



REGULAMIN SEZONU 2026 DRIFT OPEN POLISH DRIFT SERIES

DLA KLAS:



1. PRZEPISY OGÓLNE

1.1. Definicje i skróty

Bye Run - przejazd wykonywany w celu potwierdzenia gotowości Zawodnika do udziału w rywalizacji oraz wykazania, że jego samochód jest sprawny i zdolny do wzięcia udziału w dalszej części Zawodów.

Dane kontaktowe - numery telefonów komórkowych, adresy poczty elektronicznej e- maile, dane adresowe podane przez Zawodnika w Portalu Zawodnika Drift Open wykorzystywane do komunikacji grupowej i indywidualnej.

Driver Search - proces oceny umiejętności i przygotowania Zawodnika, mający na celu weryfikację poziomu sportowego, przyporządkowanie Zawodnika do właściwej klasyfikacji Drift Open.

Dzika karta - uprawnienie przyznawane decyzją Organizatora wybranemu Zawodnikowi, umożliwiające mu udział w Zawodach niezależnie od standardowych kryteriów przyznawania licencji i klasyfikacji.

Finały - należy przez to rozumieć przejazdy rozstrzygające w danej klasie, których celem jest ustalenie wyników Zawodów oraz wyłonienie zwycięzcy spośród Zawodników zakwalifikowanych do udziału w tej części Rundy.

Kierowca - osoba kierująca samochodem sportowym podczas Zawodów driftingowych, posiadająca ważną Licencję Zawodnika odpowiedniej kategorii.

Komunikaty - oficjalne informacje sporządzone w formie publikacji on-line w Portalu Zawodnika Drift Open i/lub Stronie Internetowej Drift Open w celu poinformowania o istotnych kwestiach wpływających na przebieg zawodów, sytuacjach awaryjnych oraz specjalnych ogłoszeniach.

Kwalifikacje - przejazdy oceniające umiejętności Zawodników, mające na celu wyłonienie uczestników dopuszczonych do przejazdów finałowych oraz ustalenie kolejności ich startu.

Licencja Zawodnika - dokument uprawniający Zawodnika do udziału w wydarzeniach serii Drift Open, wydawany przez Organizatora, potwierdzający spełnienie wymagań formalnych oraz dopuszczenie Zawodnika do startu w Rundach.

Organizator - odpowiedzialny za przygotowanie, przeprowadzenie oraz koordynację całego wydarzenia.

Osoby oficjalne - osoby wyznaczone przez Organizatora do pełnienia funkcji związanych z przygotowaniem, nadzorem oraz przebiegiem Zawodów, działające na podstawie udzielonego upoważnienia.

Portal Zawodnika Drift Open - elektroniczny system obsługi Zawodnika udostępniany przez Organizatora, służący do rejestracji na Rundy, zarządzania danymi Zawodnika, dokonywania opłat oraz dostępu do informacji i komunikatów związanych z udziałem w serii Drift Open.

Przedstart – strefa organizacyjna poprzedzająca wjazd do Strefy Grzania Opon, służąca ustawieniu kolejności startowej oraz przygotowaniu i weryfikacji gotowości Zawodnika do startu.

Regulamin - dokument określający zasady uczestnictwa, przebiegu i organizacji zawodów.

Regulamin Uzupełniający - dokument określający dodatkowe zasady, informacje i wymagania dotyczące konkretnej rundy, obowiązujący wraz z Regulaminem.

Runda - wydarzenie sportowe, obejmujące dzień techniczny, dzień kwalifikacji oraz dzień finałów, stanowiące pełny etap cyklu Zawodów.

Siła Wyższa - nagle, zewnętrzne i niemożliwe do przewidzenia zdarzenie, któremu nie można zapobiec przy zachowaniu należytej staranności.

Strefa Grzania Opon - wyznaczony i zabezpieczony obszar, w którym Zawodnicy mogą rozgrzać opony swoich samochodów sportowych bezpośrednio przed wjazdem do Strefy Startu.

Strefa Startu - wyznaczony obszar w którym obowiązują polecenia Sędziego Startowego, a Kierowcy muszą pozostawać w pełnej gotowości do natychmiastowego rozpoczęcia przejazdu.

Strefa Szybkiego Serwisu / Hot-Pit - wyznaczona i kontrolowana strefa szybkiego serwisu, zlokalizowana na/przy torze, w której pojazdy mogą wykonywać krótkotrwałe czynności serwisowe.

