На основу Члана 28. Статута Српског спортског аутомобилског савеза (у даљем тексту Савез), Извршни одбор Савеза на 3. редовној седници одржаној дана 02.02.2026. године доноси:

Д О Д А Т А К П Р А В И Л Н И К А
З А Д Р И Ф Т З А 2 0 2 6 г о д и н у

О П Ш Т И Д Е О

Члан 1.

Извршни одбор Српског спортског аутомобилског савеза расписује Дрифт шампионат Србије - *„Serbian Drift Championship - SDC"* и Отворено дрифт првенство Србије - *„Day of Champions - DOC"* за 2026 годину, по одредбама Спортског правилника Савеза и одговарајућих Додатака спортског правилника FIA укључујући Додатак "J" уз измене утврђене овим Додатком.

Члан 2.

Дрифт шампионат Србије - *„SDC"* и Отворено дрифт првенство Србије - *„DOC"* су системска такмичења.

Сабирањем резултата са појединих такмичења проглашавају се најуспешнији возачи и клубови.

У Дрифт шампионату Србије - *„SDC"* могу учествовати само возачи чланови клубова Републике Србије и Републике Српске.

У Отвореном дрифт првенству Србије - *„DOC"* могу учествовати и возачи са лиценцама других Националних савеза, који морају да имају дозволу припадајућих Националних савеза за наступ на такмичењу.

Сви клубови/возачи морају се придржавати правилника Савеза.

Члан 3.

К А Л Е Н Д А Р Т А К М И Ч Е Њ А

Клубови могу организовати такмичење за Дрифт шампионат Србије - „SDC" и Отворено дрифт првенство Србије - „DOC" само ако је то такмичење уписано у Календар Дрифт шампионата Србије. Место и датум сваког такмичења као и подаци организатора уписани су у Календар Дрифт шампионата Србије за календарску годину. Календар такмичења се објављује на официјелној интернет страници Савеза *www.tuning.rs*.

Члан 4.

С И С Т Е М Б О Д О В А Њ А

На сваком дрифт такмичењу за Дрифт шампионат Србије *„Serbian Drift Championship - SDC"*, на основу освојених бодова, проглашава се: пласман возача у класама „PRO" и „Street".

На сваком дрифт такмичењу за Отворено дрифт првенство Србије *„Day of Champions - DOC"*, на основу освојених бодова, проглашава се пласман возача.

За пласман за Национални шампионат Србије за дрифт -„SDC", и Отворено првенство Србије за дрифт - „DOC", возачима се додељују бодови према табели за ТОП 8 / ТОП 16 / ТОП 32:

Место	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

У случају наступања непредвиђених околности или више силе због којих се такмичење мора прекинути или се из објективних разлога део такмичења не може сматрати регуларним, бодове са тог такмичења, добиће само возачи који су регуларно завршили такмичење, а пласман екипа клубова на том такмичењу неће се прогласити.

Члан 5.

Д Р И Ф Т Ш А М П И О Н А Т, О Т В О Р Е Н О Д Р И Ф Т П Р В Е Н С Т В О

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

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

На крају такмичарске сезоне проглашавају се Шампион у Дрифт шампионату Србије - *„Serbian Drift Championship - SDC"* у класи „PRO" и Победник у класи „Street". Наслов Националног шампиона Србије, Победника класе „Street" и коначан пласман возача, биће одређен на основу збира бодова освојених на свим такмичењима за Дрифт шампионат Србије - *„SDC"*, рачунајући и освојене бодове на такмичењима у организацији Републике Српске.

На крају такмичарске сезоне проглашавају се четворо првопласираних у Дрифт шампионату Србије -*„Serbian Drift Championship - SDC"*.

Наслов Првака Отвореног дрифт првенства Србије *„Day of Champions - DOC"* и коначан пласман возача, биће одређен на основу збира свих освојених бодова на дрифт такмичењима за Отворено дрифт првенство Србије рачунајући и освојене бодове на такмичењима у организацији другог Националног савеза.

На крају такмичарске сезоне проглашавају се четири првопласирана у Отвореном дрифт првенству Србије - *„Day of Champions - DOC"*.

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 шампионат Србије - *„Serbian Drift Championship - SDC"* и Отворено дрифт првенство Србије - *„Day of Champions - DOC"* нису одржани.

Члан 6.

ТАКМИЧЕЊЕ КЛУБОВА и ДРИФТ ШАМПИОНАТ КЛУБОВА

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 *„Serbian Drift Championship - SDC"*.

Да би се на једном дрифт такмичењу за Дрифт шампионат Србије - „SDC" рачунао пласман клубова, потребно је да на тој трци учествују најмање три клуба регистрована у Републици Србији и Републици Српској.

Коначан пласман у конкуренцији клубова Дрифт шампионата Србије - „SDC", биће одређен на основу збира бодова које су клубови освојили на свим дрифт такмичењима и биће проглашен по завршетку Шампионата.

Члан 7.

ИСТИ БРОЈ БОДОВА

У случају истог броја бодова по завршеном Дрифт шампионату Србије за - „SDC" и Отвореном дрифт првенству Србије - „DOC", биће бољи возач:

а) који је освојио више првих места, а уколико је број првих места исти, који је освојио више других места, 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 места на појединим такмичењима подели са бројем такмичења на којима је возач имао пласмане. У случају једнаког резултата, боље место заузеће возач који је наступио на већем броју такмичења.

У случају истог броја бодова по завршеном Дрифт шампионату Србије за - „SDC" биће бољи клуб:

а) са више бољих пласмана освојених на појединим такмичењима;

б) са освојеним бодовима на мањем броју такмичења.

Члан 8.

С Т А З Е

Сваки организатор дрифт такмичења за Дрифт шампионат Србије - „SDC" и Отворено дрифт првенство Србије - „DOC" мора да има Лиценцу стазе на којој се одржава такмичење, важећу у календарској години. Лиценца стазе мора, у складу са 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. Целом дужином и ширином стазе мора бити постављена сигурносна ограда (запреке) за посетиоце. 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 обезбеди:

- Додатни правилник такмичења са скицом стазе, који мора бити у складу са Додатком правилника за дрифт за 2026 и оверен од стране Савеза најкасније 30 дана пре одржавања такмичења,
- пријаву јавног скупа МУП-у,
- ангажовање овлашћене редарске службе,
- План сигурности,
- сервисно и затворено паркиште (дефинисано у Додатном правилнику такмичења),
- да пропише максимални број учесника (возача) на такмичењу,
- најмање две, а по потреби и више Огласних табли за објављивање Билтена и Листи које објављује организатор,
- простор за медије,
- ватрогасне апарате,
- целокупна стаза мора бити покривена судијама у спорту, прописно опремљеним да осигурају сигнализацију и интервенишу по потреби на стази,
- радио везу између старта и циља, судијске комисије, предстарта и 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,
- цистерну са пијаћом водом и најмање два мобилна тоалета (уколико не постоји мокри чвор) и кесе/канте за отпатке,
- осигурање судија у спорту и службених лица на најмањи износ од 200.000,00 динара за случај смрти, односно 400.000,00 динара у случају инвалидности,

- осигурање публике и редара на најмањи износ од 50.000,00 динара за случај смрти, односно 100.000,00 динара у случају инвалидности,
- затварање стазе од приступа возила, осим такмичарских и службених возила и возила за предвођење *(safety car)* и праћење колоне возила.

Препоручује се осигурање за штету нанету 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 која 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 учествују 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, резултат након квалификација са временом истицања истих на огласним таблама и потписом овлашћеног лица.

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 Додатном правилнику такмичења.

Организатор треба да постави огласне табле:

- ✓ за време тренинга и такмичења, на месту наведеном у Додатном правилнику такмичења;
- ✓ током периода дозвољеног за подношење приговора, локација наведена у Додатном правилнику такмичења и у затвореном паркишту.

Акредитације

Организатор мора обезбедити сваком званичном лицу акредитацију или наруквицу.

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

П О С Е Б А Н Д Е О
Члан 10.
У С Л О В И З А В О З А Ч Е

1. Пријава и верификација возача

Возачи су обавезни да изврше пријаву за такмичење директно организатору или путем званичне веб странице *www.bragarace.com*, најкасније 48 сати пре почетка догађаја. Пријава се изузетно може извршити и на самом дану такмичења, уколико организатор то дозволи, уз плаћање увећане котизације.

Током термина предвиђеног за верификацију, возач је дужан да се пријави лично. На технички пријем, возач долази са такмичарским возилом и комплетном сигурносном опремом која подразумева:

- Кацигу, комбинезон и рукавице и
- Возачке патике, поткапу, ватроотпорни доњи веш и чарапе.

Напомена: Током такмичења, возилом може управљати искључиво возач који је успешно прошао административну верификацију и технички пријем.

2. Документација и право учешћа

Право учешћа имају возачи који приликом административног прегледа приложе следећу документацију:

- Попуњен образац пријаве са потписаном изјавом о одговорности,
- Лекарско уверење: Не старије од шест месеци од датума издавања,
- За малолетна лица: Оверену сагласност оба родитеља/старатеља код нотара (за текућу годину) за учешће на дрифт такмичењима,
- За жене возаче: Потписану изјаву којом потврђују да нису у другом стању у време одржавања такмичења.

3. Категоризација и старосна граница

- **Класа „Street":** Минимална старосна граница је 14 година, уз максималну снагу возила до 300 КС. Изузетак су возачи млађи од 14 година који су у претходној сезони активно учествовали у претквалификацијама или тркама.
- **Класа „PRO" и *„Day of Champions - DOC"*:** Могу учествовати возачи са минимално 13 година, под условом да поседују сертификат о завршеној школи спортске вожње признатој од стране FIA.
- **Напомена за победнике:** Возачи који су у претходној такмичарској сезони освојили титулу шампиона у класи „Street", губе право поновног учешћа у истој класи и морају прећи у виши ранг такмичења.

