрењу судије старта. Вријеме за тренинг се може продужити ако за то постоје услови, а одлуку о томе доноси Директор трке. Тренинг се вози у двије групе возача по сатници. Саставе група одређују судије. У случају квара на стази, возач може тражити пробни круг након поправке и ако на стази није тренинг његове групе.

#### Члан 21.

### ТРКА

Дрифт ПРС "DPRS" ОПРС "DOC" се састоји из два дијела. Први дио такмичења су квалификације након чега се 32, 16 или 8 најбоље пласираних возача квалификују за даљи ток такмичења, односно twin drift дуеле. У квалификацијама може да учествује до 45 возача.

#### Члан 22.

### ОПШТА ПРАВИЛА ТАКМИЧЕЊА

Старт се одвија из мијеста, а сигнал (допуштење) за старт даје судија који се налази на старту. Возило не може стартовати ван предвиђеног редослиједа.

Сваки возач који није приступио старту у своје стартно вријеме, из било ког разлога односно на позив стартног судије биће дисквалификован из даљег тока такмичења.

Трка је завршена када возило пређе линију циља, након чега је возач обвезан да смањи брзину и упутити се према свом box-у, сходно упутствима службених лица.

Старту у квалификационом дијелу приступа само по један дрифтер, на позив стартног судије. У twin drift дуелима приступају по два возача.

Ако је возач стартовао прије сигнала судије на стартној позицији, исти ће бити враћен да понови старт.

Уколико за вријеме трке, било да је у питању квалификациона или twin drift трка, дође до квара на возилу, пуцања или било каквог другог дефекта на пнеуматичима, отказа појединих дијелова, пожара или било каквог другог вида не исправности или оштећења, нестанка горива и сл, које може брзо и лако да се отклони, може се возачу одобрити вријеме у трајању до 5 минута за довођење аутомобила у исправно стање. По добијању одобрења, возач пребацује своје возило до box-а, а следећи возач заузима стартну позицију.

Уколико до краја квалификација возач не оспособи возило, додељују му се бодови из најбољег круга који је до тада возио, без могућности каснијег наставка вожње у квалификацијама. У twin drift дуелима такође је дозвољено брзо отклањање недостатака, стим што се круг у ком је дошло до квара бодује са 10-0 бодова у корист другог возача за тај круг у ком је дошло до неисправности. Уколико возач не оспособи возило у предвиђеном временском року, губи и други круг такође са 10-0. У случају да је возач због квара на свом возилу замијенио своје возило са неким од такмичара, уколико дође до twin drift дуела између два возача који дијеле исти аутомобил, та трка неће бити одржана и њима се омогућава да се усагласе о томе ко је победио, и да одлуку о томе пренесу судијама. У случају да не могу да се усагласе, победио је онај чији је аутомобил у функцији. Возач смије да мијења возило само једном у току квалификација и twin drift трка.

Уколико возач браником свог возила закачи - обори до 3 везана чуња који обљежавају стазу, то се не бодује негативним бодовима, а све преко 3 узастопна чуња повлачи негативне оцијене за правилност путање.

## Члан 23.

### КВАЛИФИКАЦИЈЕ

Возач поставља возило на линију старта и када је спреман за почетак трке, даје знак лицу на старту које сигнализира почетак трке. Возач креће са возилом и убрзава до доласка на линију иницијације, на којој је обавезно започети дрифт, и ту почиње његово оцијењивање и бодовање. Циљ возача је да одржава возило што дуже у контролисаном проколизавању, да прати идеалну замишљену линију стазе, са што мање прекида у дрифту, да оствари што већи угао отклона уздужне осе аутомобила у односу на правац кретања и да га одржи током цијеле стазе, да прелази из једног у други дрифт са што мање корекција и да иде на контролне тачке (арех-е) са што већом прецизношћу. Крај дрифта означава прелазак обиљежене хоризонталне попречне линије која означава крај трке или чуњева који обележавају крај стазе. Сваки возач класе PRO за ПРС и ОПРС у квалификацијама вози 2 круга, док возачи класе Street возе три круга. Квалификациони кругови се не морају возити један за другим. Пласман возача на квалификацији се одређује на основу збира бодова освојених у бољем кругу. Уколико два возача имају исти број бодова у једном кругу, онда се у обзир узима и други круг, односно у класе Street трећи круг да би се одредила позиција



возача. Уколико се деси да оба возача имају идентичан збир бодова освојених у квалификацијама, ради одређивања њихових позиција може се дозволити по један додатни круг за оба возача.

У квалификационим вожњама бодује се:

- почетак дрифта (иницијација дрифта, брзина уласка у прву кривину),
- угао (отклон угла хоризонталне осе аутомобила у односу на правац кретања),
- брзина проласка кроз кривину и брзина уласка у прву кривину - иницијација – прецизност - контакти са контролним тачкама - општи утисак (количина дима погонских тачкова, атрактивност вожње),
- идеална путања (праћење замишљене идеалне путање, прекиди у контролисаном проклизавању и сл).