Strona internetowa Drift Open - oficjalny serwis internetowy serii Drift Open, prowadzony przez Organizatora, stanowiący źródło informacji dotyczących Rund, Zawodów oraz innych treści związanych z przebiegiem sezonu.

Trasa – wyznaczony fragment toru, drogi lub terenu przeznaczony do realizacji przejazdów sportowych przez Zawodników.

Trening - przejazdy przygotowawcze, których celem jest umożliwienie Kierowcom zapoznania się z Trasą Zawodów oraz odpowiedniego przygotowania do rywalizacji w Zawodach.

Zawody - część Rundy obejmującą aktywności sportowe prowadzone w dniu kwalifikacji, wraz z przejazdami treningowymi oraz w dniu finałów.

Zawodnik - osoba fizyczna (w tym osoba niepełnoletnia za zgodą i pod nadzorem opiekunów prawnych) lub prawna dopuszczona do udziału w zawodach driftingowych, spełniająca wymagania Regulaminu oraz posiadająca ważną Licencję Zawodnika.

Zespół Sędziów Sportowych - zespół co najmniej trzech sędziów wyznaczonych przez Organizatora, odpowiedzialnych za ocenę przejazdów punktowanych oraz podejmowanie decyzji dotyczących przebiegu Zawodów, w zakresie wynikającym z niniejszego Regulaminu.

1.2. Obowiązki przepisów i interpretacja regulaminu

1.2.1. Zawody Drift Open organizowane przez Nitro powinny być zgodnie z przepisami niniejszego regulaminu. Poprzez fakt uczestnictwa w Zawodach, Zawodnik akceptuje treść niniejszego Regulaminu.

1.2.2. Organizator zastrzega sobie prawo do interpretacji, rozpatrywania i rozstrzygnięcia wszelkich wątpliwości, które mogą powstać przy stosowaniu niniejszego Regulaminu.

1.2.3. Wszystko, co nie jest wyraźnie dozwolone przez niniejszy Regulamin w myśl ogólnych zasad jest zabronione.

1.2.4. Podczas zawodów driftingowych organizowanych na torach zamkniętych oraz drogach wyłączonych z ruchu nie obowiązują przepisy Ustawy „Prawo o Ruchu Drogowym”.

1.3. Organizacja zawodów

1.3.1. Organizatorem Drift Open jest firma Nitro Łukasz Baranowski z siedzibą w Świętochłowicach 41-608 przy ul. Górnej 23, NIP 627-245-43-85, Regon 243657803.

1.3.2. Kierownictwo zawodów stanowią osoby wskazane przez Organizatora, czyli:

- Dyrektor Zawodów
- Dyrektor Parku Maszyn
- Dyrektor Techniczny
- Dyrektor Biura Prasowego
- Sekretarz Zawodów
- Zespół Sędziów Sportowych
- Sędzia Startowy
- Kierownik Przedstartu
- Sędziowie Flagowi
- Sędzia Punktowy / Regulaminowy
- inne osoby wskazane przez Organizatora

1.3.3. Oficjalne dokumenty zawodów:

- ubezpieczenie OC organizatora
- Regulamin Zawodów (dostępne w biurze zawodów)
- Regulamin Uzupełniający Zawodów
- karta zgłoszenia zawodnika
- karta badania technicznego
- lista zgłoszeń zawodników
- wyniki przejazdów punktowanych
- wyniki przejazdów finałowych

1.3.4. Regulamin Zawodów, Regulamin Uzupełniający Zawodów, lista zgłoszeń Zawodników oraz wyniki przejazdów punktowanych i finałowych są publikowane na oficjalnej stronie internetowej Drift Open.