4. **Међународни наступи и дисциплина**
   - **Страни држављани:** Возач који долази из другог Националног савеза мора поседовати писану сагласност свог матичног АСН-а за наступ на такмичењу.
   - **Календар такмичења:** Сваки возач који се такмичи у оквиру *„Serbian Drift Championship – SDC*", а наступи на догађају који није у календару Савеза без претходне сагласности, подлеже дисциплинској одговорности у складу са статутом Савеза.

Техничка опрема и дисциплинска одговорност

Лична заштитна опрема возача

Сви возачи су у обавези да користе заштитну опрему у складу са строго дефинисаним безбедносним стандардима:

- **Кацига:** Употреба кациге је обавезна према стандардима наведеним у FIA техничком листу бр: 25. Препоручује се коришћење кацига компатибилних са FHR/HANS системом (према FIA техничком листу бр: 41).
- **Одело и додаци:** Обавезна је употреба хомологованог ватроотпорног комбинезона, рукавица и возачких патика. Прихваћене хомологације су FIA 8856-2000 и SFI 3.2A/5 (или виши стандарди).
- **Подопрема:** Поткапа, доњи веш и чарапе морају бити израђени по спецификацији FIA 8856-2000 или SFI 3.3.
- **Сигурносни појасеви:** Обавезна је употреба појасева са важећом FIA хомологацијом.

Посебне напомене по класама:

- PRO „SDC" и „DOC": Комплетна опрема мора поседовати важећу FIA хомологацију.
- Street „SDC: Дозвољена је употреба опреме са истеклом хомологацијом, под условом да је опрема неоштећена и функционална.

Пролазак у вишу класу *(Wildcard)*

Возачи који се у класи Street пласирају до четвртог места, а чија опрема и возило у потпуности испуњавају техничке услове дефинисане за PRO класу, стичу право наступа у недељном програму у оквиру Отвореног дрифт првенства Србије *"Day of Champions – DOC"*.

Услови учешћа, напредовања и преласка између класа – „Street", „PRO" и „DOC"

У класи „Street" Дрифт шампионата Србије – *„Serbian Drift Championship - SDC"*, право учешћа немају возачи који су у претходној такмичарској сезони освојили титулу Шампиона у било којој класи SDC шампионата.

Возачи који се на појединачном такмичењу пласирају до четвртог места (1–4) у класи „Street", а чија комплетна безбедносна опрема и такмичарско возило испуњавају све техничке услове дефинисане за класу „PRO", стичу право учешћа у Отвореном дрифт првенству Србије – *„Day of Champions - DOC"*, које се одржава у недељу у оквиру истог такмичарског викенда.

Право учешћа у *„Day of Champions - DOC"* не подразумева аутоматски прелазак возача у класу PRO, осим у случајевима дефинисаним овим Додатком.

Возач који је наступао у класи „PRO" може остварити право повратка у класу „Street" уколико је током две узастопне такмичарске сезоне Дрифт шампионата Србије – *„Serbian Drift Championship - SDC"*, у коначном пласману шампионата био пласиран испод четвртог места. Повратак у класу „Street" дозвољен је искључиво под условом да такмичарско возило у потпуности испуњава све техничке и безбедносне услове прописане за класу „Street", што утврђује Техничка комисија.

Коначну одлуку о класификацији возача, као и о испуњености техничких и безбедносних услова, доноси Спортска комисија SDC, на предлог Техничке комисије.

Политика нулте толеранције на алкохол и супстанце

Током трајања такмичења спроводиће се насумичне контроле алкохолисаности.

- Уколико се контролом утврди присуство алкохола у крви (веће од 0,00‰), возач се моментално искључује са такмичења.
- Против прекршиоца ће бити поднета дисциплинска пријава.

Одговорност возача и информисаност

Возачи сносе пуну одговорност за познавање одредби овог Додатка.

- Непознавање правила, услова на стази или измена сатнице не може се користити као оправдање за прекршаје.
- Све званичне измене биће благовремено објављене на званичној огласној табли такмичења или достављене путем званичних канала комуникације

Члан 11.

У С Л О В И З А В О З И Л А

На такмичењу се могу пријавити возила која су припремљена у сагласности са Хомологацијом и прописима FIA Додатка "J", па ће у Дрифт шампионату Србије за дрифт - *„Serbian Drift Championship - SDC*" бити подељени у две класе:

Класа Street – за нове и возаче са мање искуства чија возила морају да испуњавају следеће услове:

a) Погонски агрегат (Мотор):
   - ✓ Конфигурација мотора: Максимално дозвољена кофигурација је до 8 цилиндара (V8),

- ✓ Радна запремина: Максимална радна запремина за атмосферске моторе износи 4500 ccm,
- ✓ Тип усиса: Искључиво атмосферски усис (NA). Накнадна уградња турбо пуњача или компресора није дозвољена,
- ✓ Фабрички турбо мотори: Возила која су фабрички опремљена турбо пуњачем (нпр. 1.8T, TFSI, дизел мотори и сл.) могу наступати искључиво уз сагласност техничке комисије, при чему се снага мора уклопити прописане лимите,
- ✓ Снага: Горња граница дозвољене снаге је 300 КС. Релеватним доказом о снази мотора сматра се фабричка техничка спецификација мотора или званични доказ о мерењу снаге *(Dyno chart)*.

б) Шасија, ентеријер и екстеријер - повратак у Street класу:
Возило које је претходно учествовало у класи PRO, може бити рекласфиковано у Street класу под следећим условима:

- ✓ да у потпуности испуњава прописана техничка и безбедносна ограничења Street класе,
- ✓ да шасија није претрпела радикалне конструкционе измене (забрањен је *"tube-front"*, као и потпуно сечење или уклањање задњег коша/гепека),
- ✓ да возило поседује задржане фабричке елементе ентеријера,
  - инструмент таблу и
  - облоге врата (фабричке или фабрички еквивалентне).

в) Додатна ограничења ради изједначаваља техничких услова:

- ✓ Мењач: Дозвољени су искључиво:
  - мануелни H-образни мењачи, или
  - класични аутоматски мењачи.

  Секвенцијални мењачи нису дозвољени.
- ✓ Диференцијал: Дозвољена је употреба:
  - завареног диференцијала, или
  - LSD *(limited slip)* диференцијала.

Класа PRO - за возаче са искуством који поседују аутомобиле веће снаге, без ограничења.

На такмичењу могу учествовати сва путничка серијска возила с тим што морају испуњавати следеће опште услове:

1) Наплаци и општа правила:
Дозвољена је употреба свих врста комерцијалних наплатака и пнеуматика који испуњавају безбедносне стандарде. На предњим (управљачким) точковима нема ограничења у димензијама, нити у типу пнеуматика.

2) Ограничења за погонску освину (задње точкове):
Димензије и тип пнеуматика на погонским точковима директно зависе од такмичарске класе:

- ✓ **„Street" класа „SDC":**
  - Максимална дозвољена ширина пнеуматика је 225 mm, а максимални пречник наплатка је 17 инча (нпр. 225/45 R17),
  - **Строго је забрањена** употреба *„semi slick"*пнеуматика.
  - Обавезна је употреба гума са Е-хомологацијом (гуме за друмску употребу).
- ✓ **„PRO" класа „SDC" и „DOC" шампионат:**
  - Максимална дозвољена ширина пнеуматика је **265** mm,
  - Дозвољена је употреба свих и *„semi slick"*пнеуматика.

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 безбедност посетилаца и учесника на манифестацији (нпр: жице које вире из гума, гуме које су физички оштећене и крпљене неадекватним и непрописним методама).

На одређеном делу сваког точка мора бити обојено минимално 20% површине фелне флуоросцентном бојом као на слици.

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

4) Екстеријер:
Дозвољене су измене екстеријера. Све измене које се изводе на екстеријеру возила морају бити у габаритима возила, није дозвољено правити оштре ивице делова и делове 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 делова спољашњости возила у току трке или тренинга, може се искључиво по одобрењу Директора трке тај део уклонити или на други начин санирати и наставити такмичење. СТРОГО ЈЕ ЗАБРАЊЕНО излазити на стазу без делова каросерије (хауба, браници, фелне на којима нема довољно причвршћених вијака и сл.)

5) 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 померања 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 црево пуњења пролази кроз кабину, мора постојати клапна која ће онемогућити истицање горива приликом превртања возила. У случају да гумена црева пролазе кроз кабину небитно од намене (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 црева у кабини могу бити само тефлонска, или се могу користити металне цеви.

6) Кочнице:

Дозвољене су све преправке кочница, убацивање хидрауличних и других специјалних и наменских варијанти кочница те раздвајање кочења точкова предње и задње осовине, замена 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 ветробранском стаклу које се активирају притиском на ножну кочницу.

7) Мотор:

Дозвољена је замена 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 безбедност возача и окружења. **Приликом такмичења максимална бука мотора је 103 db.** Уколико се уоче неправилности у раду мотора, детонације, избацивање пламена у већим количинама и сл., возач је дужан да такав мотор доведе у функционално исправно стање да би наставио такмичење.

8) Електрика:

Главни прекидач напајања струјом је обавезан. Он мора прекидати све електричне водове, акумулатор, алтернатор, паљење, електронске контроле, светла итд... Мора бити приступачан и из унутрашњости возила, као и са спољне стране.

Команда главног прекидача напајања струјом на спољној страни возила мора бити позиционирана на каросерији на доњем делу ветробрана и означена црвеном искром у плавом троуглу уоквиреном белом бојим, са основом од минимум 12 cm.