**Угао:** Максимално се бодује 30 бодова по кругу. Угао у дрифту је угао уздужне осе аутомобила који треба да буде што већи у односу на правац кретања. Максималан угао треба да буде од почетка и одмах, а не да се постепено повећава помоћу снаге мотора. Такође треба избјегавати, екстремни нагибни угао на излазима из кривина који смањује брзину аутомобила. Врло је важно да аутомобил течно прелази из једне у другу кривину. Груби, прелази са прекидима у дрифту и ка лијевој спољној тачки стазе, оцијењиваће се негативно. У овом сегменту до изражаја долази способност возача да вијешто контролише свој ауто. Такође, ови маневри морају бити изведени уз апсолутну контролу и сигурност у минималном времену, показујући судијама да постоји прецизност руковања аутомобилом и сигурност у вожњи. Када је у питању утисак да се неке ствари догађају случајно и без апсолутне контроле возача или када возач користи ручну кочницу за вршење корекције путање у зонама гдје успоравање није дозвољено, онда се поени одузимају. У случају да возач вози праволинијски дужи од 2 m у кривини тај круг му се бодује са 0 бодова.

**Брзина:** Максимално се бодује до 30 бодова по кругу и односи се на брзину уласка у прву кривину, и брзину проласка стазе. Брзина се мијери радаром увек са исте позиције при уласку у прву кривину.

**Прецизност:** Максимално се бодује 10 бодова по арех-у. 10 бодова за остварени контакт са арех-ом, а да притом арех није оборен или за пролазак мањи од 10 cm од арех-а, а 0 бодова се добија уколико се промаши или обори арех.

Зона бодовања арех-а износи 20-50 cm и означена је на стази. У оквиру овог бодовања сагледава се и идеална путања возила. Одступање од идеалне путање одузима бодове из сегмента прецизности. Осим клипинг поинта, арех-а или контролне тачке што је заправо један исти назив за репер који се оцијењује, на стази се бодују и клипинг зона и wall (зид) који могу бити постављени умјесто једног од три арех-а. Клипинг зона је проширена зона и мора бити површине минимум 5x1 m. Аутомобил мора проћи кроз цијелу клипинг зону од почетка до краја. Ако аутомобил не прође кроз зону (промаши је) он за ту зону (која је постављена умјесто једног од арех-а) добија 0 бодова. Пролазак кроз цијелу зону доноси 10 бодова.

Wall се поставља умјесто једног од арех-а и означава зид те га као таквог судије посматрају. Возач добија 10 бодова за пролазак мањи од 20 cm од wall-а или ако га додирне популаран назив "kiss the wall"). У случају да возач удари и помјери wall иза линије која је нацртана раније иза зида, он добија 0 бодова ЗА ЦИО КРУГ јер се сматра да послје удара у зид не постоји шанса да настави

дрифт. Ако дође до удараца у wall возач је дужан да се врати на старт или у box ако му је то други квалификациони круг.

**Општи утисак:** Максимално до 10 бодова по кругу. Судије додјељују бодове сходно карактеристикама аута, дужини непрекидног и повезаног контролисаног проклизавања, праћењу идеалне путање и самом визуелном ефекту понашања аутомобила на стази. Укупна слика и утисак се оцијењују и имају везе са теоријским границама до који могу доћи возачи или су их превазишли током дрифта. Пролази у кривинама при малим брзинама, при скромном броју обртаја, чак и ако имају добре линије, неће импресионирати судије. Важан фактор у оцијени је контролисани улазак аутомобила у кривине, а не проклизавање при излазу. Такође, такмичарска возила велике снаге (са великим бројем kW) који немају "Експлозивност" ће бити оцијењени са нижим резултатом. На крају, судије ће позитивно оцијенити превазилажење ограничења у вожњи аутомобила. Глатка вожња, фиксно управљање и гас без непотребних исправки, биће позитивно оцијењени. Све наведено се односи на квалификације и на twin drift.

**Почетак дрифта: Возачу који не започне дрифт на за то предвиђеном мијесту прије прве кривине или то уради на неадекватан начин оцијењује се са 0 бодова.**

НАПОМЕНА: У случају да возач у обе квалификационе вожње има резултате нула, онда он не може ући у twin drift, пошто се не сматра безбиједним и способним да се такмичи и бори са другим возачем.

## TWIN DRIFT

У twin drift дуелима бодовање је засновано на принципу подијеле 10 бодова између два возача. Такмичење се састоји из два дијела. У првом дијелу један возач је водећи односно лидер и труди се да вози што савршеније, исто као и у квалификацијама, а други пратиоц (нападач) има задатак да што правилније прати оно што ради лидер и да му буде на што мањем растојању. У другом дијелу такмичења, возачи мијењају позиције и поступају истокао и у првом дијелу, само се улоге мијењају. Водећи возач-лидер је у предности зато што задаје путању (вози као на квалификацијама, по арех-има и истом брзином) тако да нападач мора да се прилагођава како би се избјегао удес или направио грешку и окренуо се настази. Ако лидер у току вожње не иде ка арех-има него вози другом путањом, нападач је такође у обавези да га својим начином вожње копира и да му буде што је могуће ближе. У напријед наведеном случају лидер губио дређене бодове због лоше путање.

