

2021 Sportovní řád Czech Drift Series Virtual

OBSAH

PREAMBULE

PŘEDSTAVENÍ	3
STATUS	3
VŠEOBECNĚ	3

POPIS SOUTĚŽE

1. ZPŮSOBILOST	4
2. PŘIHLÁŠKY	4

TECHNICKÉ PŘEDPISY

3. POŽADAVKY NA VOZIDLO	4
4. TECHNICKÉPŘEDPIS SOUBORU VOZIDLA	4
5. ZMĚNA VOZIDLA BĚHEM SEZÓNY	4
6. OMEZENÍ	4
6.1. PNEUMATIKY	4
7. POVOLENÉ ÚPRAVY VOZIDEL	5
7.1. MOTOR	5
7.2. PODVOZEK	5
7.3. POHONNÉ ÚSTROJÍ	5
7.4.AERO PRVKY A VZHLED	5
7.5. KOLIZNÍ MODEL	6

ČINOVNÍCI ZÁVODU

8. ČINOVNÍCI ZÁVODU	6
8.1. SPORTOVNÍ KOMISAŘ	7
8.2. ŘEDITEL ZÁVODU	7
8.3. SEKRETÁŘ ZÁVODU	7
8.4. TECHNICKÝ KOMISAŘ	8
8.5. POROTCI	8

PROTESTY

9. PROTESTY	9
9.1. PRÁVO PROTESTU APOPLATKY ZA PROTEST	9
9.2. LHŮTY PRO PROTEST	9
9.3. NEPŘIJATELNÉ PROTESTY	9
9.4. ROZHODNUTÍ PROTESTU	9

SEGMENTACE ZÁVODU

10. ROZPRAVA	9
11. TRÉNINKY	10
12.ZÁVOD	10
13.KVALIFIKACE	10
14. BATTLE	12

ZÁVĚR

15. ZŘEKnutí SE OPOVĚDNOSTI	16
16. KODEX CHOVÁNÍ A VYSTUPOVÁNÍ	16

PŘÍLOHA 1

ROZŘAZENÍ TOP 32	17
ROZŘAZENÍ TOP 24	17
ROZŘAZENÍ TOP 16	18

2021 Sportovní řád Czech Drift Series Virtual

Soutěže organizované Drift Klubem v AČR, občanským sdružením, které je držitelem sportovních pravomocí pro pořádání Mistrovství České republiky ve virtuálním driftování.

PŘEDSTAVENÍ

Mistrovství České republiky ve virtuálním driftu je organizováno v souladu s Mezinárodními sportovními řády a Národními sportovními řády Autoklubu ČR (NSR AČR) pod názvem Virtual CDS pořádané Czech Drift Series (CDS). Účelem vydání tohoto sportovního řádu je podpořit bezproblémový průběh soutěže a usnadnit organizaci mistrovství. Sportovní řád nebude nikdy použit způsobem, který by bránil fair-play sportovní soutěži nebo účasti konkurenta, s výjimkou případů, kdy organizátor dojde k závěru, že je to nezbytné pro řádný průběh mistrovství. Tento sportovní řád tvoří základ pro organizaci i pravidla chování účastníků soutěže a to bez výjimky.

CDS přeje všem bezpečnou a úspěšnou závodní sezónu.

STATUS

Mezinárodní mistrovství České republiky ve virtuálním driftování je pokládáno ve smyslu sportovního řádu za národní sportovní soutěž. Sestává z minimálně šesti závodů. Výsledky z jednotlivých závodů se do mistrovství všem oprávněným účastníkům soutěže započítávají automaticky. Pokud dojde ke zrušení závodu z důvodu vyšší moci, nebude nahrazený jiným termínem. Závod bude prohlášen za zrušený. Vítěz mistrovství republiky získává pro daný rok titul "Mistr České republiky ve virtuálním driftu".

Body do šampionátu CDS Virtual budou uděleny pouze jezdcům s platnou licenci vydanou ASN.

VŠEOBECNĚ

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

Organizační výbor soutěže:

Aleš Síla – předseda Drift Klubu v AČR

Josef Strnad – místopředseda Drift Klubu v AČR

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

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

Soutěž ve virtuálním driftování je sérií závodů, při kterých se na definované trati pohybují automobily ve smyku zadní nápravy tak, aby pohyb automobilu nebyl přerušen přetočením a aby nedošlo ke srovnání do přímého směru. Účastnit se mohou pouze automobily s náhonem na zadní nápravu. Obecně platí, že závod se skládá z tréninku, kvalifikace, battle.

POPIS SOUTĚŽE

1. ZPŮSOBILOST

Virtuální závod se pořádá v rámci PC hry Assetto Corsa. Virtuálního šampionátu se můžou zúčastnit všichni bez ohledu na zkušenosti. Všichni účastníci jsou povinni se podřídit pravidlům psaným níže.

Pro start v závodě je povinnost být v přítomný v předem určený čas na rozpravě na Discordu.

2. PŘIHLÁŠKY

Přihlášením je uzavřena smlouva mezi jezdcem a organizátorem. Tato smlouva bude uzavřena pouze elektronicky na drifting.cz. Zavazuje jezdce k účasti na soutěži, s výjimkou řádně prokázané vyšší moci. Organizátor se zavazuje splnit vůči jezdcům všechny podmínky uvedené v přihlášce. Jakýkoli spor mezi jezdcem a organizátorem ohledně přihlášky, bude posouzen sportovním komisařem. Datum a hodina uzávěrky přihlášek musí být povinně uvedeny ve Zvláštních ustanoveních a na www.drifting.cz. Uzávěrka přihlášek musí být nejméně v den začátku sportovního podniku. Každá přihláška je pokládána za platnou. Organizátor si vyhrazuje právo omezit celkový počet soutěžících. Organizátor musí povinně předat Autoklubu ČR oficiální seznam závodníků soutěže a zveřejnit na internetové adrese www.drifting.cz. Odhlášení účasti na závodě není po uplynutí termínu uzávěrky přihlášek možné s výjimkou řádně prokázané vyšší moci.