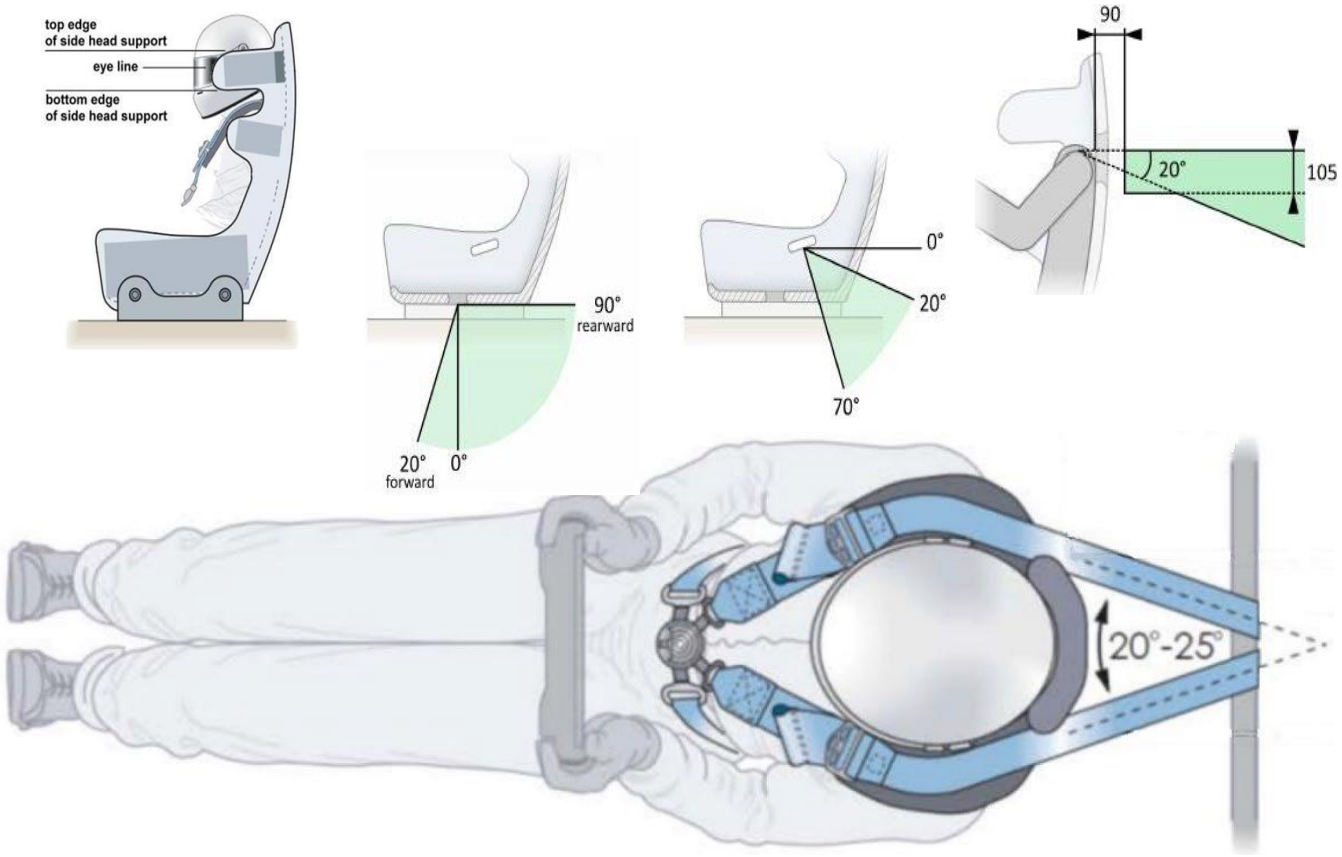
Инсталација у возилу мора бити адекватно изолована. Није дозвољено да спојеви жица буду неизоловани и да инсталација није адекватно причвршћена за возило или његове делове. Дозвољени су сви видови преправки система електричне инсталације на возилу, уз услов да сви спојеви морају бити адекватно обезбеђени.

9) Седиште и појас:

Оригинално возачко седиште мора бити замењено FIA хомологованим такмичарским седиштем („кадицом"), у складу са FIA стандардом 8855/1999 или 8862/2009, са најмање 4 *(четири)* отвора за сигурносне појасеве. Препоручује се употреба седишта са 5 *(пет)* отвора, док ће од такмичарске сезоне **2027. године седиште са 5 отвора** бити **обавезно**. Седиште мора бити причвршћено за шасију у 4 *(четири)* тачке завртњима пречника минимално Ø 8 mm (чврстоће ISO 8.8 или веће). У подној везној тачки, са спољне стране каросерије, мора бити челична плоча најмање дебљине 3 mm површине минимално 40 cm^2 са одговарајућим сигурносним подлошкама и матицама. Није дозвољено да седишта буду учвршћена само варовима, али се варови могу користити као додатни вид осигурања. Сигурносни појас мора бити FIA хомологован, са окретном или притискајућом копчом за ослобађање, у складу са стандардом FIA 8853-2016 са најмање 4 *(четири)* тачке везивања за шасију. Препоручује се употреба појаса са 5 *(пет)* тачака везивања, док ће од такмичарске сезоне **2027. године** систем са **5 тачака везивања** бити **обавезан**. Појасеви морају бити прчвршћени према Члану 253.6 Додатка "J" FIA ISC. Ремене траке морају бити причвршћене за заштитни кавез, на цев појачања кавеза помоћу петље или заварена за задње потпорне делове главног лука. Попречно ојачање мора бити направљено од хладно вучене бешавне челичних цеви димензија минимално Ø 38 x 2,5 mm/Ø 40 x 2,0 mm минималне чврстоће 350 N/mm^2. Седишта и сигурносни појасеви, морају бити међусобно усаглашени и коришћени у складу са условима њихове хомологације. Максимална дозвољена старост хомологације, рачунајући од датума истека FIA хомологације, износи:

- ✓ за класу **PRO** у оквиру „SDC" и „DOC" – **највише 5 *(пет)* година**,
- ✓ за класу **Street** у оквиру „SDC" – **највише 10 (десет) година**.

Седиште за сувозача не мора бити идентично возачевом, али је обавезно да буде истоветно причвршћено за шасију као и да има одговарајући сигурносни појас. Возач је одговоран за сувозача приликом вожње, и тек кад се увери да је сувозач правилно заузео своје место, са одговорајућом опремом јавља да је спреман за вожњу.



10) Куке:

Возило мора бити опремљено предњим и задњим прикључком за вучу који несме да вири ван габарита возила и мора бити прописно означен и обојен црвеном, жутом или наранџастом бојом.

11) Сигнализација:

Возило обавезно мора да има исправна стоп светла. Дозвољено је додавање естетских светлосних сигнализатора, али уколико се користе у току такмичења морају бити активирани сво време од старта до краја вожње, уз услов да њихова активација у току такмичења не одвлачи пажњу другим такмичарима (стробоскопска светла, лед траке, украсно и декоративно светло и др.). Позициона светла су обавезна како би се у ноћним условима јасно видела позиција возила на стази - два бела светла напред и два црвена са задње стране аутомобила.

12) Лимарија:

Сви лимаријски делови на ауту: врата, блатобрани, гепек, хауба, морају бити адекватно причвршћени. Дозвољена је замена делова лимарије комплетно или делимично деловима од фибергласа или других алтернативних материјала, завршна обрада тих делова мора бити таква да онемогући повреде, посекотине или одеротине приликом случајног или намерног доласка људства у контакт са истима. Врата морају са унутрашње стране имати плочу или тапацир. Није дозвољено да врата имају само спољну оплату.

13) Стакла:

Дозвољена је измена свих стакала на возилу сем ветробранског стакла и морају бити адекватно причвршћена. Отварање бочних стакала је дозвољено до 50% уколико возило нема заштитну мрежу на прозору (наменски 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 у „SDC" несмеју бити затамљена, а за класу PRO у „SDC" и „DOC" могу бити затамљени максимално до 30 %.

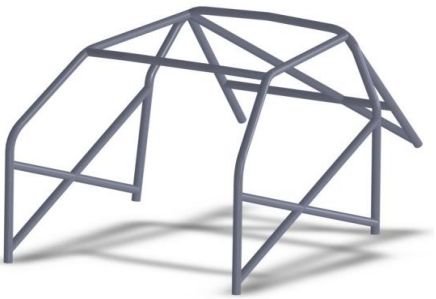
14) Акумулатор:

У случају да се акумулатор измешта са своје оригиналне позиције у возилу, мора бити причвршћен на каросерију на адекватан метални носач и 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.

15) *Roll bar*:

Такмичење је у *Twin-Drift* дуелима дозвољено само аутомобилима са уграђеним заштитним кавезом - *roll bar*-ом, који немора 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. Цеви треба

причврстити у близини линија крова, у поду и на задњем (или додатно и на предњем) ослањању возила, уз бочне странице што ближе спољним елементима каросерије. Употреба најмање једног дијагоналног елемента је обавезна (препоручује се више).



Горњи 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 израђени од бешавних челичних цеви минималне чврстоће 350 N/mm^2, димензија Ø 45 x 2,5 mm / Ø 50 x 2 mm за главни оквир, а минимално Ø 38 x 2,5 mm / Ø 40 x 2 mm за остале цеви. Могуће је кориштење и CrMo *(хром молибден)* цеви димензија Ø 45 x 2,1 mm за главни оквир, Ø 38 x 2,1 mm за остале цеви. Цев која пролази поред врата као и цев која је иза предњих седишта мора бити из једног дела (не сме имати вар на било ком свом делу осим на вези са остатком *roll bar*-а). У подној везној тачки главни оквир на каросерију мора да буде причвршћен челичном плочом најмање дебљине 3 mm површине минимално 120 cm^2 и то заваривањем или учвршћена са минимално 4 сигурносна вијка пречника минимално Ø 10 mm (чврстоће ISO 8.8 или веће) са одговарајућим сигурносним подлошкама и матицама.

Препоручује се да места где каците возача/сувозача могу доћи у додир са заштитним кавезом буду обложена спорогорућим 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 поседује одговарајућу хомологацију.

16) ***WILDCARD* правило**:

Возило без *roll bar*-а у класи PRO у „SDC" 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* дуеле. Таквим возилима је забрањено учешће у *Twin Drift* дуелима, вожњи *drift taxi*-ја, као и излазак на стазу са сувозачем.

17) **Противпожарни апарат:**

Обавезан је ручни апарат за гашење пожара минималног капацитета од 2 kg. Рок употребе од контроле апарата је минимално 6 *(шест)* месеци. Причвршћење за патос возила мора бити са најмање 2 металне обујмице са брзо отпуштајућим металним копчама у свему према Члану 253.7.3.6 Додатка "J" FIA ISC. Препоручује се употреба аутоматског система за гашење у свему према Члану 253.7.2 Додатка "J" FIA ISC.