2. ORGANIZACJA

2.1. Zasady ogólne

- 2.1.1. Sezon zawodów Drift Open stanowią poszczególne Rundy, określone w oficjalnym kalendarzu ligi Drift Open na dany rok kalendarzowy. Organizator zastrzega sobie prawo do wprowadzania zmian w kalendarzu na dany sezon w przypadku zaistnienia takiej konieczności.
- 2.1.2. Po przekroczeniu bramy wjazdowej Zawodnik jego mechanicy, personel i goście zobowiązani są do podporządkowania się przepisom właściwych regulaminów, poleceniom i instrukcjom wydawanym przez Organizatora, służby porządkowe, ochronę oraz osoby upoważnione przez Organizatora.
- 2.1.3. Kierowca jest zobowiązany do niespożywania alkoholu, środków odurzających i innych zakazanych przez prawo środków na 48 godzin przed i w trakcie trwania zawodów.
- 2.1.4. Organizator zastrzega sobie prawo do niedopuszczenia każdego Kierowcy i/lub samochodu do udziału w Zawodach oraz odmowy ich dalszego startu na każdym etapie ich trwania, w przypadku, gdy nie wypełnia wymogów bezpieczeństwa i/lub nie stosuje się do poleceń osób oficjalnych i/lub personelu Drift Open.
- 2.1.5. Organizator może w trakcie sezonu podjąć decyzję o wprowadzeniu przepisów uzupełniających lub zmian, które ze skutkiem natychmiastowym będą stanowić integralną część niniejszego Regulaminu.

2.2. Harmonogram

- 2.2.1. Harmonogram określa ramy czasowe i przebieg trwania Zawodów obejmując:
 - treningi
 - briefingi
 - przerwy techniczne
 - przejazdy kwalifikacyjne
 - przejazdy finałowe
 - ceremonię wręczenia nagród
- 2.2.2. Szczegółowy harmonogram każdego Zawodów zostanie ogłoszony na stronie internetowej Drift Open oraz w Portalu Zawodnika Drift Open. Poza przypadkiem zaistnienia siły wyższej, Zawodnicy startujący w zawodach muszą dopilnować przestrzegania harmonogramu.
- 2.2.3. Organizator zastrzega sobie możliwość wprowadzenia zmian w harmonogramie z powodów organizacyjnych wynikających z przebiegu zawodów oraz z przyczyn niezależnych od Organizatora, w tym w przypadku wystąpienia siły wyższej.

2.3. Komunikaty

Zawodnicy są zobowiązani do zapoznania się z treścią komunikatów. Przestrzeganie Komunikatów jest obowiązkowe dla wszystkich uczestników Zawodów.

2.4. Lista zgłoszeń

Lista zgłoszeń obejmuje imię i nazwisko, numer startowy oraz narodowość, zgodnie z danymi podanymi przez Kierowcę w profilu na Portalu Zawodnika Drift Open. Lista zgłoszeń powinna być opublikowana nie później niż 24 godziny przed rozpoczęciem kwalifikacjami.

2.5. Publikacja wyników

Wyniki publikowane są na stronie internetowej Drift Open.

Do momentu zakończenia Zawodów i zatwierdzenia wyników przez Zespół Sędziów Sportowych mają one charakter nieoficjalny.