1. Возач који је у квалификацијама имао бољи резултат заузима позицију лидера, а возач који је имао мање бодова вози као нападач. На старту, оба возила се налазе једно поред другог и након потврде да су спремни, добијају сигнал од стране стартног судије за почетак трке, када "пунимгасом" убрзавају један поред другог до линије иницијације - равнања, која је прије прве кривине хоризонталном и вертикалном сигнализацијом видно обиљежена, а на којој морају бити у истој линији са одступањима која несмију да прелазе више од 1 m. Од линије равнања оба возача морају да иду пуним гасом, БЕЗ калкулација. Калкулације ће бити санкционисане.

**У случају да је растојање веће од 6 m вожња се прекида и врши се рестарт (понављање старта). Ако се ситуација понови онда је то „неактивно праћење“ (inactive chase) и оцјењује се са 0 поена.**

2. Почетак дрифта је обавезан на линији иницијације, која увијек мора бити јасно и видљиво обиљежена.



3. У случају окретања возила на стази за угао који је већи од 120 степени у односу на задати правац кретања, возач који се први окрене губи круг са 10-0. У колико се лидер окрене на стази, и то доведе до нужне реакције нападача којом се након тога и он окрене, лидер губи тај круг са 10-0.

У ситуацији да се лидер окренуо на стази, нападач је обавезан да стазу изведе до краја у дрифту, али под условом да је могао безбедно да изврши обилажење.

У случају да се нападач окренуо, лидер треба да изведе стазу до краја у дрифту.

Ако се догоди да се након окретања једног возача и други возач приликом наставка вожње окрене на стази, тада ће резултат тог круга бити 0-0.

4. У случају судара током twin drift-а возач који прати (нападач) је крив и губи тај круг 10-0 у корист удареног (лидера) осим ако се судар десио након губитка контроле над возилом возача у првом возилу (лидера) и у том случају нападач добија круг резултатом 10-0. **Намијерно ударање противника у току трке и онеспособљавање његовог аута за даљи наставак такмичења сматра се неспортским понашањем и повлачи са собом дисквалификацију са такмичења.**

5. У twin drift-у лидер диктира путању и труди се да иде на арех-е. Задатак лидера је да што правилније вози и да прилази арех-има исто као и приликом квалификација. Нападач вожњом копира лидера трудећи се да приђе што ближе и да уколико је могуће вози паралелно са њим.

Ако лидер у току вожње не прилази арех-има него вози другом путањом, нападач је такође у обавези да га прати, копира и да му буде што ближе. У том случају лидер губи бодове због лоше путање. У колико лидер оде предалеко од идеалне путање а нападач има могућност да изврши претицање између унутрашњег арех-а и возила лидера, то смије да уради. Уколико га претекне мимо зоне арех-а, односно на позицији где није безбиједно и тиме доведе у опасност себе, другог возача или публику нападач губи круг резултатом 10-0. У случају да пратиоц изврши претицање на безбиједан начин последице губитка контроле над возилом лидера те извршио билажење или претицање, нападач добија тај круг резултатом 10-0. Забрањено је свако претицање ван идеалне путање. Лидер има право корекције и промијене путање, чиме омета нападача, али ће судије у том случају боље оцијенити вожњу нападача и сматрати те поступке корекцијама путање лидера које нису пожељне. Строго је забрањено нагло кочење или активација ручне кочнице лидера након преласка половине кривине, или на изласку из кривине. Ручна кочница може да се користи од стране лидера само при уласку у кривину и у првом дијелу кривине и приликом пребацивања са једне на другу страну.

Ако се аутомобили нападача и лидера додирују приликом дрифта, а притом се не омета дрифт противника, додиривање је дозвољено (браник, гума).

Ако аутомобил нападача повећа брзину уз исправљање и смањење свог угла и на такав начин врши притисак на возача аутомобила који слиједи (лидера), негативни поени иду нападачу. Додатни негативни поени се добијају када аутомобил нападача не скенира и не прати линију лидера.

6. У колико је резултат изједначен, без обзира на нумеричке вриједности резултата, twin drift се понавља, односно возе се поново обе рунде, и побиједник је онај такмичар који оствари бољи резултат у тим дуелима. У колико и последице поновљених дуела резултат буде неријешен, иде се на "Sudden death" рунду, у којој се вози један круг, и побиједник је онај такмичар који оствари бољи

резултат у тој рунди. Лидер је у том случају возач који је имао више бодова у квалификацијама. "Sudden death" се у случају не ријешеног резултата понавља све док се не оствари бодовна разлика у корист једног од возача.

7. Ударање односно додиривање чуњева браником се не сматра грешком.

8. Ударање односно додиривање заштитних гума браником се не сматра грешком уколико аутомобил није испао из дрифта.

9. Обарање арех-а у twin drift-у одузима бодове возачу који га је оборио.

10. На линији иницијације дрифта лидер не смије имати брзину мању од 10 % у односу на брзину на иницијацији у квалификацијама. У случају да је брзина мања од прописане вожње се понавља. У случају поновљене грешке лидер губи ту трку 10-0.