Свако возило које учествује у трци мора имати техичку књижицу у којој ће техничка комисија уписивати налазе приликом техничког прегледа. Књижицу обезбеђује организатор и уручује возачу који је обавезан да је има код себе на сваком наредном такмичењу. Непоседовање техничке књижице повлачи са собом казну од 5.000,00 РСД због поновног издавања техничке књижице.

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

Члан 12.
ПРИЈАВЉИВАЊЕ ЗА ТАКМИЧЕЊЕ

Захтев за учешће на такмичењу мора се поднети *on-line* на веб страници *www.bragarace.com* као и на веб страници организатора такмичења најкасније 48 сати пре одржавања дрифт такмичења. Образац за пријаву је доступан на адреси организатора или веб сајту Савеза *www.tuning.rs*.

За учешће на такмичењу биће прихваћена само пријава која је прописно датирана и потписана од стране возача (само један возач по једној пријави) и потписана и оверена од клуба.

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

По самој чињеници потписивања пријаве, клуб и сви чланови 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 пре почетка такмичења, а задњи рок је на самој верификацији. Рок за пријем Пријава мора бити означен у Додатном правилнику такмичења.

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

Котизација за учешће на такмичењу може бити уплаћена и на самој верификацији која уколико возач пошаље пријаву до 3 *(три)* дана пре почетка такмичења износи:

Шампионат	***„SDC"***	***„DOC"***
Износ котизације	22.000,00 РСД	22.000,00 РСД

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

Шампионат	***„SDC"***	***„DOC"***
Износ котизације	27.000,00 РСД	27.000,00 РСД

Котизација за учешће на такмичењу се не враћа када је дошло до дисквалификације возача, возило није прошло технички пријем - верификацију, или је дошло до спречености возача или техничке неисправности возила да настави трку.

Члан 13.

Б И Л Т Е Н

Све измене и допуне Додатног правилника такмичења морају бити објављене у Билтенима, који постају саставни део Додатног правилника такмичења. Возачи се о свим изменама могу информисати и на официјелној страници *tuning.rs* и/или фејсбук страници/групи *"Drift Srbija"*.

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 уручној на верификацији на месту одређеном за ту сврху.

Сви возачи морају бити присутни сво време договореног састанка. Присуствовање брифингу је обавезно у тркачким комбинезонима који мора бити комплетно обучени (не само до појаса). У супротном возач ће бити кажњен новчано у износу од 5.000,00 динара.

На састанку са возачима се детаљно прецизирају све ствари које се тичу трке, објашњава се структура стазе, показује путања и начин кретања, начин обележавања делова стазе и врше сви потребни договори везано за трку. На састанку возачи могу да траже појашњења делова Додатка, али организатор није дужан да возаче тада упознаје детаљно са Додатком, већ само да појасни сегменте уколико постоје сегменти које нису разумели 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 и давања сигнала за старт трке. Показује се линија равнања, линија иницијације, позиција КТ, почетак и крај стазе, место судијског тима, место Директора такмичења, локације где ће се налазити људство на стази (судије у спорту, редари, новинари), те уколико има потребе и зоне где је потребно посебно обратити пажњу на безбедност. 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 заменика је искључење са трке. У случају кашњења возач или судија ће бити кажњен новчаном казном у износу од 3.000,00 динара.

Изречене новчане казне морају се платити најкасније до следећег такмичења.

Члан 15.

ПРИМЕНА ПРАВИЛНИКА ТАКМИЧЕЊА

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

Сваки приговор прослеђује се Судијској комисији такмичења.

Члан 16.

СТАРТНИ БРОЈЕВИ, ОБЕЛЕЖАВАЊЕ ВОЗИЛА И РЕКЛАМЕ

Сваки учесник на такмичењу мора имати стартни број.

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

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

Возачи који нису возили у претходној такмичарској сезони, а желе да промене стартни број, могу да изаберу један од три жељена а не попуњена стартна броја. Рок за пријављивање за стартне бројеве је 30 дана пре првог такмичења у сезони. Пријаве се шаљу на *office@tuning.rs*. У случају да два возача бирају исти број предност има онај који је први послао пријаву.

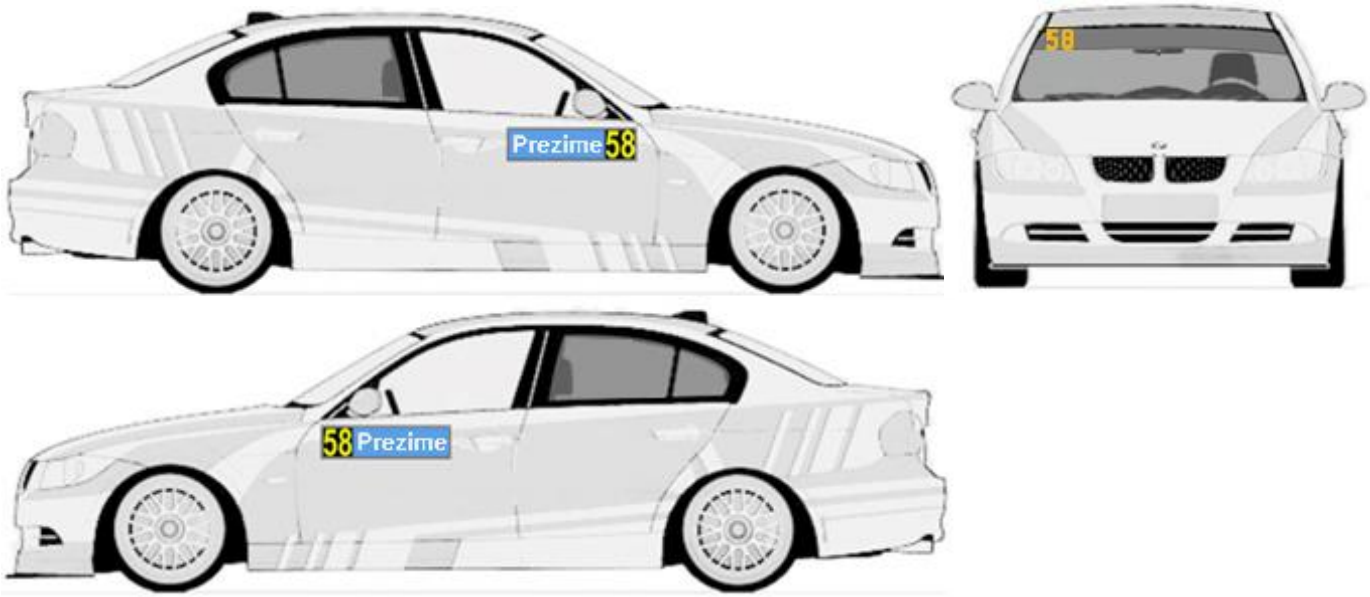
У једној календарској години возачи су дужни да носе исте стартне бројеве на свим дрифт такмичењима. Једном добијени стартни број не може да се мења у току такмичарске сезоне.

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

На предњем ветробранском стаклу возила не сме се носити никаква реклама. Изузетак је трака (визир – бандарола) ширине до 15 cm – реклама „SDC", а коју возачи морају носити залепљену по ширини на горњем делу предњег ветробранског стакла и без које возило неће бити примљено на такмичење.



Прилог бр: 1 – Стартни број

Возачи морају на возилима носити и рекламе које обезбеди организатор и које је предвидео Додатним правилником такмичења, а чије димензије су:

- ✓ на предњем поклопцу мотора једна налепница максималне димензије 450 cm^2 и
- ✓ са обе стране возила по једна налепница максималне димензије 450 cm^2.

Положај рекламе ће бити наведене у Додатном правилнику такмичења или Билтену који дистрибуира организатор.

У случају да возач одбије да носи рекламе организатора, дужан је да организатору уплати 10.000,00 динара.

Посадама је дозвољено да ставе било какву рекламу на своја возила, под условом да:

- ✓ то дозвољавају национални законски прописи,
- ✓ не вређају никога,
- ✓ нису политичке или религиозне природе и
- ✓ да нису залепљене на бочним прозорима возила.

По завршетку такмичења, а пре напуштања простора манифестације и изласка возила у јавни саобраћај, уколико се такмичарска возила не возе на навозима, возачи су дужни да са својих возила уклоне стартне бројеве и налепнице спонзора.

Члан 17.

ВЕРИФИКАЦИЈА И ТЕХНИЧКИ ПРИЈЕМ

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

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

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

Не придржавање распореда или кашњење до 30 минута кажњава се новчаном казном 3.000.00 динара. 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 доделу стартних бројева и акредитација/наруквица. Возач мора лично да се појави на верификацији. За време трајања такмичења на огласним таблама објављује службене резултате, прихвата и прослеђује питања такмичара и доставља их судијама и Директору такмичења.

Приликом техничког пријема, возач је дужан да довезе такмичарско возило у простор за технички пријем предвиђен Додатним правилником такмичења са постављеним стартним бројевима, налепницама спонзора организатора и Савеза 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 опреме као и сигурносне опреме возача, након чега ће Техничка комисија организатора попунити Технички картон возила.

Уколико је у току такмичења дошло до оштећења возила, иста се уписују у Технички картон са примедбама, 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 проверу 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 време за отклањање недостатака.

Возило које је, након што је прошло контролу, демонтирано, модификовано или поправљано на начин који може утицати на његову безбедност 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 захтевати да се возило укључено у инцидент заустави и провери.

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. Резервно возило 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 обележена. Резервно возило у трци може да се користи уколико је са њим вожена друга квалификациона вожња. 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 *spotter*-а који се убраја у 3 члана тима. Свака акредитација/наруквица преко тог броја се купује код верификационе комисије по умањеној цени у договору са организатором трке.

Члан 18.