2.6. Odbiór administracyjny

- 2.6.1. Celem Odbioru Administracyjnego jest weryfikacja przez Biuro Zawodów dokumentów uprawniających zgłoszonych Zawodników do udziału w Zawodach. Procedura ta musi być wykonana niezwłocznie po wjeździe na teren imprezy, przed badaniem technicznym.
 - 2.6.2. Warunkiem przeprowadzenia Odbioru Administracyjnego jest posiadanie przez Zawodnika aktualnego dokumentu tożsamości, a w przypadku osób niepełnoletnich - dokumentów tożsamości opiekunów prawnych. W przypadku Zawodnika niepełnoletniego wszelkie czynności formalne, oświadczenia, zgody oraz odpowiedzialność wynikająca z uczestnictwa w Zawodach spoczywają na jego opiekunie prawnym. Opiekun prawny musi być obecny podczas Odbioru Administracyjnego i złożyć podpis na dokumencie wymaganym do dopuszczenia Zawodnika niepełnoletniego do startu w zawodach.
 - 2.6.3. Podczas Odbioru Administracyjnego Organizator wyda Zawodnikowi:
 - zestaw naklejek identyfikacyjnych (blenda oraz numer startowy)
 - zastaw naklejek z reklamą obowiązkową i dodatkową (o ile dotyczy)
 - identyfikator lub przepustkę wjazdową dla samochodu serwisowego
 - inne przewidziane w Regulaminie Uzupełniającym dokumenty i materiały
 - 2.6.4. Zawodnik, który nie dokona odbioru administracyjnego dokumentów, nie będzie mógł wystartować w Zawodach.
- 2.7. **Strona internetowa, Portal Zawodnika i kanały komunikacyjne**
- 2.7.1. Oficjalnymi kanałami komunikacji są: strona internetowa www.driftoopen.com oraz Portal Zawodnika Drift Open dostępny pod adresem www.portal.driftoopen.com.
 - 2.7.2. Oficjalnym kanałem komunikacyjnym może być również grupa WhatsApp utworzona przez Organizatora. W przypadku jej uruchomienia link do grupy zostanie opublikowany w Portalu Zawodnika lub zawodnik zostanie zaproszony do grupy za pośrednictwem wiadomości SMS wysłanej na numer telefonu wskazany w jego profilu w Portalu Zawodnika.
- 2.8. **Park maszyn**
- 2.8.1. Kierowcy biorący udział w zawodach parkują pojazdy i rozstawiają swoje stanowiska serwisowe na specjalnie do tego celu wydzielonym parkingu (parku maszyn) w miejscu o określonej lokalizacji oraz długości i szerokości, wyznaczonym przez Dyrektora Parku Maszyn. Wszystkie samochody sportowe oraz pojazdy serwisowe Zawodnika muszą znajdować się w obrębie przydzielonego stanowiska serwisowego.
 - 2.8.2. Za udostępnienie miejsca przeznaczonego na stanowisko serwisowe pobierana jest kaucja w wysokości 100 zł. Kaucję pobiera Dyrektor Parku Maszyn, a jej zwrot następuje po odbiorze stanowiska przez kierownika technicznego.
 - 2.8.3. Pojazdy serwisowe powinny być oznaczone w widocznym miejscu identyfikatorem lub przepustką wjazdową.
 - 2.8.4. Zawodnik ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo na swoim stanowisku serwisowym, a także za utrzymanie na nim porządku i czystości oraz jego właściwe zabezpieczenie, w tym wyposażenie stanowiska w co najmniej jedną gaśnicę o minimalnej masie 6 kg na każdy samochód sportowy, ustawioną w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.
 - 2.8.5. Wymagane jest, by podczas prac serwisowych, w trakcie których pojazd jest uniesiony za pomocą podnośnika hydraulicznego, stosowane były dodatkowe zabezpieczenia w postaci stabilnych podpór (kobyłek warsztatowych). Podczas procedury rozgrzewania mechanizmu różnicowego należy dodatkowo zastosować kliny blokujące przednie koła.
 - 2.8.6. Obowiązkowe jest stosowanie pod samochodami sportowymi, urządzeniami zasilanymi paliwem oraz pojemnikami z płynami innymi niż czysta woda mat lub płacht z materiału plynoodpornego, których wymiary muszą wyraźnie przekraczać obrys pojazdu, zapewniając pełne zabezpieczenie podłoża przed zanieczyszczeniami płynnymi i stałymi.
 - 2.8.7. Zawodnicy, członkowie ich personelu oraz osoby towarzyszące są zobowiązani do utrzymania porządku na przydzielonej im w Parku Maszyn powierzchni. Wszelkie odpady należy gromadzić w szczelnie zamkniętych

workach oraz usunąć lub przenieść do wyznaczonego przez Dyrektora Parku Maszyn miejsca najpóźniej do zakończenia zawodów.

- 2.8.8. Zawodnik jest zobowiązany do zabrania zużytych opon, chyba że przyjął je serwis wulkanizacyjny.
- 2.8.9. W przypadku stwierdzenia naruszenia powyższych zasad Organizator może nałożyć na Zawodnika karę finansową za każdy odnotowany przypadek nieprzestrzegania postanowień regulaminu.
- 2.8.10. HOT PIT - Organizator może wyznaczyć odrębną Strefę Szybkiego Serwisu, w której możliwe będzie serwisowanie i/lub tankowanie samochodów sportowych pomiędzy przejazdami.
 - 2.8.10.1. Zawodnicy zobowiązani są we własnym zakresie do zapewnienia i dostarczenia do strefy Hot Pit niezbędnych opon, paliwa i wyposażenia do serwisu oraz tankowania.
 - 2.8.10.2. Ze względów bezpieczeństwa zabrania się naprawy w strefie Hot Pit auta po kolizji, chyba że za zgodą Organizatora, Dyrektora Technicznego lub Dyrektora Zawodów.