11. Забрањена је замијена пнеуматика након прве вожње у twin drift-у.

12. Првосеозивоожњаза 3 (треће) мијесто, а наконтогафиналновоожњаза 1 (прво) мијесто.

13. **Fair play** правило: Правило 10 min не важи у случају када је оштећење изазвао противник. У том случају такмичар има времена до задњег twin duel-а да поправи ауто.

**НУЛА** поена се добија у следећим ситуацијама:

1. Окретање (током квалификација или twin duel-а), пролажење кроз линију циља док је ауто већ почео да се окреће и када се окрене на кон циља када је ауто већ изгубио контролу,

2. Свесно успоравање дрифта током twin duel-а,

3. Када се јасно види да возач не показује fair play током вожње на стази,

4. Два или више точкова на стази током квалификација и twin duel-а,

5. Ударање у зид (wall) тако да се исти помијери преко обиљежене линије,

6. Изражено подуправљање током квалификација или twin duel-а,

7. Намјерно ударање противника током вожње причем усенаруши његова путања,

8. Престанак дрифта у дрифт зонама,

9. Отварање било ког дијела ауто током квалификација или twin duel-а,

10. Када нападачима предност од 10-0 па онда намијерно заостаје за лидером и

11. Након два застопна лошастарта.



## ПРАВИЛА ПОНАШАЊА

### Члан 24.

#### ПРАВИЛА ПОНАШАЊА У БОКС-у (простору за смјештај и припрему такмичара)



Забрањено је конзумирање психо активних супстанци и алкохола прије и у току саме трке. Сваки возач је дужан да приступи обавезном алко-тестирању приликом верификације. Уколико одбија алко тест или се алко-тестом утврди да је вриједност већа од 0 промила, таквом возачу се забрањује учешће у даљем току такмичења. Такође, у току саме трке или тренинга, вршиће се контролна тестирања насумичним тестирањем појединих возача или циљаним тестирањем ако се уочи конзумација алкохолам и утврди да је возач у било ком степену алкохолисаног стања, биће му онемогућено даље учешће. Број ових тестирања у току трке је неограничен. Возачи код којих се утврди да се налазе у алкохолисаном стању било ког степена се аутоматски искључују из даљег тока такмичења и немају право на повраћај котизације за учешће у трци.

Током такмичења, свака возња унутар сервисног паркишта мора бити прилагођена ситуацији и гужви, обављена са знатно смањеном брзином кретања до 10 km/h и крајње опрезно. Возач сноси одговорност и дужан је да поштује ограничење брзине. За прекорачење брзине у box-у Директор такмичења изриче возачуновчану казну у износу од 100,00 до 300,00 км у зависности од тога колико је брзина прекорачена. Ово важи за такмичарска возила и за сва пратећа возила, укључујући моторна возила на два точка, квадове, електричне тротинете, бицикле, сегвеје и ховерборде.

У сервисном паркишту и предстартном простору је забрањено загријевање гума (burn out), окретање возила тестирање, проклизавање и било какав други вид небезбједног и неприлагођеног управљања возилом. Непоштовање ове одредбе кажњава се дисквалификацијом са трке, а у случају повреде људства или оштећења имовине може се и трајно забранити учешће на наредним манифестацијама. Загријевање гума дозвољено је у стартном простору, али искључиво у покрету како неби дошло до оштећења подлоге. Сва потребна тестирања која се тичу припреме возила за саму трку биће искључиво на стази у току тренинга у складу са Чланом 20. овог Додатка. Паљење гума у месту на стази (burn out) је строго забрањено што се кажњава одузимањем 50 бодова. У случају оштећења подлоге намијерним поступком, који је противан овом правилнику, од возача ће се захтевати да штету надокнади.

Дрифтер је дужан је да се по позиву судије или Директора трке у најкраћем року појави на техничком прегледу или месту које буде одређено за састанак, ради давања смијерница или других активности у домену трке. Непојављивање возача на техничком прегледу или на старту повлачи за собом дисквалификацију са даљег такмичења (у изузетним ситуацијама може се одобрити одсуство возача али само ако је благовремено најављено, и у том случају неко од чланова тима може бити присутан на верификацији и техничком пријему, али возач је дужан да прије изласка на стазу обави обавезно алко-тестирање). На крају сваког састанка обавезно је потписивање листе присутности на брифингу.

У току тренинга, квалификација и трке, дозвољен је улаз на стазу само када му Судија или Директор трке то дозволи. Непридржавање овог правила се кажњава одузимањем 50 бодова у укупном пласману.

Возач може Судији на старту или Директору трке дати сугестију о стању стазе и евентуалним примједбама, уоченим препрекама, обореним чуњевима и др. У случају уочавања било каквих неправилности и нерегуларности, понашања возача или чланова његовог тимова које није у складу са прописима свако ко то уочи дужан је да о томе у најкраћем року обавјести Судију или Директора трке, уколико они то нису уочили, и да спријечи лично, у домену својих могућности, сваку ситуацију која би могла довести до угрожавања безбједности људи и доношења материјалне штете.