С Е Р В И С Н О П А Р К И Ш Т Е

Сервисно паркиште је простор са бетонском или асфалтном подлогом уз стазу, одређен од стране организатора у коме се могу вршити поправке возила пре и после вожњи тренинга, квалификације или пре трке и евентуално доливање горива. Возач у сервисно паркиште - *box* може улазити колико год пута хоће и време 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 обележено налепницом 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 пре времена предвиђеног за улазак у такмичарски простор. Приликом напуштања *box*-а возач мора поштовати све сигнале добијене од судије који је на излазу из бокса.

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

Сваки тим је обавезан да у *box*-у поседује S6 ПП апарат, а приликом поправке аутомобила у *box*-у, потребно је обезбедити лак приступ до истог. Недостатак или не приступачност ПП апарата се новчано кажњава.

За возила која учествују у трци, организатор је дужан да обезбеди службу за замену гума (професионални вулканизер) како на тренингу тако и на квалификацијама и *Twin Drift* дуелима. Вулканизерска служба не мора бити у простору за *box*-ове, него се гуме од свих учесника могу транспортовати до места за замену 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 повредиле или оштетиле аутомобиле.

Припрема хране у простору за *box*-ове, 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, делове 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 обезбеде и спрече стварање услова за избијање пожара.

Пуштање музике у боксу је дозвољено уколико та музика не изражава говор мржње, неки вид нетрпељивости, вређа национална или верска осећања 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, дељење 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 *box*-ова могу бити брендирани са ознакама спонзора, али сваки вид маркетиншке делетности, ангажовање промотерки, подела 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 cm са сваке стране. Недостатак исте се новчано кажњава.

После завршеног тренига, квалификација и трке за *„Serbian Drift Championship - SDC"* возачи су обавезни да своја возила довезу у сервисно паркиште, где 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 *„Serbian Drift Championship - SDC"*, 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 време које организатор одреди (препорука од 07:00 часова), али најмање 2 *(два)* сата пре почетка тренинга и квалификација за *„Day of Champions - DOC"*.

Организатор је у обавези да обезбеди чување возила.

Када се у сервисном паркишту укаже потреба да се изврши поправка возила уз примену апарата за варење, или промена 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 безбедни простор,
- ✓ да се на возилу не врше никакви други радови за време пражњења и/или пуњења резервоара и
- ✓ да се рад обавља уз надгледање судије.

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

Члан 19.

М Е Р Е Њ Е Б Р З И Н Е

Обавеза је да се мерење брзине врши радаром.

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

Члан 20.

Т Р Е Н И Н Г

Организатори су дужни да организују тренинг на дан трке.

Тренинг се одржава минимално два пута.

Пре почетка тренинга возачи морају доћи у предстартни простор на изласку из сервисног паркишта. За излазак на стазу меродаван је сигнал који заставом даје судија старта. Накнадни излазак на стазу, могућ је само по одобрењу судије старта. Време за тренинг се може продужити ако за то постоје услови, а одлуку о томе доноси Директор такмичења. Тренинг се вози у две 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.

Т Р К А

Дрифт шампионат Србије - „SDC" и Отворено дрифт првенство Србије - *„DOC"* се састоје из два дела. Први део 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 50 возача.

Члан 22.

О П Ш Т А П Р А В И Л А Т А К М И Ч Е Њ А:

Старт се одвија из места, а сигнал (допуштење) за старт даје судија у спорту који се налази на старту - Стартер.

Возило не може стартовати ван предвиђеног редоследа.

Сваки возач који из било ког разлога није приступио старту у своје стартно време или на позив Судија у спорту биће дисквалификован из даљег тока такмичења.

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

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

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

Уколико за време трке, било да је у питању квалификациона или *Twin Drift* дуели, дође до квара на возилу, пуцања или било каквог другог дефекта на пнеуматицима, отказа појединих делова, 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 време 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. 5 минута се мери од тренутка када аутомобил уђе у свој *box* и до тренутка изласка из свог *box*-а (шатора). Возач нема право да позајми својих 5 минута противнику. Уколико возач не оспособи возило у предвиђеном временском року, губи и други круг такође са 10-0. Учешће у *Twin Drift* дуелима дозвољено је само са возилом које је коришћено током квалификационих вожњи. Замена возила након квалификација није дозвољена.

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

Члан 23.

К В А Л И Ф И К А Ц И Ј Е

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 оцењивање и бодовање. Циљ возача је да одржава возило што дуже у контролисаном проклизавању, 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 целе стазе, да прелази из једног у други дрифт са што мање корекција и да иде на контролне тачке (*apex*-е) са што већом прецизношћу. Крај дрифта означава прелазак обележене хоризонталне попречне линије која означава крај трке или чуњева који обележавају крај стазе. Сваки возач класе „Street" и „PRO" „SDC" и „*DOC*" у квалификацијама вози 2 круга. Квалификациони кругови се не морају возити један за другим. Коначан пласман у квалификацијама утврђује се на основу оствареног бољег резултата (већег броја бодова) једног од два вожена круга. У случају да два возача имају индентичан број бодова у бољем кругу, поредак ће се одредити на основу бодова из њиховог другог (лошијег) круга. Уколико се деси да оба возача имају идентичан збира бодова освојених у другом кругу квалификација, 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 *(Angle)* (отклон угла хоризонталне осе аутомобила у односу на правац кретања),
- Брзина пролска кроз кривину и брзина уласка у прву кривину - иницијација – прецизност - контакти са контролним тачкама - општи утисак (количина дима погонских точкова, атрактивност вожње),
- Идеална путања *(Line)* (праћење замишљене идеалне путање, прекиди у контролисаном проклизавању и сл).

Угао *(Angle)*: Максимално се бодује 15 бодова по кругу. Угао у дрифту је угао уздужне осе возила 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 избегавати, 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 левој спољној тачки стазе, оцењиваће се негативно. У овом сегменту до изражаја долази способност возача да вешто 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 где успоравање није дозвољено, онда се поени одузимају. **У случају да возач вози праволинијски дуже од 2 m у кривини тај круг му се бодује са 0 бодова**.

Брзина: Максимално се бодује до 20 бодова по кругу и односи се на брзину уласка у прву кривину, и брзину проласка стазе. Брзина се мери радаром увек са исте позиције при уласку у прву кривину.

Прецизност: Максимално се бодује 50 бодова укупно по *apex*-има. Унапред дефинисани максималан број бодова за остварени контакт са *apex*-ом, а да притом *apex* није оборен или за пролазак мањи од 10 cm од *apex*-а, а 0 бодова се добија уколико се промаши или обори *apex*.

Зона бодовања *apex*-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 *clipping point*-а, *apex*-а или контролне тачке што је заправо један исти назив за репер који се оцењује, на стази се бодују и клипинг зона и *wall* (зид) који могу бити постављени уместо једног од три *apex*-а. Клипинг зона је проширена зона и мора бити површине минимум 5 x 1 m. Аутомобил мора проћи кроз целу клипинг зону од почетка до краја. Ако аутомобил не прође кроз зону (промаши је) он за ту зону (која је постављена уместо једног од *apex*-а) добија 0 бодова. Пролазак кроз целу зону доноси унапред дефинисан максималан број бодова.

Wall се поставља уместо једног од *apex*-а и означава зид те га као таквог судије посматрају. Возач добија унапред дефинисан максималан број 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 помери *wall* иза линије која је нацртана раније иза зида, он добија 0 бодова ЗА ЦЕО КРУГ јер се сматра да после удара у зид не постоји шанса да настави дрифт. Ако дође до ударца у *wall* возач је дужан да се врати на старт или у *box* ако му је то други квалификациони круг.

Општи утисак - флуидност: Максимално до 15 бодова по кругу. Судије додељују 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 оцењују 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 оцени је контролисани улазак возила у кривине, а не проклизавање при излазу. Такође, такмичарска возила велике снаге (са великим бројем kW) који немају "Експлозивност" ће бити оцењени са нижим резултатом. На крају, судије ће позитивно оценити превазилажење ограничења у вожњи аутомобила.

Глатка вожња, фиксно управљање и гас без непотребних исправки, биће позитивно оцењени. Све наведено се односи на квалификације и на *Twin Drift* дуеле.

"Испрекидана" или "степенаста" транзиција - Нефлуидна транзиција *(Inconsistent/Broken Transition)*: То је ситуација у којој возило не прелази из једног угла у други у једном глатком, непрекидном покрету, већ се тај процес "ломи".

На стази манифестује као:

- ✓ "Сецкање" *(Steering corrections)*: Возач током саме транзиције (док ауто мења страну) прави више малих покрета воланом уместо једног одлучног. Ауто изгледа као да "вибрира" или "сецка" док се исправља.
- ✓ Задржавање у "нули" *(Dwell time)*: Аутомобил се исправи, задржи се прекратко или предуго у праволинијском положају (нулти угао), па тек онда оде у супротни угао. Изгледа као да је дрифт на тренутак престао.
- ✓ "Љуљање" *(bobbling)*: Када ауто пређе на другу страну, али се не "закуца" одмах у угао, већ се заљуља (као да се одбије од угла).
- ✓ Промена брзине током транзиције: Ако ауто нагло успори или убрза усред промене стране јер возач није ускладио рад гаса и квачила са пребацивањем масе.

Почетак дрифта: Возач који не започне дрифт на за то предвиђеном месту пре прве кривине или то уради на неадекватан начин оцењује се са 0 бодова.

НАПОМЕНА: У случају да возач у обе квалификационе вожње има резултате нула, онда он не може ући у *Twin Drift* дуеле, пошто се не сматра безбедним и способним да се такмичи и бори са другим возачем.

TWIN DRIFT ДУЕЛИ

У *Twin Drift* дуелима бодовање се заснива на принципу поделе 10 бодова између два возача. Такмичење се састоји из два дела (две вожње). У првом делу, један возач је водећи ***(Leader)*** и тежи да одвози савршену линију, индентично као у квалификацијама. Други возач је пратиоц (***Follower/Attacker***) чији је задатак да што верније прати путању лидера уз што мање растојање. У другом кругу, возачи мењају позиције.