2.9. Trasa zawodów

- 2.9.1. Organizator wraz z Zespołem Sędziów Sportowych wyznacza dla Zawodników oficjalną Trasę zawodów, z jej elementami i kierunkiem przejazdu, zgodnie z którymi prowadzone będą przejazdy treningowe i punktowane.
- 2.9.2. Stanowczo zabrania się jazdy w przeciwnym do wyznaczonego kierunku (nie dotyczy upoważnionych do poruszania się po Trasie pojazdów Organizatora i służb ratowniczych).
- 2.9.3. Obecność Zawodnika lub mechanika na torze jest dopuszczalna wyłącznie w sytuacjach, w których jest to niezbędne do przeprowadzenia przejazdu treningowego lub punktowanego danego Zawodnika, bądź gdy obecność ta wynika z polecenia lub zgody Organizatora lub Dyrektora Zawodów.
- 2.9.4. Do przebywania na Trasie zawodów uprawnieni są wyłącznie przedstawiciele i personel Organizatora, sędziowie oraz przedstawiciele akredytowanych mediów. Zawodnicy oraz mechanicy mogą przebywać na Trasie wyłącznie za zgodą Organizatora lub Dyrektora Zawodów oraz pod ich stałym nadzorem.
- 2.9.5. Zawodnicy są zobowiązani do bezwzględnego wykonywania poleceń wszystkich osób oficjalnie wyznaczonych do pełnienia funkcji nadzoru, w tym w szczególności Dyrektora Zawodów, Dyrektora Parku Maszyn, sędziów sportowych i technicznych oraz personelu wyznaczonego przez Organizatora.
- 2.9.6. Strefa przedstartowa - Zawodnik musi stawić się w strefie przedstartowej na co najmniej 3 minuty przed rozpoczęciem swojego przejazdu. Zawodnik, który nie stawi się w Strefie Przedstartu w wyznaczonym czasie, może zostać niedopuszczony do wykonania przejazdu decyzją Dyrektora Zawodów lub Sędziego Startowego.
- 2.9.7. Strefa Grzania Opon - Zawodnik ma możliwość rozgrzania opon w wyznaczonej do tego strefie na wyraźny znak Kierownika Przedstartu. Przebieg procedury rozgrzewania opon jest kontrolowany przez Kierownika Przedstartu i Zawodnik jest zobowiązany opuścić Strefę Grzania Opon na jego polecenie. W trakcie rozgrzewania opon pojazd musi być w ruchu.
- 2.9.8. Strefa startu
 - 2.9.8.1. Zawodnik wjeżdża do Strefy Startu niezwłocznie po otrzymaniu polecenia od Sędziego Startowego. Samochód ustawiony na linii startu musi pozostawać unieruchomiony z włączonym silnikiem i w gotowości do startu. Start następuje na wyraźny sygnał Sędziego Startowego dokonany za pomocą sygnalizacji ręcznej lub świetlnej. am. Podczas przejazdów w parach Zawodnik goniący może wystartować jako pierwszy, jednak to Zawodnik uciekający musi zainicjować drift jako pierwszy.
 - 2.9.8.2. Jeśli podczas przejazdów indywidualnych Zawodnik nie wystartuje w wyznaczonym czasie, przejazd zostaje powtórzony. W przypadku ponownego braku startu przejazd uznaje się za nieukończony, co klasyfikowane jest jako błąd zerowy. Analogicznie, w pojedynkach w parach, gdy Zawodnik uciekający nie wystartuje w wyznaczonym czasie, przejazd zostaje powtórzony, a ponowny brak startu skutkuje uznaniem przejazdu za nieukończony i oceniony jako błąd zerowy.
 - 2.9.8.3. Jeśli samochód przekroczy Linie Startu, uznaje się przejazd za rozpoczęty.
 - 2.9.8.4. W strefie startu zabrania się używania chłodzenia z natryskiem na intercooler.