TECHNICKÉ PŘEDPISY

3. POŽADAVKY NA VOZIDLO

Mezi vhodné typy karoserie patří: kupé, sedan, hatchback, kombi / vůz nemá mít více než 5 dveří. Vůz si musí zachovat základní rozměry a všechny typy karoserie musí mít profesionální vzhled / nákladní automobily, SUV a kabriolety nejsou povoleny

3.1. NÁHON

Auto může mít jen náhon zadní nápravy

4. TECHNICKÝ PŘEDPIS SOUBORU VOZIDLA

Soubor .kn5 (3D model) nesmí být větší než 60 MB a každá složka se skinem vozu nesmí být větší než 30 MB. Rovněž vzhled vozu a okna MUSÍ být ve formátu .dds, nikoli ve formátu *.png. Pokud tato kritéria nesplňují, budete požádáni, abyste je splnili, nebo nebudete moci soutěžit.

5. ZMĚNA VOZIDLA BĚHEM SEZÓNY

- Jezdci mohou v sezóně změnit auto (fyziku), ale musí vynechat následující závod od změny auta (fyziky)
- Změna auta (fyziky) poslat nejpozději týden před startem závodu

6. OMEZENÍ

- Je zakázáno používat systémy ABS, TC, KERS

6.1. PNEUMATIKY

Vozidla jsou omezena velikostí zadní pneumatiky, kterou lze použít, v závislosti na hmotnosti vozidla.

Maximální průměr disku je 18“.

Přední pneumatiky jsou omezené maximální šířkou o 20mm užší než je šíře zadních pneumatik (například zadní pneu o šíři 285mm, přední pneu pako max šíři 265mm). Přední pneumatiky mohou být užší než je dáno maximální šíří.

Omezení zadních pneumatik na základě váhy automobilu:

Váha vozidla	Maximální šířka zadních pneu
1090 - 1134kg	235mm
1135 - 1179kg	245mm
1180 - 1224kg	255mm
1225 - 1269kg	265mm
1270 - 1314kg	275mm
1315 - 1360kg	285mm
1361 - 1406kg	295mm
1407 - 1451kg	305mm
1452 - 1496kg	315mm

Závodníci jsou povinni používat naše pneumatiky, které namontujeme na vaše vozidlo, jakmile bude odesláno technické kontrole. Pokud závodníci potřebují pneumatiky kvůli testování, bude tyto pneumatiky možné získat pomocí aplikace, která bude ke stažení.

7. POVOLENÉ ÚPRAVY VOZIDEL

7.1. MOTOR

- úpravy motoru jsou otevřené, pokud jsou reálně možné a za splnění podmínky o maximálním výkonu 1000hp.
- v případě pochybností bude od jezdce vyžádáno poskytnutí skutečných dat z motorové/válcové brzdy z existujícího vozidla. V jiném případě může být nastavení motoru upraveno na „reálnou úroveň“ dle nastavení motoru v závodním voze.

7.2. PODVOZEK (TLUMIČE A ZAVĚŠENÍ)

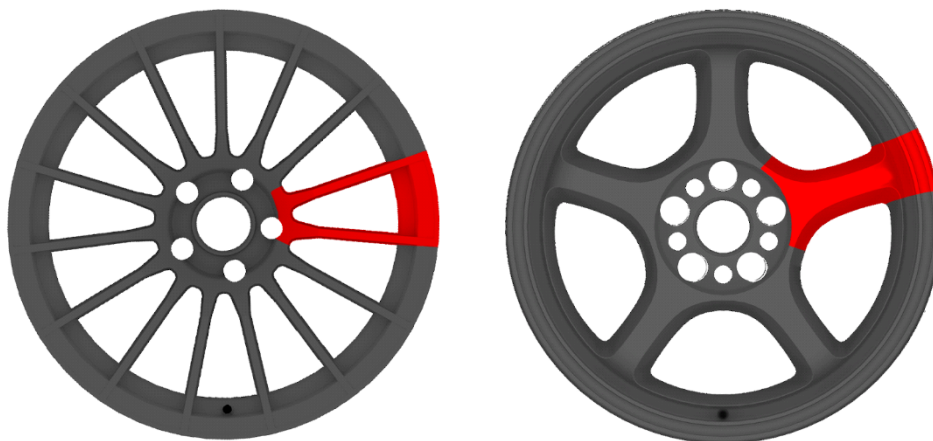
- Všechny úpravy zavěšení jsou povolené.
- Úpravy na podvozku vozidla budou přezkoumány technickým činovníkem závodu, aby se ujistil, že jsou reálné.
- Maximální rejdový úhel řízení je omezen na 72 stupňů a pouze přední náprava může být říditelná.
- úpravy na podvozku by se měly co nejvíce podobat reálným úpravám prováděných na daném typu vozidla.
- pokud bude shledáno, že úpravy na vozidle jsou příliš nereálné, budou nahrazeny z naší databáze (wdt 2020).

7.3. POHONNÉ ÚSTROJÍ

- Všechny úpravy jsou povolené vyjma elektronických pomocníků (Launch Control, KERS, ABS, Traction Control atd.).

7.4. AERO PRVKY A VZHLED

- Všechny režimy vzhledu jsou povoleny, vyjma modelů ve stylu GT (nebo vyšší) Aero. Tzn. křídla BCL jsou povolena, stejně jako přední splitter. Žádné difuzory vyjma sériových.
- CDSV loga jsou povinné (jmenovka a okenní banner).
- vyžadují se brzdové lišty na obou stranách vozidla (nad čelním a zadním oknem)
- Vozidlo musí vždy udržovat profesionální a nepolitický vzhled. To zahrnuje (mimo jiné) animace, uniformy, klaksony a zvuky automobilů (poznámka:bez politického a diskriminačního obsahu).
- každý disk (kolo) musí být označeno kontrastní barvou, která musí pokrýt MINIMÁLNĚ 20% okraje (dle obrázku č. 1). Musí být také plně propojena a nesmí být napříč více sekcemi. Označení musí být provedeno pouze v jedné barvě a tým technické přejímky má poslední slovo pro přijetí či zamítnutí označení kol. Vpřípadě nejasností nebo dotazů kontaktujte tým CDSV. Žádné rozmazané objekty.



Obrázek č. 1

7.5. KOLIZNÍ MODEL

Nesmí být více než 60 trojúhelníků celkem. Obrázek č. 2 slouží jako vodítko, pokud váš kolizní model spadá mimo vyznačené, pak bude přezkoumán technickým činovníkem případ od případu. Jezdec by se měl co nejvíce přiblížit s kolizním modelem reálnému vozidlu, to pak platí i pro 3D model.