Забрањено је било какво намјерно оштећење или довођење у опасност другог возила и лица, на стази и ван ње, возилом или лично, изражавање незадовољства кроз агресивно понашање, физички, вербални или сваки други вид напада на друга лица и угрожавања безбједности, вријеђање по националној, вијерској или било којој другој основи, и било какав други вид агресивног и неприлагођеног понашања које угрожава или понижава учеснике манифестације. За било какав вид неслагања са резултатима, приговорима на рад организације, било да су у питању ствари везано за организатора или се односи на судије или на друге возаче, постоје прописани начини за улагање приговора и то је једини вид ријешавања спорних ситуација. Сваки поступак возача или чланова тима који је у супротности са овим биће санкционисан, а зависно од тежине и последица које проишају, може се и трајно забранити учешће на тркама организатора.

Такмичарском возилу из ког цури или капље нека течност, а од које се мијењају и смањују употребна својства стазе, и захтијева њено чишћење, неће бити омогућено такмичење. Контрола комплетности возила, сигурносне опреме, евентуалних цурења течности биће обављена од стране техничке комисије на улазу у зону предстарта. У случају да техничка комисија, у било којој фази такмичења, установи цурење течности из такмичарског возила истом неће бити дозвољен улазак у зону за хлађење аута, као ни излазак на старт.

## Члан 25.

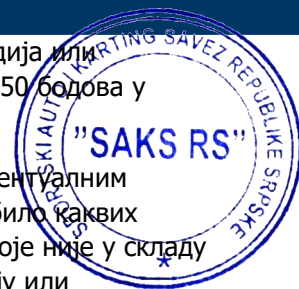
### ПРАВИЛА КРЕТАЊА И ПОНАШАЊА НА СТАЗИ

Свако кретање по стази и површинама око стазе, које спадају у заштитну зону је **ЗАБРАЊЕНО**.

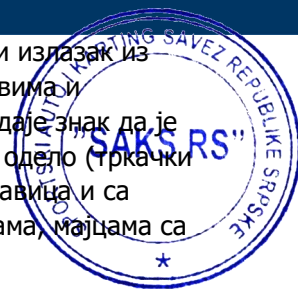
У току тренинга, квалификација и трке, особље које се налази у близини стазе или се због свог задужења креће по стази и површинама поред стазе, мора носити маркере – флуоресцентне прслуке.

Возач који је на старту (у комплетној опреми и везан), може почети са својом вожњом тек након што му судије или Директор трке то дозволе. Дозвола за старт трке значи да возач може кренути, да је стаза спремна за нову вожњу (претходни возач завршио вожњу, нема срушених чуњева, заставица, уклоњена евентуална цурења течности по стази итд..). Одговорност возача је да о свим уоченим стварима које могу имати утицаја на безбједност учесника на стази одмах обавијести судије, Директора трке или лице из организације.

Safety Car може обићи стазу по налогу судија или Директора трке. Safetycar није обавезан на трци. Организатор одлучује која возила и возачи могу да возе druft taxi.



Возач је одговоран за правилно осигурање и безбједност сувозача, његов улазак и излазак из возила, правилно смијештање у сједиште, правилно осигурање сигурносним појасевима и постављање заштитне кациге. Тек кад се увијери да је сувозач правилно осигуран даје знак да је спреман за излазак на стазу. Сувозач на тренингу није у обавези да носи заштитно одећо (тракачки комбинезон), али као и путника у drift taxi-ју мора бити у одећи дугих рукава и ногавица и са заштитном кацигом. Забрањена је вожња сувозача и путника у drift taxi-ју у папучама, мајцама са кратким рукавима, шортцевима, кратким сукњама итд...



У току тренинга на стази може бити више од једног возила, ако Судија или Директор трке то дозволе. Исто је дозвољено за вријеме drift taxi вожњи. Улазак на стазу, док је једно возило већ на стази, без одобрења Судија или Директора трке, а кажњава се дисквалификацијом са даљег такмичења уколико изазове веће угрожавање безбједности или дође до удеса.

У току квалификација, на стази се налази само ЈЕДАН аутомобил. Публика НЕМА приступ стази и површинама око ње.

Ако возач прекине трку због окретања возила на стази не смеје да настави вожњу, већ најкраћим путем мора да изађе са стазе. Уколико возач не испоштује наведено правило биће кажњен од стране Директора такмичења новачаном казном у износу од 50,00 км.

Ако возач прекине трку због механичког квара или неког другог разлога, своје возило мора одмах да уклони са стазе, о томе мора да обавијести стратног судију и поступи по упутствима службеног особља. Уколико возач није у могућности да уклони возило са стазе, оставља га на мијесту квара, и поступа по упутствима службених лица, и то возило мора бити у најкраћем временском периоду одвучено са стазе. Забрањено је било какво извођење радова на возилу (сем радњи које су нужне како би возило било могуће одвести са стазе, исправљање делова лимарије који не дозвољавају окретање точка, деблокада склопова који онемогућавају одвожење и сл), замијена пнеуматика, рад са експлозивним течностима и горивом док се возило налази на стази.