Водећи возач има предности јер диктира путању (вози по идеалним *apex*-има и дефинисаном брзином), док пратилац мора да се прилагођава како би се избегао удес или грешку. Уколико лидер промаши путању или *apex*, пратилац је обавезан да га копира и остане му што ближе. У том случају, лидер губи поене због лоше путање, а пратилац бива награђен за добру контролу и брзину.

1. **Старт и иницијација**

   Возач са бољим пласманом у квалификацијама заузима позицију лидера у првој вожњи. На старту се возила налазе једно поред другог. Након потврде да су спремни, добијају сигнал за старт од стартног судије. Након сигнала стартног судије, оба возача убрзавају "пуним гасом" до линије иницијације (поравнања), која је јасно обележена пре прве кривине. На тој линији возила морају бити поравната, са максималним одступањем до 1 m.

   Од линије поравнања оба возача морају возити максималном снагом, без тактизирања. Свака калкулација биће санкционисана. Уколико је растојање на иницијацији веће од 6 метара, врши се рестарт. Понављање прекршаја се категорише као „неактивно праћење" (***inactive chase)*** и оцењује са 0 поена за пратиоца.

2. **Оштећење пнеуматика**

   У случају оштећења пнеуматика (пуцање, спадање са фелне, варничење) током квалификација или дуела, вожња ће се сматрати важећом све док возач одржава флуидност (путању, угао, брзину) и не угрожава противника.

3. **Линија иницијације**

   Почетак дрифта је обавезан на линији иницијације, која мора бити јасно и видљиво обележена на стази.

4. **Окретање на стази *(Spin-out)***

   У случају окретања возила за угао већи од 120 степени у односу на правац кретања, возач који се први окренуо губи круг резултатом 10:0.

   - ✓ Ако се лидер окрене и тиме директно изазове окретање пратиоца, лидер губи круг са 10:0.
   - ✓ Ако се лидер окрене, пратилац је дужан да извезе стазу до краја у дрифту (уколико је претицање безбедно).
   - ✓ Ако се пратилац окрене, лидер треба да извезе стазу до краја у дрифту.
   - ✓ Ако се оба возача окрену независно један од другог, резултат је 0:0.

5. **Правило 0-0 и OMT *(One More Time)***

   У случају да оба возача у кругу добију 0:0 или направе кардиналне грешке, судије ће разматрати обе вожње и даље пролази возач са мањом укупном грешком. OMT (понављање дуела) се вози искључиво ако судије не могу да утврде ко је био бољи или чија је грешка била већа.

6. **Неспортско понашање и инциденти**

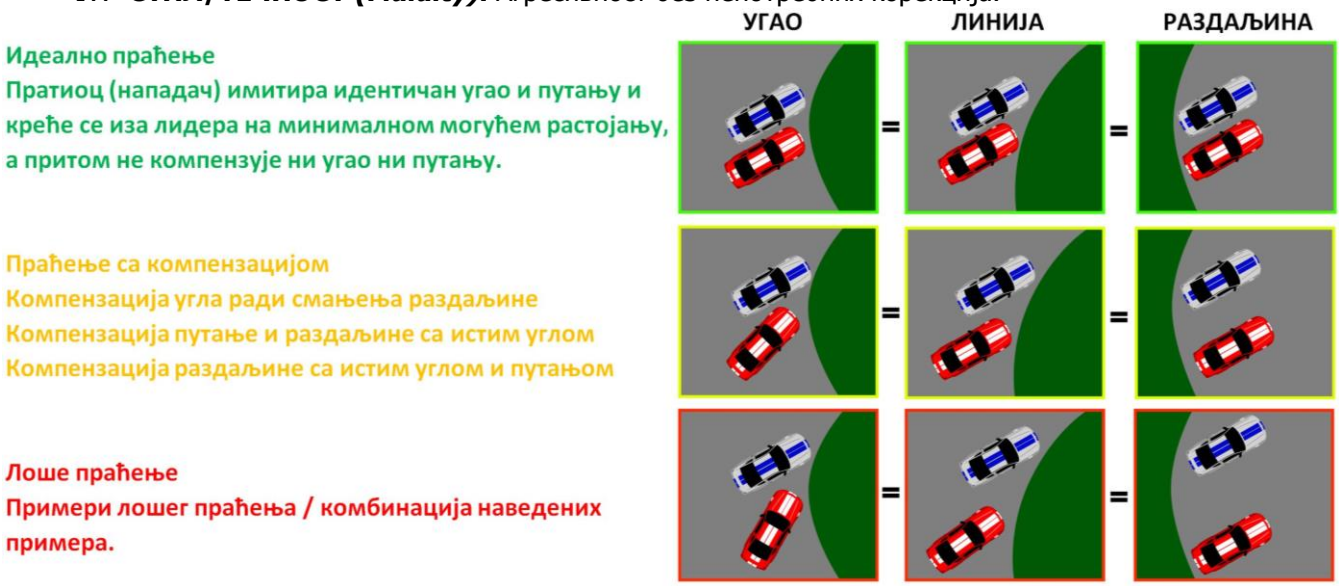
   У случају судара, по правилу је крив возач који прати ***(Follower)*** и он губи круг са 10:0. Изузетак је ситуација у којој је лидер нагло изгубио контролу, направио непредвиђен маневар или *"brake check"*,

чиме је изазвао судар – у том случају пратилац добија круг са 10:0.
Намерно ударање противника током трке, које за последицу има онеспособљавање његовог возила за даљи наставак такмичења, сматра се тешким неспортским понашањем. Овакав прекршај повлачи са собом моменталну **дисквалификацију** са целокупног такмичења.

7. Кључни фактори оцењивања:

Судије доносе одлуку на основу четири главна критеријума:

I. **УГАО *(Angle)*:** Величина угла и константност.
II. **ЛИНИЈА *(Line)*:** Придржавање идеалне путање и *Apex*-а.
III. **РАЗДАЉИНА *(Proximity)*:** Близина нападача у односу на лидера.
IV. **СТИЛ/ТЕЧНОСТ *(Fluidity)*:** Агресивност без непотребних корекција.



8. Стратегија и обавезе возача *(Leader & Follower)*

- ✓ *Leader* (Водећи): Његов задатак је да диктира путању, тежи идеалним *Apex*-има и вози што приближније својим квалификационим круговима.
- ✓ *Follower* (Нападач): Својом вожњом копира лидера, трудећи се да оствари што мању раздаљину и, уколико је могуће, вози паралелно са њим.

9. Одступање од путање и претицање

- ✓ Уколико лидер не прилази *Apex*-има већ вози непредвиђеном путањом, нападач је обавезан да га прати и копира уз одржавање близине. У овом случају лидер губи бодове због лоше путање.
- ✓ Дозвољено претицање: Ако лидер драстично одступи од идеалне путање, а нападач има прилику да безбедно изврши претицање са унутрашње стране *Apex*-а, такав маневар је дозвољен.
- ✓ Забрањено претицање: Претицање ван зоне *Apex*-а, на небезбедним местима или на начин који угрожава возаче или публику, кажњава се губитком круга резултатом 10:0 на штету нападача.
- ✓ Претицање након што је лидер очигледно изгубио контролу над возилом је дозвољено и резултира скором 10:0 у корист нападача.

10. Корекције и употреба кочнице

- ✓ Лидер има право на мање корекције путање, али ако тиме намерно омета нападача, судије ће то казнити, а нападач ће бити боље оцењен због адаптације на неправилну вожњу лидера.
- ✓ Кочење: Строго је забрањено нагло кочење *(Brake Check)* или активација ручне кочнице у другој половини кривине или на самом излазу. Ручна кочница се од стране лидера сме користити само при иницијацији (уласку), у првом делу кривине и приликом транзиције (пребацивања).

11. Контакт *("Rubbing")*

Контакт између аутомобила лидера и нападача је дозвољен (тзв. *"kissing the door"* или додир браником), под условом да тај контакт не ремети дрифт и стабилност противника.

12. Негативни поени за нападача

Нападач ће добити негативне поене у следећим случајевима:

- ✓ Повећање брзине уз исправљање аутомобила (смањење угла) ради вршења притиска на лидера.
- ✓ "Сечење" стазе, односно када аутомобил нападача не скенира (не прати верно) линију којом се креће лидер.

13. Контакт са чуњевима

Додиривање или ударање чуњева браником не сматра се грешком, под условом да чуњ остане на месту или да маневар не поремети путању.

14. **Контакт са заштитним гумама (баријерама)**
Додиривање заштитних гума браником *("Wall Tap")* се не сматра грешком, под условом да возило не испадне из дрифта и да се не наруши флуидност вожње.
15. **Рушење *Apex*-а**
Рушење маркације *Apex*-а (чуња или баријере која означава унутрашњу тачку) доноси негативне поене возачу који је изазвао рушење.
16. **Брзина на иницијацији**
Лидер је обавезан да на линији иницијације одржава брзину која не сме бити мања од 90% његове брзине остварене у квалификацијама (дозвољено одступање је 10%).
    - ✓ Уколико лидер вози спорије од прописаног, вожња се рестартује.
    - ✓ Поновљени прекршај брзине резултира губитком круга резултатом 10:0 на штету лидера.
17. **Забрана замене пнеуматика**
Строго је забрањена замена пнеуматика између прве и друге вожње унутар једног *Twin Drift* дуела. Гуме морају издржати обе вожње (као лидер и као нападач).
18. **Редослед финалних борби**
Прво се одржава борба за **3. место** (мало финале), а затим следи **финална борба** за 1. место (велико финале).
19. ***Fair Play* и поправка возила (Rule 5 min)**
Правило од 5 минута за хитну поправку не важи уколико је оштећење на возилу изазвао противник својим доказаним неспортским потезом или грешком. У том случају, оштећени такмичар има право на поправку до последњег *Twin Drift* дуела у тој фази такмичења.
20. Уколико је резултат изједначен, без обзира на нумеричке вредности резултата, *Twin Drift* дуел се понавља, односно возе се поново обе рунде, и победник је онај такмичар који оствари бољи резултат у тим дуелима. Уколико и после поновљених дуела резултат буде нерешен, иде се на *"Sudden death"* рунду, у којој се вози један круг, и победник 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 нерешеног резултата понавља све док се не оствари бодовна разлика у корист једног од возача.