Obrázek č.2

ČINOVNÍCI ZÁVODU

8. ČINOVNÍCI ZÁVODU

Činovníky závodu jmenuje pořadatel závodu ve spolupráci s FAS AČR. Činovníci nesmí být ve střetu zájmu kvůli jejich vztahu ke kterémukoliv jezdcí nebo členovi jeho týmu, k dalšímu z činovníků anebo ke sponzorovi kteréhokoliv soutěžícího či soutěže, osoby spojené se sponzorem nevyjímaje. Za střet zájmu podle předchozí věty se považuje: příbuzenský vztah, pracovně-právní vztah, ale i jiný právní vztah, na jehož základě by činovník byl příjemcem určitého, nezanedbatelného prospěchu od jezdce nebo člena jeho týmu, od jiného činovníka, od sponzora kteréhokoliv soutěžícího či soutěže nebo od osob, jakkoliv spojených s těmito

osobami. Činovníci se nesmí účastnit soutěže jako soutěžící. Za činovníky jsou označeny následující osoby, které mohou mít asistenty:

- Sportovní komisař
- Ředitel závodu, popřípadě zástupce ředitele závodu
- Sekretář závodu (styk s jezdci)
- Technický komisař
- Porotci

8.1. SPORTOVNÍ KOMISAŘ

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

Práva a povinnosti sportovního komisaře:

- Výjimečně doplňuje Zvláštní ustanovení.
- Mění počet kvalifikačních jízd.
- Schvaluje změny soutěžících nebo použití náhradního automobilu.
- Ukládá tresty.
- Vyloučí z podniku nebo z celé soutěže soutěžícího, kterého pokládá za nezpůsobilého nebo kterého shledá vinným z nesprávného řízení nebo z podloudného manévru. Kromě toho může požadovat, pokud se dotyčný odmítne podřídit příkazu činovníka, aby tento účastník závodu neprodleně opustil virtuální prostor sportovního podniku.
- Odloží závod v případě vyšší moci nebo z vážných bezpečnostních důvodů.
- Provádí v programu změny, o které požádá ředitel závodu nebo organizační výbor.
- Má právo rozhodnout o zastavení závodu.

8.2. ŘEDITEL ZÁVODU

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

Ředitel závodu musí především:

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

8.3. SEKRETÁŘ ZÁVODU

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

8.4. TECHNICKÝ KOMISAŘ

Technický komisař je pověřen kontrolou přihlášených automobilů do závodu. Technickému komisaři se svěřuje i funkce kontrolora příslušenství automobilu

. Technický komisař je dále pověřen:

- Prováděním kontroly přihlášených automobilů před zahájením sezóny.
- Prováděním kontroly automobilu během podniku či po něm na žádost ředitele závodu nebo sportovního komisaře.

8.5. POROTCI

Porota se skládá ze dvou až čtyř porotců, z nichž jeden vykonává funkci Hlavního porotce, který je jmenovitě uveden ve Zvláštních ustanoveních pro sportovní podnik. Porotci hodnotí výkony jezdců samostatně pod vedením hlavního porotce. Hlavní porotce je odpovědný za protokoly z hodnocení jezdců a vede rozpravu. Porotci přidělí soutěžícímu na základě kvalifikačních jízd počet bodů na stupnici 0–100 bodů. V případě stejného počtu bodů v kvalifikaci rozhoduje o konečnou pozici v tabulce druhá jízda, po případě první jízda a pak třetí jízda. Porotci určí na základě tandem-battle jízdy vítěze na základě srovnání vedoucí jízdy s vedoucí jízdou a pronásledující jízdy s pronásledující jízdou. Pokud je výsledek nerozhodný, musí dojít k opakování jízdy. Rozhodnutí porotců jsou definitivní. Výsledky z kvalifikace budou zveřejněny po jejím skončení na výsledkové desce a webu www.drifting.cz. Porotci posuzují tyto parametry jízdy:

- rychlost
- úhel driftu
- stopa (stopa je vyznačena pomocí průjezdných bodů tzv. clipping body a/nebo zóny)
- celkový dojem ovládnutí vozidla v driftu
- vzdálenost mezi vozidly v battlu a schopnost kopírovat vedoucího jezdce pronásledujícím jezdce.

Body za umístění v závodě se přidělují podle této stupnice:

Body za umístění v kvalifikaci:

Pozice	1	2	3	4 - 8	9 - 16	17 - 32	Účast
Body	7	6	5	4	3	2	1

Body za umístění v tandemových jízdách:

Pozice	1	2	3	4	5-8	9-16	17-32
Body	100	88	76	64	48	32	16

PROTESTY

9. PROTESTY

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

9.1. PRÁVO PROTESTU A POPLATKY ZA PROTEST

Právo protestu mají pouze jezdec a manažer týmu. Jmenovaný, který chce podat protest proti více než jednomu jezdcí, musí předložit tolik protestů, kolik jezdců je do protestu zapojených. Pro podání protestu a odvolání platí ustanovení NSR, FAS, AČR. Protestující srozumitelně vylíčí skutečnost, která ho vede k podání protestu, popřípadě označí svědka. Každý protest musí být doprovázen kaucí, jejíž výše činí 1.000 Kč splatné okamžitě a v hotovosti. Protesty musí být podány řediteli závodu nebo jeho zástupci, pokud existuje. V případě absence ředitele závodu nebo jeho zástupce musí být protest podán sportovnímu komisaři soutěže.

9.2. LHŮTY PRO PROTEST

Protest proti přihlášeným soutěžícím musí být podán nejpozději 30 minut před začátkem kvalifikace dle harmonogramu.

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

9.3. NEPŘIJATELNÉ PROTESTY

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

9.4. ROZHODNUTÍ PROTESTU

Vyslechnutí protestujícího a všech dalších osob, na které se protest vztahuje, bude provedeno bezodkladně po předání protestu. Všechny zainteresované osoby musí být předvolány a mohou se dostavit v doprovodu svědka v protestu označených. Sportovní komisaři se musí přesvědčit, že všichni zainteresovaní byli osobně pozváni k projednání protestu. V případě absence jednoho ze zainteresovaných nebo jeho svědka může být tak rozhodnutí vyneseno v jeho nepřítomnosti. Rozhodnutí bude vyneseno bez odkladu po vyslechnutí zainteresovaných tak, aby sportovní podnikmohl pokračovat podle programu. Ředitel soutěže je o vynesení rozhodnutí vyrozuměn. Všichni zainteresovaní se musí podřídit přijatému rozhodnutí. Žádný soutěžící nepovede soudní spor proti rozhodnutí o protestu. Pokud je protest shledán oprávněným, celá kauce bude vrácena.