У случају незгоде на стази, возилу може прићи искључиво особље било ког тима које је раније пријављено као такво. Улазак особља на стазу могуће је тек и искључиво по одобрењу и давању сигнала од стране Судија или Директора трке. Није обавезно ношење рефлектујућих прслука за људство које улази на стазу ради извлачења возила са стазе, оправке и сл.

## Члан 26.

### ОБАВЕЗЕ СУДИЈА

Такмичењем за Дрифт ОПРС DPRS руководе Судије такмичења у име организатора. Почињу с радом сат времена раније од програмом предвиђеног пријема возила.

Чланови судијског тима су:

1. Директор трке,
2. Руководилац судијског тима и 2 члана судијског тима,
3. Стартни судија.

Судије имају права и обавезе које су одређене овим правилником:

- судије одлучују о врсти казне у случају кршења правила по Додатку,
- судије могу одобрити нову трку у случају једнаког броја бодова,
- судије могу одобрити промијену возача,
- судије могу прихватити или одбити исправке које предлажу судије на стази,
- судије могу изрећи казне,
- судије могу изрећи искључења,
- судије могу промијенити редослијед такмичења,
- судије могу забранити наступ на такмичењу било којем возачу или возилу за које сматрају да је опасно или за које директор такмичења пријави да је опасно,
- судије могу да одгоде такмичење због озбиљних сигурносних разлога или у случају више силе,
- судије могу измијенити програм на било који други начин у складу са захтијевом Директора такмичења или организатора како би се осигурала већа сигурност возача, такмичара и јавности,
- судије могу донијети одлуку о заустављању трке.

-судије могу донијети одлуку о понављању старта. Након ријешавања евентуалних приговора, судије привремене резултате проглашавају коначним, објављују их као коначне, а тек по завршетку свечаног проглашења резултата и додијеле признања судије престају са радом.

Све судије које учествују у спровођењу такмичења обавезни су да савјесно и у складу са Правилником спроводе такмичење, без активности или дијеловања који штете манифестацији као и равноправности свих судија.

а) Директор трке је заједно са стартним судијом и особљем задуженим за предстартну зону задужен за смештај такмичарских возила на њихова паркинг мијеста, правовремено обавештавање и позивање возача на тренинге и трке, надгледање сигурносних услова на полигону за такмичење и у сервисном паркишту возача као и по потреби изриче опомене и казне, у складу са овим Правилником, које потврђују судије.

б) Стартни судија смијештен је на улазу стазе на старту и задужен је за поштовање распореда такмичења, он прати сигурносне елементе на возилима и даје знак возачима за старт.

в) Судије на стази смијештене су по ивичним деловима стазе и они додијељују позитивне и негативне бодове.

д) Техничка комисија обавља преглед (контролу) свих возила прије, за вријеме и после такмичења, како би утврдили одговарају ли возила и опрема прописаним условима из овог Правилника.

е) Судија техничке комисије извјештава судије на трци и Директора трке о службеним налазима ради доношења даљњих одлука и упустава.

ф) Судија техничке комисије може у сваком тренутку током такмичења обавити накнадни преглед возила по властитом нахођењу или по налогу директора или судија.



**Члан 27.**

**ПРОВЈЕРА НА ТАКМИЧЕЊУ**

Додатне провјере опреме возача и возила могу бити обављене током такмичења као и по његовом завршетку.

Возач је одговоран за исправност свог возила за време трајања такмичења.

Ова провјера ће бити обавезна за возила која имају очигледна оштећења, а која могу утицати на њихову сигурност, као и безбиједност осталих учесника на такмичењу.

Главни љекар је дужан да прегледа све возаче који су имали инцидентну ситуацију на тренингу и планирају да учествују на трци, независно о томе да ли је приликом инцидента била потребна љекарска интервенција или не.

Возилима која се сматрају неусклађеним са прописима, неће бити дозвољено да наставе такмичење.



**Члан 28.**

**ЕКОЛОГИЈА**

Организатору се налаже да уложи сав напор како би заштитио подручје извођења такмичења од било каквог загађења.

Посебну бригу треба обратити на загађења моторним уљем, уљем за кочнице и осталим нафтним дериватима. У ту сврху потребно је припремити посуде, адекватно означити и организовати њихово пражњење на еколошки прихватљив начин.

Осигурати простор за старе гуме и акумулаторе и исте уклонити на еколошки прихватљив начин.

Препоручује се обезбијеђење контејнера за селекцију отпада.

Препоручује се да се користе биолошки разградиве материјале за једнократну употребу или материјале погодне за рециклирање. Настојати пригодним обавештењима упутити све учеснике такмичења о потреби очувања околине.

Обавезују се возачи да користе у сервисном паркишту одговарајуће ПВЦ простирке испод својих возила димензија које прелазе величину возила минимално по 50 см са сваке стране, а квалитет мора бити такав да иста не пропушта мазива и друге течности које се користе за подмазивање и хлађење.

За недостатак простирке биће изречена казна 100,00 км .