Ситуације које доносе 0 (НУЛА) поена:

Возач добија 0 бодова у кругу уколико се догоди следеће:

1. ***Spin-out* (Окретање):** Окретање возила на стази током квалификација или дуела.
2. **Окретање након циља:** Пролазак кроз линију циља у тренутку када је возило већ започело неконтролисано окретање *(Spin)* или губитак контроле непосредно након циља који је последица грешке у току вожње.
3. **Исправљање *(Straightening)*:** Потпуни губитак угла и прекид дрифта у току бодоване зоне.
4. **Успоравање** дрифта током дуела ради ометања противника.
5. **Неспоштовање *Fair Play*-а:** Када се јасно утврди да возач не показује спортски дух или користи недозвољене тактике на стази.
6. **Излазак са стазе:** Излазак са два или више точка ван граница стазе *(Off-track)* током квалификација или дуела.
7. **Померање баријера *(Wall Hit)*:** Ударање у зид или заштитну баријеру таквом силином да се она помери преко обележене граничне линије.
8. Изражено подуправљање (**Understeer**): Губитак задатог угла и "клизање" преко предњих точкова (носом аутомобила ка спољној страни кривине).
9. **Неупоредива или "Непратива" вожња *(Unchasable Run)*:**
To је вожња у којој лидер не поштује основна правила *Twin Drifta*, чиме угрожава безбедност или онемогућава пратиоца да му се приближи. То се дешава у следећим случајевима:
    - ✓ Екстремни *"Gap"* (Бежање): Када водећи вози путањом која је фокусирана искључиво на брзину, а не на прописане клипинг зоне, чиме прави недостижну разлику.
    - ✓ Непредвидиво кочење *(Brake Checking)*: Када водећи нагло и без разлога кочи на местима где се то не очекује (нпр. усред брзе кривине или на месту где треба да убрза), што присиљава пратиоца на судар или исправљање аута.
    - ✓ Неконзистентна линија: Ако водећи драстично мења путању, па пратилац не може да предвиди где и како треба да постави свој ауто.
    - ✓ Намерно успоравање у зонама транзиције: Када лидер "удави" ауто у тренутку пребацивања смера, чиме крађењем путање *(low lining)* физички блокира пратиоца.

    "Unchasable run" се аутоматски кажњава и у свим напред наведеним случајевима лидер добија 0 бодова.
10. **Намерни контакт:** Свако намерно ударање противника којим се нарушава његова путања или стабилност.
11. **Прекид дрифта:** Исправљање возила и престанак дрифта унутар бодованих зона.

12. **Отварање елемената возила:** Уколико се током вожње отвори било који покретни део (хауба, врата или гепек) због лошег осигурања.
13. **Тактичко заостајање:** Када нападач који има предност из првог круга (нпр. 10:0) у другом кругу намерно и драстично заостаје за лидером уместо да га прати.
14. **Неуспели стартови:** Након два узастопна лоша или непрописна старта од стране истог возача.

ПРАВИЛА ПОНАШАЊА

Члан 24.

ПРАВИЛА ПОНАШАЊА У БОКС-у (простору за смештај и припрему такмичара): Обавезе и дужности возача

Забрањено је конзумирање психо активних супстанци и алкохола пре 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 вредност 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 алкохола 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 вожња унутар сервисног паркишта мора бити прилагођена ситуацији и гужви (публика у боксу), 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 возачу новчану казну у износу од 6.000,00 до 20.000,00 динара 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 загревање гума (*burn out)*, окретање возила тестирање, проклизавање и било какав други вид небезбедног 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. Загревање 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 *(burn out)* у месту на стази је строго забрањено што се кажњава одузимањем 50 бодова. У случају оштећења подлоге намерним поступком, који је противан овом Додатку, од возача ће се захтевати да штету надокнади.

Возач је дужан је да се по позиву судије или Директора такмичења у најкраћем року појави на техничком прегледу или месту које буде одређено за састанак, ради давања смерница 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 пре 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 Стартер или Директор трке то дозволе. Непридржавање овог правила се кажњава одузимањем 50 бодова у укупном пласману.

Возач може Стартеру или Директору такмичења дати сугестију о стању стазе и евентуалним примедбама, уоченим препрекама, оборених 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 обавести Стартера или Директора такмичења, уколико они то нису уочили, и да спречи лично, у домену својих могућности, сваку ситуацију која би могла довести до угрожавања безбедности људи и наношења материјалне штете.

Забрањено је било какво намерно 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 угрожавање безбедности, вређање по националној, верској 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 се ради о питањима везано за организатора или се односи на судије или на друге возаче, постоје прописани начини за улагање приговора и то је једини вид решавања спорних ситуација. Сваки поступак возача или чланова тима који је у супротности са овим биће санкционисан, а зависно од тежине и последица које произађу, може се и трајно забранити учешће на тркама организатора.

Такмичарском возилу из ког цури или капље нека течност, а од које се мењају и смањују употребна својства стазе, и захтева 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 у спорту или Директор такмичења 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 безбедност учесника на стази одмах обавести судије у спорту, Директора такмичења или лице из организације.

Safety Car може обићи стазу по налогу судија или Директора такмичења. *Safety car* није обавезан на трци.

Организатор одлучује која возила и возачи могу да возе *drift taxi.*

Возач је одговоран за правилно осигурање и безбедност сувозача, његов улазак и излазак из возила, правилно смештање у седиште, правилно осигурање сигурносним појасевима и постављање заштитне кациге. Тек кад се увери да је сувозач правилно осигуран даје знак да је спреман за излазак на стазу. Сувозач на тренингу није у обавези да носи заштитно одело (тркачки 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 у спорту или Директор такмичења то дозволе. Исто је дозвољено за време *drift taxi* вожњи. Улазак на стазу, док је једно возило већ на стази, без одобрења Судија у спорту или Директора такмичења, а кажњава се дисквалификацијом са даљег такмичења уколико изазове веће угрожавање безбедности 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 несме да настави вожњу, већ најкраћим путем мора да изађе са стазе. Уколико возач не испоштује наведено правило биће кажњен од стране Директора такмичења новчаном казном у износу од 3.000,00 динара.

Ако возач прекине трку због механичког квара или неког другог разлога, своје возило мора одмах да уклони са стазе, о томе мора да обавести стратног судију и поступи по упутствима службеног особља. Уколико возач није у могућности да уклони возило са стазе, оставља га на месту 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), замена пнеуматика, рад са експлозивним течностима и горивом док се возило налази на стази.

Када дође до незгоде на стази (излетање или превртање) уколико возач није повређен, обавезан је да палцем леве руке покаже да је са њим све уреду. 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 у спорту или Директора такмичења. Није обавезно ношење рефлектујућих прслука за људство које улази на стазу ради извлачења возила са стазе, оправке и сл.

Члан 26.

Састав, права и обавезе судијског тима

Такмичењима у оквиру Дрифт шампионата Србије - „SDC" и Отвореног дрифт првенство Србије - „*DOC*" управљају Судије такмичења у име организатора. Судијски тим почиње са радом најкасније 60 минута пре програмом предвиђеног пријема возила.

Чланови судијског тима су:

1. Директор такмичења,
2. Руководилац судијског тима (Главни судија),
3. Чланови судијског тима
4. Стартни судија.

Овлашћења и обавезе судија:

У складу са овим Додатком, судије имају следећа овлашћења:

Санкционисање: Судије Одлучују о врсти и висини казне у случају кршења правила дефинисаних овим Додатком Правилника,

Тандем вожње (OMT): Одобравају понављање трке ("One More Time") у случају нерешеног исхода бодовања,

Административне измене: Одобравају промену возача или возила у складу са прописима такмичења,

Контрола на стази: Прихватају или одбијају извештаје и исправке које предлажу помоћне судије на стази (судије на секторима),

Дисциплинске мере: Изричу казне, временске пенале или дисквалификацију (искључење) такмичара из даљег такмичења,

Организација трке: Мењају редослед наступа возача уколико то околности захтевају,

Безбедносна процена: Забрањују наступ сваком возачу или возилу које се сматра небезбедним, на сопствену иницијативу или на предлог Директора такмичења,

Виша сила и сигурност: Одлажу почетак или прекидају такмичење због озбиљних безбедносних разлога или случајева више силе,

Измена програма: Врше измене сатнице и програма на захтев Директора такмичења или организатора у циљу веће безбедности такмичара и публике,

Контрола трке: Доносе одлуку о тренутном заустављању трке (црвена застава) или понављању старта.

Завршетак рада: По завршетку такмичења и решавању евентуалних уложених приговора, судијски тим верификује привремене резултате и проглашава их коначним. Судије званично престају са радом након завршетка церемоније проглашења победника и доделе признања.

Све судије које учествују у спровођењу такмичења обавезни су да савесно и у складу са Додатком спроводе такмичење, без активности или деловања 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 места, 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 Додатком, које потврђују судије.

б) Директор трке може да одгоди такмичење због озбиљних сигурносних разлога или у случају више силе.

в) Стартни судија смештен 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.

г) Судије на стази смештене су по ивичним деловима стазе и они додељују позитивне и негативне бодове.

д) Техничка комисија обавља преглед (контролу) свих возила пре, за време и после такмичења, и надлежна је за утврђивање испуњености свих техничких и безбедносних услова такмичарских возила и опреме, у складу са овим Додатком и посебним техничким прописима. Њени налази и мишљења обавезујући су за Судијски тим приликом доношења одлука.

ђ) Судија техничке комисије извештава судије на такмичењу и Директора такмичења о службеним налазима ради доношења даљњих одлука и упустава.

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

ф) Судијски тим такмичења овлашћен је да, ради обезбеђивања регуларности, спортске равноправности, безбедности учесника и очувања интегритета такмичења, доноси обавезујуће одлуке у вези са:
- класификацијом возача и такмичарских возила,
- одређивањем класе у којој возач може или мора да наступа,
- одобравањем или ускраћивањем права наступа у одређеној класи, без обзира на резултате из претходних сезона или пријављену класу.