SEGMENTACE ZÁVODU

10. ROZPRAVA

Rozprava se koná dle harmonogramu. Vstup na rozpravu má pouze jezdec, manažer a spotter. Pro jezdce je **POVINNÁ** účast na rozpravách pro kvalifikaci a battle. Rozpravu vede hlavní porotce a ředitel závodu či promotér. Účast v celém průběhu rozpravy je povinná. Rozprava je vedena v češtině, v případě účasti jezdce (-ů) ze zahraničí také v angličtině. V průběhu rozpravy budou jezdci informováni o případných úpravách programu závodu a o případných změnách Zvláštních ustanovení. Porota při rozpravě definuje ideální dráhu

průjezdu trati, zejména umístění průjezdních kontrolních bodů (PKB). Nezúčastní-li se rozpravy, zejména v případě neomluvené nepřítomnosti, může být ředitelem závodu potrestán uložením pokuty. Po skončení rozpravy obdrží každý jezdec potvrzení o účasti bez kterého nebude vpuštěn do kvalifikace.

11. TRÉNINKY

Jezdci startují do tréninkových jízd výlučně na pokyn startéra. Trénink není povinný. Je přísně zakázáno trénovat na trati mimo čas volného tréninku pod sankcí uložení trestu. Je přísně zakázáno trénovat mimo trať pod sankcí uložení trestu.

12. ZÁVOD

Závod musí probíhat na trati s minimálně čtyřmi zatáčkami, trať musí obsahovat tři průjezdné kontrolní body (PKB), délka trati musí být minimálně 400 m a šířka trati musí umožňovat jízdy tandem battle. Závod je rozdělen do dvou částí – Kvalifikace a Tandem Battle Top 16 nebo Top 32. Pokud se jízdy Tandem Battle nemohou z jakéhokoli důvodu uskutečnit, výsledky kvalifikace se použijí jako jediné kritérium pro celkové hodnocení jezdců. **Jezdci během závodu nemohou využít možnosti resetování vozidla „Back to pits“ z důvodů opotřebení pneu, nebo poškození vozidla.**

13. KVALIFIKACE

- Každý jezdec absolvuje 2 hodnocená kola. Kdy všichni jezdci absolvují první kvalifikační kolo a poté druhé, v předem stanoveném pořadí.
- Každou jízdu jednotliví porotci bezprostředně ohodnotí 1-100 body (bezchybná a vzrušující jízda = 100 bodu), nebo poměrnou částí ze 100bodů určenou na rozpravě (např. 0-35 + 0-35 + 0-30 = 0-100), rozdělení bodů se může lišit v závislosti na trati.
- o pořadí jezdce v kvalifikaci rozhoduje součet bodů hodnocení porotců nebo se vypočítá průměr udělených bodů, jako první postupuje jezdec s nejvyšším bodovým ziskem.
- Startuje se výhradně na pokyn startéra.
- Jezdci se budou řídit při nástupu na start pokyny pomocníka startéra.
- Pokud jezdec při nástupu na start nedodrží čas, který byl stanoven dle startovní listiny, přichází o jedno kvalifikační kolo.
- Pokud vozidlo jezdce utrpí technické potíže nebo poškození v důsledku nehody z tréninku, může požádat o přesun na poslední místo ve startovacím pořádku kvalifikace. Řidič, týmový manažer nebo spotter musí požádat činovníky závodu o schválení (nejpozději však 15min před začátkem kvalifikace). To může být schváleno ředitelem závodu poté, co technický delegát schválí, že oprava vyžaduje více času.

13.1. KRITÉRIA HODNOCENÍ KVALIFIKACE

Očekává se, že řidiči začnou s odhodlaným zahájením vysokého úhlu, driftují všemi vnějšími zónami a dosáhnou všech vnitřních bodů průjezdu s maximálním stupněm úhlu bez kompromisu v oblasti rychlosti, přičemž budou provádět rychlé, agresivní přehozy bez oprav a chyb. Při jízdě na vysoké obtížnosti popsané rozhodčími řidiči ukazuje svoji úroveň ovládání vozidla. Hodnotí se následující čtyři kritéria: úhel driftu, dráha driftu, rychlost driftu a styl driftu.

13.1.1. Dráha driftu: dodržení ideální dráhy průjezdu, zejména kolem určených průjezdných bodů. Body budou rozděleny mezi zóny, body průjezdu a další důležité body na trati. Srážka bodů za kolo mimo trať se odečítá z této bodové části.

13.1.2. Styl driftu: styl je rozdělen do dvou kritérií – odhodlání a plynulost.

Odhodlání: Konzistentní aplikace výkonu vozidla na trati. Udržování tempa po celou dobu - využití hybnosti k vyplnění zón a šířky trati. Záživnost jízdy - přístup k náročným částem trati a těsný průjezd okolo zdí a těsně na kraji trati ve venkovních zónách.

Plynulost: plynulá rotace během přehozu. Přehoz z přesného úhlu do přesného úhlu bez korekcí. Jezdec je schopen propojit jednotlivé sektory tratě v jeden funkční celek bez korekcí. Hodnocení inicializace driftu (techniku, načasování a styl) patří do části stylu.

13.1.3. Úhel driftu: hodnotí se maximální dosažený úhel, při kterém je vozidlo schopné zrychlovat v úsecích tratě k tomu určených a naopak využít většího úhlu pro zpomalení v úsecích tratě, kde je nutné zpomalit. Korekce úhlu jsou hodnoceny negativně.