- 2.9.8.5. W strefie startu Zawodnik nie może korzystać z jakiegokolwiek pomocy zewnętrznej pod groźbą dyskwalifikacji. Drobnych napraw nadwozia samochodu mogą dokonywać jedynie Sędzia Startowy lub osoba oficjalna przez niego wyznaczona.
- 2.9.8.6. Niestosowanie się do sygnałów wydawanych przez Sędziego Startowego skutkują karą do dyskwalifikacji włącznie.
- 2.9.9. Szykana startowa - jeśli podczas pojedynków w parach na Trasie ustawiona jest szykana startowa i Zawodnik uciekający potrąci jeden lub więcej pachołków w jej obrębie, przejazd zostaje przerwany i może być powtórzony maksymalnie dwukrotnie. Kolejne naruszenie skutkuje uznaniem przejazdu za nieukończony z winy Kierowcy uciekającego.
- 2.9.10. Flagi sygnalizacyjne - na torze stosowane są wyłącznie dwa kolory flag.
 - 2.9.10.1. Żółta flaga - używana wyłącznie w przypadku nieprawidłowego startu (falstart / opóźniony start) lub potrącenia pachołka Szykany startowej. Wywieszenie żółtej flagi oznacza przerwanie przejazdu, Kierowca musi zmniejszyć prędkość, zakończyć przejazd w kontrolowanym poślizgu i przy zachowaniu szczególnej ostrożności powrócić powoli do Strefy startu.
 - 2.9.10.2. Czerwona flaga - wywieszenie oznacza natychmiastowe przerwanie przejazdu z powodu zagrożenia na Trasie. Kierowca musi niezwłocznie zmniejszyć prędkość, zakończyć przejazd w kontrolowanym poślizgu, zatrzymać pojazd lub kontynuować jazdę powoli do miejsca wskazanego przez sędziów, o ile jest to bezpieczne. Sygnalizacja flagowa może być uzupełniona lub zastąpiona świetlnym systemem ostrzegawczym.
- 2.9.11. Linia mety - wyznacza ją koniec ocenianej Trasy, a Kierowca musi ją przekroczyć w sposób w pełni kontrolowany. Zespół Sędziów Sportowych ocenia kontrolę nad pojazdem w momencie przejazdu przez linię mety i nieprawidłowe, niekontrolowane opuszczenie Trasy może skutkować uznaniem przejazdu za nieukończony.
- 2.10. Zasady poruszania się
 - 2.10.1. Każdy uczestnik imprezy jest zobowiązany do przestrzegania zasad bezpieczeństwa oraz ograniczenia prędkości do 15 km/h na terenie imprezy. Ograniczenie dotyczy wszystkich pojazdów z wyjątkiem pojazdów wyznaczonych przez Organizatora oraz służb porządkowych i ratowniczych uczestniczących w interwencji.
 - 2.10.2. Zawodnicy poruszający się pojazdami poza Trasą zawodów, są zobowiązani do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszym.
 - 2.10.3. Zabrania się wprowadzanie pojazdów w poślizg, gwałtownego przyspieszania lub hamowania oraz powodowania dymienia z opon na terenie Parku Maszyn, na drogach dojazdowych i terenach przyległych do Trasy zawodów.
 - 2.10.4. Zabrania się przemieszczania pojazdów po Parku Maszyn w celach innych niż wynikające z obowiązków związanych z udziałem w zawodach. Pojazdy serwisowe mogą poruszać się wyłącznie w związku z wykonywaniem czynności serwisowych, natomiast samochody sportowe mogą przemieszczać się jedynie w celu dojazdu na Trasę zawodów lub do miejsc wyznaczonych przez Organizatora.

3. LICENCJE I KLASYFIKACJA

- 3.1. **Wymagania licencyjne**
 - 3.1.1. Do startu w zawodach serii Drift Open dopuszczeni są wyłącznie Zawodnicy posiadający ważną Licencję Zawodnika Drift Open IDF - International Drift Federation.
 - 3.1.2. Organizator zastrzega sobie prawo do uznaniowego przyznania licencji w formie Dzikiej Karty Zawodnikom wykazującym szczególne zaangażowanie w promocję i rozwój serii Drift Open oraz w umacnianie i rozwój kultury driftingu jako dyscypliny sportu.
 - 3.1.3. Organizator ma prawo odmówić przyznania licencji Zawodnikowi, który utracił ją wcześniej na skutek dyskwalifikacji lub kary.

3.1.4. Za wydanie dokumentu licencji oraz wszelkie czynności administracyjne związane z jej rejestracją i wprowadzeniem do systemów teleinformatycznych wykorzystywanych do organizacji i obsługi zawodów pobierana jest jednorazowa opłata w wysokości 500 zł brutto. Opłata ta obejmuje przygotowanie dokumentacji, weryfikację danych Zawodnika, stworzenie dokumentu licencyjnego oraz jego integrację z systemami niezbędnymi do dopuszczenia Zawodnika do udziału w zawodach.