Одлуке Судијског тима донете у оквиру прописаних надлежности су коначне у првом степену и примењују се непосредно.

Члан 27.
ПРОВЕРА НА ТАКМИЧЕЊУ

Додатне провере опреме возача и возила могу бити обављене током такмичења као и по завршетку такмичења. Возач је одговоран за исправност свог возила за време трајања такмичења.

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

Дежурни лекар је дужан да прегледа све возаче који су имали инцидентну ситуацију на тренингу и планирају да учествују у даљем такмичењу, независно о томе да ли је приликом инцидента била потребна лекарска интервенција или не.

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

Техничка комисија, судије или директор трке имају право да у сваком тренутку такмичења провере снагу мотора на возилима из класе Street. У случају да технички није могуће проверити снагу возила у одређеном тренутку, а постоји сумња да возило прелази границу дозвољене снаге мотора, техничка комисија, судије или директор трке имају право да возило пребаце у класу II „PRO" ако возач није започео квалификације или дисквалификују са текућег такмичења ако је возач завршио квалификације или се у том тренутку налази у *twin drift* дуелима.

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 обезбеђење контејнера за селекцију отпада.

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

Обавезују се возачи да у сервисном паркишту користе одговарајуће ПВЦ простирке испод својих возила димензија које прелазе величину возила минимално по 50 cm 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 5.000,00 динара.

За свако прљање простора у којем се врши сервисирање возила, биће изречена казна 10.000,00 динара.

Члан 29.

П Р И Г О В О Р И и Ж А Л Б Е

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

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

Приговор на неправилности другог возила или возача – током целог такмичења.

Приговор на Судијски резултат најкасније 5 минута по саопштавању резултата трке.

Уз сваки приговор се прилаже депозит у износу од 24.000,00 динара, који ће бити враћен подносиоцу у случају прихватања приговора. Разматраће се само јасно формулисани и аргументовани приговори у писменој форми.

На све изречене казне и одлуке Судијске екипе, може се изјавити жалба Апелационој комисији Савеза у року од 5 (пет) дана од дана одржавања такмичења на којем је изречена казна, у писаној форми, уз уплату депозита 25.000,00 динара.

Поднета жалба не одлаже извршење одлуке, осим ако надлежни орган ССАС-а донесе посебну одлуку о одлагању њеног извршења.

Члан 30.

Н А Г Р А Д Е

На сваком такмичењу за Дрифт шампионат Србије „SDC" и Отворено дрифт првенство Србије, организатор је дужан да возачима додели пехаре по класама за освојено прво, друго, треће и четврто место према остваренoм пласману.

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

- За *„Serbian Drift Championship - SDC"* у класи „Street" за освојено:
  - 1 место 1.000,00 €
  - 2 место 600,00 €
  - 3 место 300,00 €
- За *„Serbian Drift Championship - SDC"* у класи „PRO" за освојено:
  - 1 место 1.200,00 €
  - 2 место 800,00 €
  - 3 место 400,00 €
- За *„Day of Champions - DOC"* за освојено:
  - 1 место 2.000,00 €
  - 2 место 1.000,00 €
  - 3 место 600,00 €

Уколико се возач појави на додели пехара без прописане опреме као и ако непрописно користи возачки комбинезон или одбије да прими пехар биће кажњен у износу од 10.000,00 динара и неће му бити додељен пехар, али га може преузети накнадно од органозатора.

"Најбољи моменат на трци" такмичару доноси одговарајући пехар.

Екипама клубова за Дрифт шампионат Србије ће по завршетку Шампионата на свечаној подели награда бити додељени пехари за освојено прво, друго и треће место.

Члан 31.

К А З Н Е Н Е О Д Р Е Д Б Е

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

Казне су следеће:

31.1. Возач **неће бити примљен на такмичење** у случају:

31.1.1. недостатка докумената на верификацији,

31.1.2. неплаћене раније изречене казне,

31.1.3. да је возач под дејством алкохола или опојних средстава,

31.1.4. да се возач не појави лично на верификацији,

31.1.5. недостатак рекламе Савеза на ветробранском стаклу,

31.1.6. уколико пријављено возило није у складу са прописима,
31.1.7. не плаћање уписнине,
31.1.8. недостатак Хомологације или Техничког пасоша,
31.1.9. да возило није усклађено са мерама безбедности,
31.1.10. доласка на технички пријем без стартних бројева и обележја организатора и
31.1.11. тренирање и упознавање стазе са такмичарским возилима пре почетка такмичења.

31.2. Новчана казна се изриче возачима **по одлуци Директора такмичења** и **Судијске комисије** за:

31.2.1. кашњење на верификацију или технички пријем до 30 минута ..... 3.000,00 дин
31.2.2. кашњење судије, возача или овлашћеног представника на састанак са возачима (*брифинг*) ..... 3.000,00 дин
31.2.3. Ако возач не изађе са стазе најкраћим путем, већ после окретања возила на стази настави вожњу ..... 3.000,00 дин
31.2.4. недостатак простирке испод возила ..... 5.000,00 дин
31.2.5. не прописно коришћење сигурносне опреме за возаче (возачки комбинезон и патике) на састанаку са возачима (*брифинг*-у) ..... 5.000,00 дин
31.2.6. кашњење у предстартни простор ..... 5.000,00 дин
31.2.7. недостатак или не приступачност PP апарат S6 у *box*-у ..... 6.000,00 дин
31.2.8. прекорачење брзине у сервисном паркишту и *box*-у:
- до 10 km/h ..... 6.000,00 дин
- од 10 до 30 km/h ..... 12.000,00 дин
- преко 30 km/h ..... 20.000,00 дин

31.2.9. одбијање ношења реклама организатора ..... 10.000,00 дин
31.2.10. возач који се не појави или се појави без прописане опреме као и ако непрописно користи возачки комбинезон на додели пехара ..... 10.000,00 дин
31.2.11. прљање простора у сервисном паркишту ..... 10.000,00 дин
31.2.12. повреде одредаба спортских правилника, преступи на такмичењу који немају озбиљније последице на сам ток такмичења, као и кршење норми спортског понашања мањег обима и ометање других возача или судија за време обављања постављених задатака (свађа, псовање, вербални напад на судије од стране возача или чланова његовог тима) ..... 12.000,00 дин

31.3. Одузимање 50 бодова се изриче возачима **по одлуци Директора такмичења** и **Судијске комисије** за:

31.3.1. паљење гума *(burn out)* у месту на стази,
31.3.2. улазак на стазу у току тренинга, квалификација и/или трке без дозволе Стартера или Директора.

31.4. Возач ће бити **искључен са такмичења** у случају:

31.4.1. присуство возача са такмичарским возилом на стази, од техничког пријема до тренинга, као и између тренинга/квалификација и трке,
31.4.2. кашњење возача у предстарт више од 5 минута,
31.4.3. недостатка кациге у току вожње тренинга/квалификација или трке,
31.4.4. веће техничке неисправности,
31.4.5. вожње у смеру супротном од прописаног.

31.5. Дисквалификација са такмичења се изриче возачима за:

31.5.1. не приступање на старт у своје стартно време, или на позив Судија у спорту,
31.5.2. неспортско понашање - намерно ударање противника у току трке и онеспособљавање његовог аута за даљи наставак такмичења.

31.6. Брисање из пласмана и **новчана казна** се изриче возачима за:

31.6.1. друго понављање истог прекршаја ..... 15.000,00 дин
31.6.2. изазивање инцидента са тежим последицама ..... 20.000,00 дин

Ако се контролом утврди да постоји прусуство алкохола у крви код неког од контролисаних судија биће им изречена новчана казна у износу од 10.000,00 динара 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 њега ће бити поднета дисциплинска пријава.

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

Судијска комисија, сама или на предлог Директора такмичења, може донети одлуку по било којој тачки прописаној овим Додатком, и изрећи казне у складу са критеријумима чланова Додатка правилника за дрифт за 2026 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 унети у записник са седнице Судијске комисије. Председник Судијске комисије је обавезан да у року од 48 сати по завршеном такмичењу писано извести Савез о изреченим и наплаћеним новчним казнама на такмичењу. Савез 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 Савеза 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 Савеза је обавезан да сваком организатору наредног такмичења достави забрану наступа на такмичењу уколико неки од возача/клуба није измирио финансијску обавезу.

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 "Закона о јавном окупљању", и у обавези је да ангажује лиценцирану службу за физичко–техничко обезбеђење 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 такмичења.

Сви видео и аудио записи возача за време боравка на организованим такмичењима под називом *„Serbian Drift Championship - SDC"* и *„Day of Champions - DOC"* 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 пријавити при верификацији са њиховим контакт телефонима. Само *spotter*, са јасно истакнутом акредитацију коју добија при верификацији од организатора може осим возача да уђе у предстартну зону. 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

Измене, допуне и тумачења овог Додатка, као и решавање свих питања која нису изричито регулисана његовим текстом, искључиво су у надлежности Извршног одбора Савеза, а на такмичењима надлежност тумачења преузима Судијски тим такмичења.

Овај Додатак ступа на снагу 8 дана од дана објављивања на сајту Савеза и важи до доношења новог Додатка.

Ступањем на снагу овог Додатка стављају се сви претходни Додаци за дрифт такмичења ван снаге.

Представник дисциплине дрифт

Јокић Александар

.....

Александар Јокић

SDC
SERBIAN DRIFT CHAMPIONSHIP
SSAS
SRPSKI SPORTSKI AUTOMOBILSKI SAVEZ
DoC
Day of Champions
SEASON 2026
PROPOSED DRIFT
EVENT CALENDAR
Round 1
MAY
16/17
ČAČAK
Reserve date: following week
Round 2
BEOGRAD
Reserve date: following week
JUNE
27/28
Round 3
SEPTEMBER
05/06
BANJA LUKA
Reserve date: following week
Final Round
ČAČAK
Reserve date: following week
OCTOBER
10/11
AMSK
OMB
OPTIMA
MOTORSPORT
BIJELJINA
Tuning
Styling
BRAGA
RACE