13.1.4. Rychlost driftu: Rychlost inicializace

13.1.5. Získání nuly bodů v kvalifikaci

Jezdec získá nula bodů, pokud dojde k jedné z následujících situací, nebo ke kombinaci (může být doplněno během rozpravy):

- spin – každé přetočení automobilu mezi začátkem a koncem bodované části trati,
- opuštění bodované části trati dvěma a více koly,
- jezdec nezapočal drift ve vymezené části,
- zastavení vozidla před koncem bodované části trati,
- závažné srovnání,
- opačný drift (drift s opačným úhlem, než-li požadovaný v daném bodě tratě)
- dojde k otevření kapoty nebo dveří během bodované jízdy
- nekontrolované překročení cílové čáry
- LAG – chyba v připojení závodníka, která způsobí nehodnotitelnou jízdu

13.2. Ostatní informace ke kvalifikaci

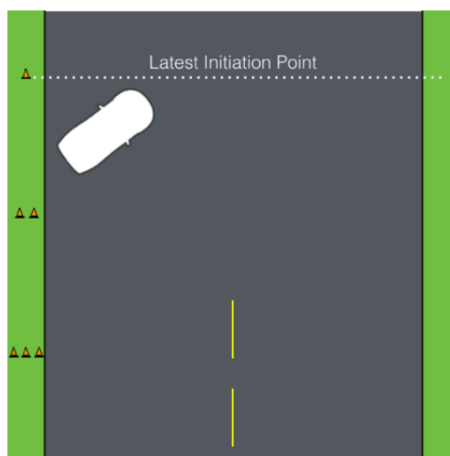
Jestliže dojde k technické závadě na automobilu v průběhu kvalifikace, všechny dosažené výsledky až do okamžiku závady jsou platné a započítávají se. Jezdec je povinen nastoupit do kvalifikace s vozidlem ve stavu, aby bylo schopné absolvovat kvalifikační jízdu (pneumatiky, benzín atd.). Oprava technické závady v průběhu kvalifikace je povolena, pouze v mezidobí mezi kvalifikačními jízdami. Výměna pneumatik a drobné úpravy/opravy mezi kvalifikačními jízdami jsou povoleny. Jezdec musí být připraven (ustrojený, připoutaný v nastartovaném voze) ke své kvalifikační jízdě v momentě startu jezdce o dvě místa před ním (dle stanoveného pořadí). Jezdec je povinen sledovat a dbát pokynů obsluhy startu. Při nedostavení se v čas na kvalifikační jízdu, jezdec přichází o dané kvalifikační kolo. Jezdec je povinen odjet závod se stejným autem, kterým odjel kvalifikaci.

Systém řazení kvalifikace:

- Kvalifikace na prvním závodě sezony se jede vzestupně dle startovního čísla.
- Každý následující závod je v kvalifikaci řazen dle aktuálního celkového bodového stavu v šampionátu, a to od posledního místa k prvnímu.

13.3. INICIALIZACE DRIFTU

Během kvalifikace i tandemových jízd musí být vozidlo bokem, když projede určeným místem, označeným jako "Latest initiation point", což je obvykle označeno značkou, jako je jeden stojící kužel v kónické sekvenci „3, 2, 1“ umístěné podél trati, jak je znázorněno na obrázku 2 níže.



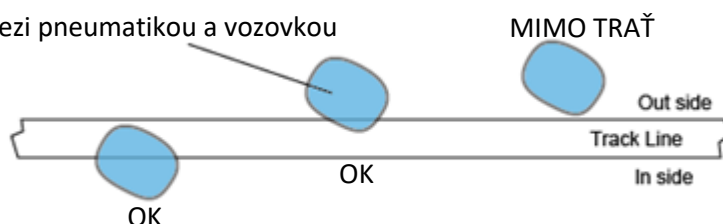
Obrázek 2

13.4. Rozhodnutí o umístění po kvalifikaci a další postup v případě shody bodů

Základní rozřazení	Výše bodovaná jízda (VBJ)
Shoda 1	Nižší bodovaná jízda (NBJ)
Shoda 2	Body za styl z VBJ
Shoda 3	Body za stopu z VBJ
Shoda 4	Body za úhel z VBJ
Shoda 5	Maximální průměrná rychlost
Shoda 6	Maximální inicializační rychlost
Shoda 7	Body za styl z NBJ
Shoda 8	Body za stopu z NBJ
Shoda 9	Body za úhel z NBJ

13.5. Hodnocení kola mimo trať

Styčná plocha mezi pneumatikou a vozovkou



14. TANDEM BATTLE

Jezdec je povinen odjet závod se stejným autem, kterým odjel kvalifikaci.

Top 32 jezdců z kvalifikace skupiny Pro, Top16 jezdců z kvalifikace skupiny PRO2 a Top4 jezdců z kvalifikace skupiny PRO3 má nárok na účast ve vyřazovacích jízdách.

V Battlech, je aplikován KO-systém:

- prvních 32, 24, 16, 4 jezdců, kteří dosáhnou v kvalifikaci nejvyššího počtu bodů (při rovnosti bodů rozhoduje umístění v kvalifikaci), utvoří pro první kolo Tandem Battle – závodu dvojic následující dvojice podle pořadí v kvalifikaci: 1.+32., 2.+31., 3.+30. atd.(přesné rozřazení příloha číslo 1)

- v případě 24 nebo méně kvalifikovaných jezdců ve třídě PRO se používá rozřazení TOP24.

- jako vedoucí jezdec v první jízdě battlu se vždy staví výše kvalifikovaný jezdec.

- do dalšího kola postupuje pouze vítěz Battle, pro poraženého závod končí a obdrží své umístění podle výsledku kvalifikace.

- pro malé finále utvoří dvojici poražení ze semifinále kola, kteří se utkají o třetí místo.

- pro finále utvoří dvojici vítězové předchozího kola, kteří se utkají o první místo

- V případě, že jezdec nemůže nastoupit do Battlu, vyjma případu nezaviněné nehody postupuje do dalšího kola druhý z jezdců, postupující jezdec je povinen projet trať dle kvalifikační jízdy. Startuje se výhradně na pokyn startéra a jezdců se řídí při nástupu na start pokyny pomocníka startéra. Jezdec je povinen na pokyn startmarshala nebo jeho pomocníka se dostavit do prostoru startu v určeném časovém limitu. V případě že se nedostaví, bude battle zahájen bez jeho účasti a tým pro něj účast v battlu končí. Časový limit bude určen na rozpravě. Při kolizní situaci se soupeřem nebo maximálně jednou za vyřazovací části závodu je časový limit na případnou opravu 5 minut. Při kolizní situaci, která je zaviněná soupeřem je na opravu postiženého dán limit 5+5 minut. V případě zastavení prvního jezdce z důvodu přetočení, kolize, auto mimo trať nebo technické závady **MUSÍ** druhý jezdec přestat driftovat a bezpečně po trati dojet do cíle. Porušení tohoto pravidla bude potrestáno výsledkem 0.