За свако прљање простора у којем се врши сервисирање возила, биће изречена казна 150,00 км .

**Члан 29.**

**ПРИГОВОРИ И ЖАЛБЕ**

Сви приговори морају бити у писаној форми и предати Директору трке или Стартеру.

Приговори на рад Верификационе комисије - најкасније 15 минута по објављивању привремене стартне листе.

Приговор на неправилности другог возила или возача – током цијелог такмичења. Приговор на Судијски резултат најкасније 5 минута по саопштавању резултата трке.

Уз сваки приговор се прилаже депозит у износу од 100,00 км , који ће бити враћен подносиоцу у случају прихватања приговора. Разматраће се само јасно формулисани и аргументовани приговори.

На све изречене казне и одлуке Судијске екипе, возач има право жалбе Апелационој комисији САКСРС у року од 5 дана од дана одржавања такмичења на којем је изречена казна, уз уплату депозита од 350,00 км .

### Члан 30.

### НАГРАДЕ

На сваком такмичењу за Дрифт Куп Републике Српске , организатор је дужан да возачима додијели пехаре по класама за освојено прво, друго, треће и четврто мијесто према оствареном пласману.

Возачима на такмичењу од стране организатора биће додељене новчане награде и то:

За „Дрифт ПРС –„DPRS“ у класи „Street“ за освојено:

- 1. мјесто 600.00 КМ
- 2. мјесто 400.00 КМ
- 3. мјесто 200.00 КМ

За „Дрифт ПРС –„ DPRS“ у класи „PRO“ за освојено:

- 1. мјесто 800.00 КМ
- 2. мјесто 500.00 КМ
- 3. мјесто 300.00 КМ

За Дрифт ОПРС „DOC“ за освојено

- 1. мјесто 1000,00 КМ
- 2. мјесто 600,00 КМ
- 3. мјесто 400,00 КМ

**Уколико се возач појави на додијели пехара без прописане опреме као и ако непрописно користи возачки комбинезон или одбије да прими пехар биће кажњен у износу од 150.00 км и неће му бити додијељен пехар, али га може преузети накнадно од организатора.**

“Најбољи моменат на трци” такмичару доноси одговарајући пехар.



Екипама клубова за Дрифт Куп Републике Српске ће по завршетку Куп-а на свечаној подијели награда бити додијељени пехари за освојено прво, друго и треће мијесто.



### Члан 31.

### КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

За кршење правила и прописа возачи могу бити санкционисани од Директора такмичења и Судијске комисије.

Казне су слиједеће:

#### **Возач неће бити примљен на такмичење у случају:**

- недостатка докумената на верификацији,
- неплаћене раније изречене казне,
- да је возач под дејством алкохола или опојних средстава,
- да се возач не појави лично на верификацији,
- уколико пријављено возило није у складу са прописима,
- неплаћање уписнине,
- недостатак Хомологације или Техничког пасоша,
- да возило није усклађено са мијерама безбиједности,
- доласка на технички пријем без стартних бројева и обиљежија организатора и тренирање и упознавање стазе са такмичарским возилима прије почетка такмичења

Новчана казна се изриче возачима по одлуци директора и судијске комисије за:

- кашњење на верификацију или технички пријем до 30 минута..... 50,00 км
- кашњење судије, возача или овлашћеног представника на састанак савозачима (brifing)..... 50,00км
- Ако возач не изађе са стазе најкраћим путем, већ послјије окретања возила настази настави вожњу..... 50,00 км
- недостатак простирке испод возила..... 100,00 км
- не прописно коришћење сигурносне опреме за возаче (возачки комбинезони патике) на састанку са возачима (brifing-у)..... 100,00 км
- кашњење у предстартни простор..... 100,00 км
- прекорачење брзине у сервисном паркишту и box-у:

-до 10 km/h.....	100,00 км
-од 10 до 30 km/h.....	200,00 км
-преко 30 km/h.....	350,00 км
одбијање ношења реклама организатора.....	150,00 км
возач који се не појави или се појави без прописане опреме као и аконепрописно користи возачки комбинезон на додијели пехара.....	150,00 км
прљање простора у сервисном паркишту.....	150,00 км
присуство алкохола у крви код неког од контролисаних судија до 0,03 %.....	150,00 км
повреде одредаба спортских правилника, преступи на такмичењу који немају озбиљнијепослиједице на сам ток такмичења, као и кршење норми спортског понашања мањег обима и ометање других возача или судија за вријемеобављања постављених задатака.....	200,00 км



Возач ће бити искључен са такмичења у случају:

- присуство возача са такмичарским возилом на стази, од техничког пријема до тренинга, као и између тренинга/квалификација и трке,
- кашњење возача у предстарт више од 5 минута,
- недостатка кациге у току вожње тренинга/квалификација или трке, веће техничке неисправности,
- вожње у смјеру супротном од прописаног,
- присуство алкохола у крви код неког од контролисаних судија веће од 0,00 %

Брисање из пласмана и новчана казна се изриче возачима за:

друго понављање истог прекршаја.....	250,00 км
изазивање инцидента са тежим последицама.....	350,00 км

Сви прекршаји морају да се од стране судија констатују и упишу у записник уз истовремено обавјештавање Директора такмичења.