3.2. Podział na klasy

Podstawowym celem podziału na osobne klasyfikacje jest zapewnienie równego poziomu współzawodnictwa.

Zawody w ramach serii Drift Open będą toczyły się w trzech klasyfikacjach:

- klasa Drift Open PRO AM
- klasa Drift Open PRO
- klasa Drift Open MASTERS

3.3. Driver Search

3.3.1. Warunkiem otrzymania Licencji Zawodnika jest wzięcie udziału w Driver Search podczas którego Organizator dokonuje indywidualnej oceny Zawodników i po otrzymaniu pozytywnej opinii nadaje Zawodnikowi obowiązujący przez cały sezon numer startowy i przydziela Zawodnika do jednej z trzech klasyfikacji: PRO AM, PRO lub MASTERS.

3.3.2. Sesja Driver Search odbywa się w dniu poprzedzającym Zawody Drift Open lub w terminie i miejscu wyznaczonym przez Organizatora.

3.3.3. Organizator zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia sesji Driver Search podczas wydarzeń partnerskich.

3.3.4. Indywidualne wnioski o zmianę przyznanego numeru startowego mogą być zgłaszane Organizatorowi przed pierwszą rundą zawodów w sezonie lub pierwszą rundą następującą po Driver Search, na którym Zawodnik zdobył licencję.

3.3.5. Jeśli Zawodnik nie otrzyma pozytywnej opinii i przydzielenia do klasyfikacji, może ponowić próbę zdobycia licencji podczas kolejnej sesji Driver Search w terminie wyznaczonym przez Organizatora.

3.3.6. Każdy Zawodnik może wziąć udział w maksymalnie dwóch Driver Search w sezonie zawodów.

3.4. Zmiana klasy

3.4.1. Zmiana przydzielonej klasyfikacji może nastąpić dopiero po zakończeniu sezonu Zawodów poprzez decyzję Organizatora lub na wniosek Zawodnika.

3.4.2. W wyjątkowych sytuacjach Organizator zastrzega sobie możliwość zmiany klasyfikacji Zawodnika w trakcie sezonu Zawodów. W takim przypadku Zawodnik traci wszelkie uprzednio uzyskane punkty w klasyfikacji generalnej, a udział w nowej klasyfikacji rozpoczyna z zerowym stanem punktowym.

3.5. Okres ważności licencji

Licencja jest przyznawana raz w sezonie i okres jej ważności obejmuje maksymalnie dwa sezony serii Zawodów Drift Open.

3.6. Utrata licencji

Organizator ma prawo odebrać licencję Zawodnikowi, który w sposób rażący naruszył zapisy regulaminu zawodów, stwarza niebezpieczeństwo dla innych uczestników wydarzenia, działa na niekorzyść lub w dowolnym aspekcie wpływa negatywnie na wizerunek ligi.

4. ZGŁOSZENIE DO ZAWODÓW

4.1. Procedura zgłoszeniowa

Do udziału w zawodach Drift Open będą dopuszczeni Zawodnicy, którzy dokonają zgłoszenia do startu w rundzie

zawodów za pośrednictwem systemu on line dostępnego pod adresem www.portal.driftopen.com oraz dokonają opłaty startowej na wskazane konto bankowe i w terminie określonym przez Organizatora.

4.2. Opłaty

- 4.2.1. Wysokość opłaty startowej określa Organizator.
- 4.2.2. Podstawowa opłata startowa za pojedynczego Zawodnika na każde Zawody w sezonie 2026 wynosi 2500 zł brutto.
- 4.2.3. Zawodnik może opłacić wpisowe na pojedynczą rundę lub zadeklarować start w całym sezonie Drift Open i opłacić wpisowe za cały sezon z góry.
- 4.2.4. Zawodnik otrzyma fakturę VAT za opłatę wpisowego oraz inne opłaty wskazane w regulaminie. Dane do faktury, w tym NIP podmiotu, należy podać podczas rejestracji udziału w zawodach w Portalu Zawodnika Drift Open.
- 4.2.5. Wpisowe nie obejmuje składki ubezpieczeniowej w zakresie Odpowiedzialności Cywilnej (OC) Zawodnika, jego personelu i osób towarzyszących wobec osób trzecich, ani ubezpieczenia zapewniającego ochronę w zakresie Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW).