Oprava technické závady (z jiné než kolizní příčiny) v průběhu Battle mimo jednoho (viz výše) není povolena. V Battlu je zakázáno měnit pneumatiky a tankovat palivo. Jeden battle se skládá ze dvou jízd. **Jezdci během závodu nemohou využít možnosti resetování vozidla „Back to pits“ z důvodů opotřebení pneu, nebo poškození vozidla..**

14.1. HODNOCENÍ JEZDCŮ VE VYŘAZOVACÍCH TANDEM BATTLE JÍZDÁCH

14.1.1. VYŘAZOVACÍ TANDEM BATTLE JÍZDY – ZÁSADY

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

Pokud je vozidlo rozbité nebo není schopno zajet k boji, musí zbývající vozidlo provést „Bye Run“, aby bylo možné pokračovat v soutěži. „Bye Run“ je nehodnocená kvalifikační jízda, která má za účel ukázat, že vozidlo je mechanicky připraveno na soutěž.

14.1.1.1. ROLE PRONÁSLEDUJÍCÍHO JEZDCE

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

- a) celou trať projel driftem (bez přerušení) a ZKOPÍROVAL JÍZDU vedoucího jezdce;
- b) Pronásledující jezdec musí následovat vedoucího jezdce, ale měl by se snažit driftovat takovou rychlostí, aby udržel vzdálenost od vedoucího jezdce co nejmenší, aniž by to omezilo velikost úhlu pronásledujícího jezdce (alespoň stejný úhel jako vůdce).

Pronásledující jezdec může předjet vedoucího jezdce za předpokladu, že to lze provést bezpečně a čistě (bez kontaktu, namísto určeném během rozpravy), aniž by tím došlo ke ztrátě driftu vedoucího jezdce způsobené zkřížením cesty vedoucímu jezdcovi se současným náhlým a nedůvodným snížením rychlosti v závěrečné fázi manévru. Předjetí je možné pouze v situaci, že vedoucí jezdec nedodržel ideální stopu. Pokud se vedoucí jezdec přetočí a způsobí tím přerušení driftu pronásledujícího jezdce, pronásledující jezdec nebude mít odpočet za přetočení ani za ztrátu driftu v tomto místě.

14.1.1.2. ROLE VEDOUcíHO JEZDCE

Vedoucí jezdec má na této pozici za úkol:

- a) projet celou trať ideální stopou (STOPA)
- b) projet celou trať driftem (bez přerušení) v co největším úhlu v poměru s rychlostí (ÚHEL)
- c) dodržet plynulost jízdy a vyvarovat se náhlému zpomalení mimo vytyčená místa (PLYNULOST)

Vedoucí jezdec má právo vybrat si rychlost driftu, ta musí odpovídat charakteru trati a předchozím jízdám v kvalifikaci a tréninku. Vedoucí jezdec se snaží dosáhnout 100 bodové jízdy jako v kvalifikaci.

14.1.1.3. OPAKOVÁNÍ JÍZDY

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

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

14.1.1.4. STARTOVNÍ PROCEDURA

Startovní čára je umístěna na začátku tratě a je oficiálním výchozím bodem každé kvalifikační jízdy a tandemové bitvy. K dispozici je startovací světlo, které signalizuje, kdy může vozidlo opustit startovní čáru. Během kvalifikačních i tandemových bitev může existovat startovní šikana, která je navržena tak, aby donutila vedoucího jezdce, aby na okamžik uvolnil plyn, což umožnilo pronásledujícímu vozu udržovat blízkost přímo z místa vedoucího k iniciačnímu bodu. Pokud vedoucí jezdec během tandemové bitvy zasáhne jeden nebo více kuželů v šikaně, bude jízda zastavena a znovu zahájena, komunikována prostřednictvím traťového komisaře nebo světelného panelu.

- jezdec má 2min na dostavení se na start od okamžiku uvolnění startu pro jeho jízdu, v oblasti startu musí být viditelně umístěná časomíra zobrazující zbývající čas.

14.2. BODOVÁNÍ VE VYŘAZOVACÍCH JÍZDÁCH

Porota složená z minimálně 2 porotců (ideálně ze 3) bude hledat, který řidič si v tandemové bitvě vede lépe. Rozhodčí budou sledovat jak 1. jízdu, tak 2. jízdu, porovnávají obě jízdy, kdy dojde ke srovnání vedoucí jízdy s vedoucí jízdou a pronásledující jízdy s pronásledující jízdou obou jezdců. Což jim umožňuje určit, který jezdec vyhrál na každé pozici (vedoucí vs. Pronásledující). Pokud rozhodčí nejsou schopni určit vítěze z těchto dvou jízd, mohou požádat o vyvolání ještě jednoho battlu (OMT). Pokud rozhodčí nemohou rozhodnout z OMT, může být povolán další OMT, poté se podívají na jízdy 1, 2, 3 a 4, aby určili vítěze (pokud se vítěze stále nedaří určit, postupuje závodník s vyšším počtem bodů z kvalifikace).

14.2.1. DECELERAČNÍ MAPA

Decelerační mapa poskytuje grafické znázornění tratě, kde zvýrazňuje místa, kde je možné zpomalit za použití jízdy bez plynu, brždění, nebo zvětšením úhlu. Vedoucí jízda, která neodpovídá grafickému znázornění tratě, bude hodnocena srážkou bodů. Decelerační mapa se použije ke zjištění zavinění kolize při tandemových jízdách.

14.2.2. NEÚPLNÁ TANDEMOVÁ JÍZDA „0“

Pokud řidič během tandemové jízdy udělá některou z následujících chyb, neobdrží řidič skóre za tento běh, což bude považováno za neúplnou jízdu.

- spin – každé přetočení automobilu mezi začátkem a koncem bodované části trati,
- opuštění bodované části trati dvěma a více koly
- jezdec nezapočal drift ve vymezené části,
- zastavení vozidla před koncem bodované části trati,
- závažné srovnání,
- opačný drift (drift s opačným úhlem, než-li požadovaný v daném bodě tratě)
- dojde k otevření kapoty nebo dveří během bodované jízdy
- nekontrolované překročení cílové čáry
- Kolize s druhým řidičem, která je považována za „vyhnutelnou“ nebo nesportovní.
- Pronásledující řidič úmyslně nepronásledoval vedoucího řidiče poté, co byl v předchozí jízdě hodnocen nulou.
- Tři po sobě jdoucí restarty, vyplývající z chyb
- Provedení nelegálního předjetí (má za následek „0“ pro pronásledujícího jezdce)
- Pokud je jezdec legálně předjet (výsledkem je „0“ pro vedoucího jezdce)
- Vedoucí nebo pronásledující jezdec nesplňuje cíle stanovené pro vedoucí jízdu (nepronásledovatelný) a pronásledující jízdu (neaktivní)
- LAG – chyba v připojení závodníka, která způsobí nehodnotitelnou jízdu

Když vedoucí jezdec získá v jízdě „0“, jízda je u konce a pronásledující jezdec z bezpečnostních důvodů není povinen pokračovat v driftování. Když pronásledující jezdec získá nezávisle „0“, tak je vedoucí jezdec povinen dokončit jízdu driftem. Pokud vedoucí jezdec v této situaci jízdu nedokončí, může mu být udělena také „0“. Pokud je řidič v kterékoli části tratě považován za viníka nulové chyby druhého jezdce, protože způsobil tuto chybu, přechází nula pouze na jezdce označeného jako viníka.