Судијска комисија, сама или на приједлог Директора такмичења, може донијети одлуку о било којој тачки прописаној овим Правилником, а изрећи казне у складу са критеријумима чланова Дрифт правилника за 2023 годину на основу којих се организује такмичење.

Све казне на самом такмичењу које изрекне Директор такмичења и Судијска комисија морају бити објављене у Привременим резултатима такмичења.

Све изречене казне се морају унијети у записник са сједнице Судијске комисије. Председник Судијске комисије је обавезан да у року од 48 сати по завршеном такмичењу писано извјести ОАС САКС РС о изреченим и наплаћеним новчаним казнама на такмичењу. САКС РС је обавезан да о

свим евентуално изреченим казнама возачима других Националних савеза извести Национални савез који је издао дозволу за учешће.

У случају изрицања новчане казне она може бити плаћена у току такмичења. У случају не плаћања на такмичењу, новчане казне морају бити плаћене на рачун САКС РС након добијеног обавештења, а најкасније до верификације наредног такмичења. У случају да кажњени возач не плати изречену новчану казну, исту је дужан да плати клуб за који возач наступа, у противном сви возачи из клуба не могу учествовати на наредним такмичењима до измирења изречене казне.

Секретар САКС РС је обавезан да сваком организатору наредног такмичења достави забрану наступа на такмичењу уколико неки од возача/клуба није измирио финансијску обавезу.

Ако се контролом утврди да постоји присуство алкохола у крви код неког од контролисаних судија биће им изречена новчана казна у износу од 150,00 км ако количина алкохола у крви не прелази 0,03 %. У случају да количина измереног алкохола прелази 0,03 % судија ће бити удаљен са такмичења и против његаће бити поднијета дисциплинска пријава.

### Члан 32.

## ОДГОВОРНОСТ И ОСИГУРАЊЕ

Сваки возач наступа на личну одговорност. Изјава одговорности је обавезна и попуњава се на дан верификације (ОБРАЗАЦ-О).

Организатор не прихвата никакву одговорност за било какве повреде особа или настале материјалне штете возачима.

Организатор је обавезан да пружи обавезне сигурносне мере сходно одредбама "Закон о јавном окупљању", и у обавези је да ангажује лиценцирану службу за физичко-техничко обезбијеђење која брине о сигурности и несметаном одвијању манифестације. Сходно овоме организатор не прихвата никакву одговорност према трећим лицима.

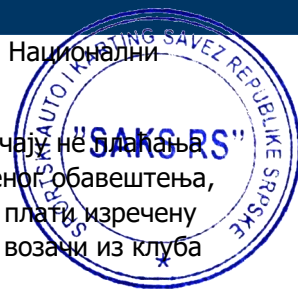
Сваки учесник на такмичењу одриче се свих права за накнаду од организатора за све незгоде које би се могле догодити возачу или њиховим механичарима и гостима на простору DCRS манифестације.

Сви видео и аудио записи возача за време боравка на организованим такмичењима под називом „Drift Cup Replabic of Srpska –DCRS“ и снимљени од стране организатора, власништво су организатора, и тиме се возачи одричу свих права на накнаду.

### Члан 33.

Приступ у простор одржавања такмичења биће осигуран само акредитованим особама.

Возач на трци може имати једног члана пратећег особља (SPOTTER-а), односно механичара или члана тима које ће обавезно навести при верификацији. Само spotter може осим возача да уђе у предстартну зону уз јасно истакнуту акредитацију коју добија при верификацији од организатора. **СВИМ ОСТАЛИМ ЧЛАНОВИМА ТИМА УЛАЗАК У ПРЕДСТАРНУ ЗОНУ ЈЕ ЗАБРАЊЕН.** Сваки возач је обавезан да у предстатној зони буде са комплетном сигурносном опремом: са кацигом и рукавицама и са везаним сигурносним појасом. Појављивањем на старту возач потврђује да је спреман за трку.



Члан 34.

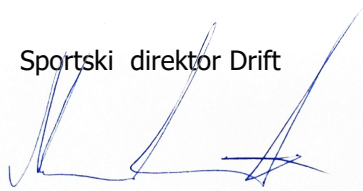
**ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**



Право на тумачење овог Додатка у надлежности је Комисије за ауто трке САКС РС ,док право на тумачења на такмичењима врши жири такмичења.

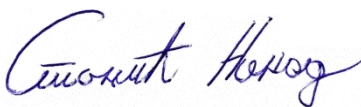
Овај додатак усвојен је на сједници УО САКС РС ,одржаноји важи за такмичарску сезону у 2025.години.

Sportski direktor Drift



Milen Simić

Predsjednik odbora za sport



Nenad Stokić



Dalibor Šobot

Pravilnik je pregledan, одобрен за употребу од стране Одбора за спорт SAKS RS-a и УО SAKSRS-a зaведен под бројем 21-02-Dr-01/25 дана 21.02.2025.god.