14.2.3. PŘEDJÍZDĚNÍ

Předjetí vedoucího vozu pronásledujícím vozem je povoleno pouze v tandemových bitvách, pokud jsou splněny všechny čtyři následující podmínky:

- Vedoucí jezdec musí být výrazně mimo stopu nebo zcela mimo trať,
- Pronásledující jezdec může předjíždět pouze v bodě vnitřního bodu průjezdu,
- Pronásledující jezdec může předjíždět pouze na vnitřní straně zatáčky,
- Pronásledující jezdec se stane vedoucím jezdce, jakmile pronásledované vozidlo zcela překoná vozidlo vedoucího jezdce.

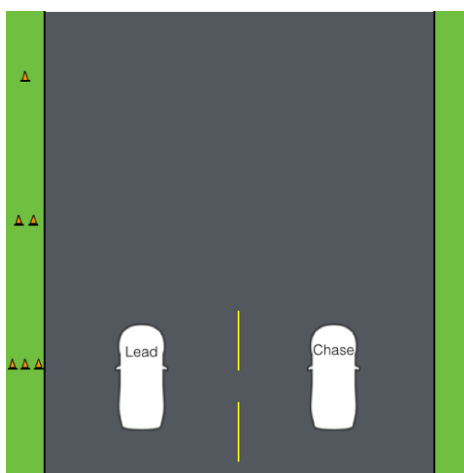
V případě zdárného dokončení tratě původně pronásledujícího jezdce, nyní jako vedoucího jezdce, získá původně vedoucí jezdec „0“ za tuto jízdu.

14.2.4. PROCEDURA INICIALIZACE DRIFTU V TANDEMOVÉ JÍZDĚ

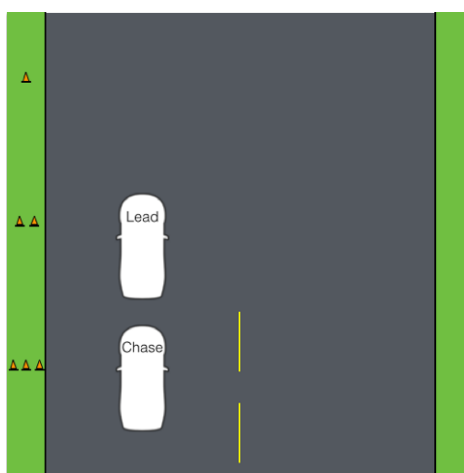
Počáteční bod bude na trati zřetelně označen a na trati bude také vyznačena dělicí čára. Vedoucí jezdec může k zahájení použít „rozhození“, ale musí přitom vždy zůstat ve svém jízdním pruhu (nepřekročit dělicí čáru).

Pronásledující jezdec může pro zahájení driftu použít některý z následujících dvou postupů (na rozpravě může být definována preferovaná verze, nebo i jediná možná):

VEDLE SEBE – Pronásledující jezdec se může rozhodnout zahájit bezprostředně vedle vedoucího jezdce v celé šířce jízdního pruhu pronásledujícího vozidla. Vozidlo nesmí překročit středovou čáru až do konce značení jízdního pruhu. Tím bude ukončena příslušná vzdálenost od posledního iniciačního bodu. To poskytne vedoucímu jezdcovi celou šířku pruhu vedoucího vozidla k zahájení, zatímco poskytne pronásledovanému vozidlu příležitost udržovat blízkost a také čas, aby se dostal do polohy pro zahájení před posledním iniciačním bodem.



ZA SEBOU - Pronásledující jezdec může také zvolit iniciaci za vedoucí jezdce. V takovém případě může pronásledující jezdec zůstat ve stejném jízdním pruhu jako vedoucí jezdec s takovou blízkostí, jaké může pronásledující jezdec dosáhnout, když zůstane za vedoucí vozidlem. Řidič má k dispozici celou šířku jízdního pruhu vedoucího vozidla, aby mohl zahájit drift jakýmkoli požadovaným způsobem, protože pronásledované vozidlo musí zůstat za vedoucí vozidlem, dokud vedoucí jezdec nezahájí drift.



14.3. TANDEMOVÉ KOLIZE A KONTAKT

Kontakt mezi vozy v driftu je něco, co je akceptováno jako součást sportu, a však kolize vozidel v bitvě proti sobě vyžaduje konkrétní pravidla a pokyny.

14.3.1. KOLIZE ZPŮSOBENÁ VEDOUCÍM VOZEM

Pokud vedoucí vozidlo ztratí drift, vyjede mimo vytyčenou stopu nebo zbytečně sníží rychlost v tandemu a pronásledující vozidlo zasáhne vedoucí vozidlo, může být považováno vedoucí vozidlo jako viník při srážce.

14.3.2. KOLIZE ZPŮSOBENÁ PRONÁSLEDUJÍCÍM VOZEM

Pokud pronásledující jezdec koliduje s vedoucím jezdcem, zatím co vedoucí jezdec plní své hlavní cíle, bude považován za viníka srážky pronásledující jezdec.

14.3.3. POŠKOZENÍ ZPŮSOBENÉ KOLIZÍ

Jakmile dojde ke kolizi, porota zjistí chybu (vedoucí jezdec, pronásledovatel, kombinovaná chyba). Vozidlo, které se nezavinilo, může požádat o opravu svého vozidla (resetování). V případě kombinované chyby mohou oba jezdci resetovat své vozidlo.

14.3.5. OPAKOVANÉ ZÁBĚRY A POUŽITÍ TELEMETRIE V TANDEMOVÝCH JÍZDÁCH

Pokud je taková technologie k dispozici, měla by porota po každé jízdě battle vyhodnotit videozáznam.

Externí data nebo video nejsou při vyhodnocení protest přípustné.

14.4. 5min ČASOVÝ LIMIT NA OPRAVU herního zařízení, nebo připojení k internetu

Pro zachování bezpečnosti v soutěži mohou týmy požádat o časový limit soutěže (maximálně 5 minut), aby provedly nezbytné opravy. Soutěžní časový limit se nepoužívá ke strategickým účelům.

Pouze jezdec pomocí Discordu může požádat o využití 5min časového limitu soutěže. Pouze ředitel závodu může udělit souhlas pro 5min časový limit soutěže. Žádosti nebude vyhověno, pokud se má za to, že časový limit soutěže je neoprávněný.

Soutěžící, kteří neprovedou nezbytné opravy ve stanoveném časovém limitu, budou ze soutěže vyřazeni a ve prospěch soupeře.

ZÁVĚR

15. ZŘEKnutí SE OPOVĚDNOSTI

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

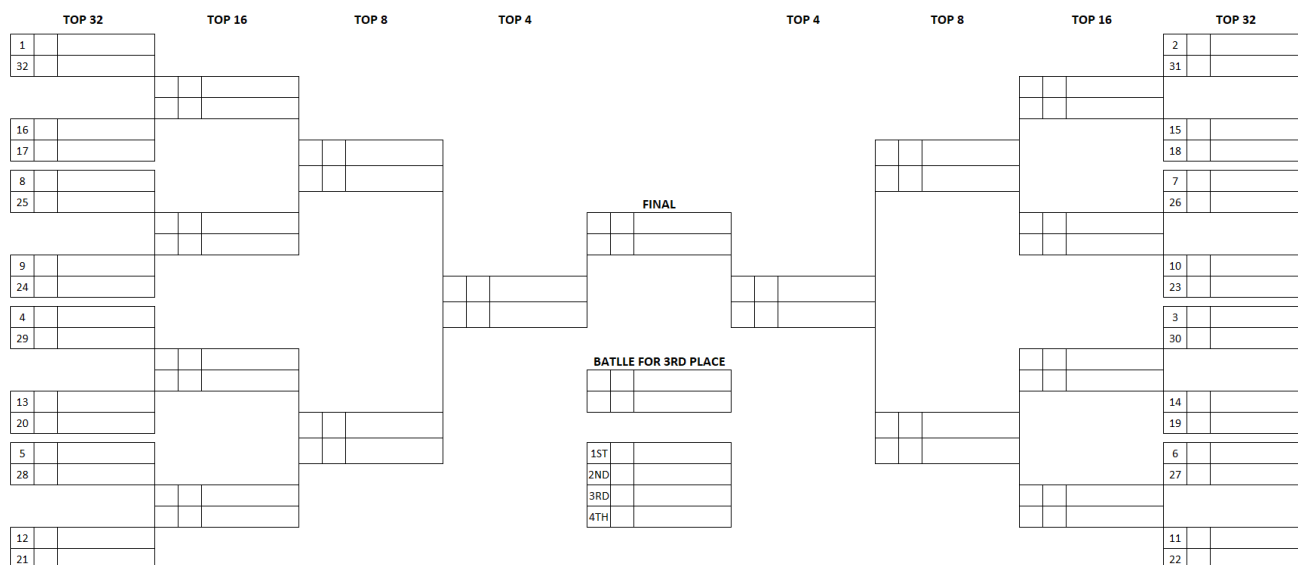
16. KODEX CHOVÁNÍ A VYSTUPOVÁNÍ

Kodex vystupování je závazný pro všechny soutěžící nejen v průběhu sportovní soutěže, ale i při tiskových konferencích, veřejných vystoupení či propagačních akcích týkajících se závodu. Jezdcům, resp. celým týmům se ukládá zúčastnit se podle svých možností propagačních akcí soutěže. Profesionální chování je závazné pro jezdce, resp. pro týmy.

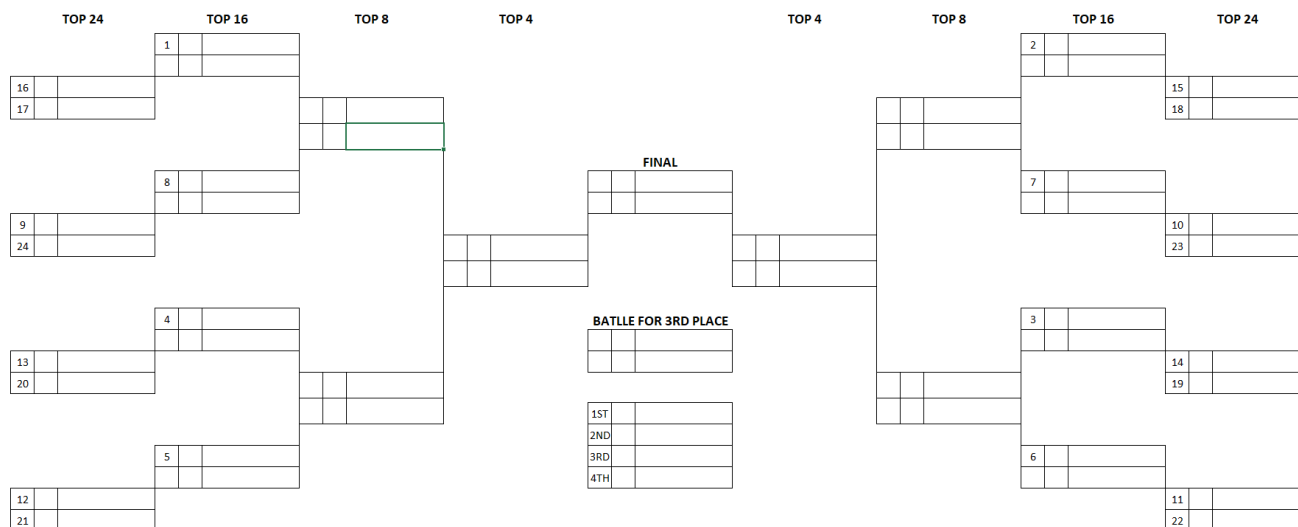
Týmy musí dbát profesionálního chování a bezpečnosti za všech okolností nebo nedbalostní nebo vědomé porušení zásad bezpečnosti jakéhokoliv druhu nebude tolerováno.

PŘÍLOHA 1

ROZŘAZENÍ TOP 32



ROZŘAZENÍ TOP 24



ROZŘAZENÍ TOP 16