4.3. Rezygnacja / Niedopuszczenie do startu

- 4.3.1. W przypadku rezygnacji z udziału w zawodach lub niedopuszczenia zgłoszonego Zawodnika do startu, opłata nie podlega zwrotowi.
- 4.3.2. Zawodnicy zgłoszeni do zawodów muszą liczyć się z możliwością wykluczenia ich z treningu i zawodów w każdym momencie ich trwania, jeśli w opinii Organizatora lub Sędziów będą stwarzać zagrożenie dla siebie lub innych uczestników. Opłata startowa nie ulega wówczas zwrotowi.

4.4. Limity uczestników

Organizator zastrzega sobie prawo do ograniczenia liczby Zawodników w zależności od charakterystyki obiektu, na którym będą odbywały się zawody.

5. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO STARTU

5.1. Wymagania ogólne

- 5.1.1. W zawodach Drift Open mogą brać udział wyłącznie samochody spełniające warunki określone niniejszym Regulaminem. Za zgodność samochodu i jego wyposażenia z wymogami technicznymi i bezpieczeństwa przewidzianymi niniejszym regulaminem odpowiada Zawodnik.
- 5.1.2. Każdy pojazd, który będzie niezgodny z niniejszym regulaminem lub jego konstrukcja zostanie uznana za niebezpieczną, może nie zostać dopuszczony do startu lub do kontynuowania udziału w Zawodach.
- 5.1.3. Dopuszczone do startu są wyłącznie samochody z napędem na tylną oś (RWD), skonstruowane w oparciu o pojazdy osobowe, produkowane seryjnie (w ilości co najmniej 500szt).
- 5.1.4. Samochody z nadwoziem otwartym muszą w czasie zawodów mieć zamontowany na stałe sztywny, zamknięty dach.
- 5.1.5. Zabrania się dociążania / zmiany rozkładu masy samochodu za pomocą elementów dociążających nie przytwierdzonych na stałe do karoserii.

5.2. Modyfikacje

Wszelkie zmiany konstrukcyjne lub techniczne są dozwolone wyłącznie w zakresie przewidzianym regulaminem. Zaleca się by wszelkie nieoryginalne przewody zawierające paliwo, ciecz chłodzącą lub hydrauliczną były poprowadzone na zewnątrz kabiny Kierowcy i zabezpieczone przed ryzykiem uszkodzenia mechanicznego.

- 5.2.1. [Konstrukcja pojazdu](#)

- 5.2.1.1. Pojazd musi zachować oryginalną konstrukcję płyty podłogowej, ramy lub monocoque. Dopuszcza się jednak modyfikację fabrycznych punktów mocowania zawieszenia oraz elementów strukturalnych podwozia (np. podłużnic, tunelu, nadkoli) wyłącznie w zakresie niezbędnym do montażu ramy pomocniczej (wózka) z innego modelu pojazdu, pod warunkiem, że zachowana zostanie sztywność i bezpieczeństwo konstrukcji.
- 5.2.1.2. Samochód musi posiadać trwałą przegrodę ogniową oddzielającą systemy paliwowe, olejowe i chłodnicze oraz komorę silnika.
- 5.2.1.3. Dozwolone są modyfikacje w celu montażu bezpiecznego zbiornika paliwa, foteli, układu wydechowego, przewodów olejowych, układu chłodzenia i ich zabezpieczenia.
- 5.2.2. **Nadwozie**
 - 5.2.2.1. Samochód musi być czysty, a karoseria wolna od widocznych uszkodzeń. Dopuszcza się stylizowane naprawy (jak np. JDM stitching) pod warunkiem, że elementy zostały bezpiecznie złączone, a ślady naprawy nie wpływają w znaczący sposób na ogólną prezentację samochodu.
 - 5.2.2.2. Wszystkie elementy karoserii wymienione w celu redukcji wagi lub zamontowane w celu poprawy aerodynamiki muszą być zamontowane w sposób profesjonalny z wykorzystaniem zapinek bezpieczeństwa lub na stałe przymocowane do samochodu.
 - 5.2.2.3. W przypadku montażu elementu karoserii z użyciem zapinek bezpieczeństwa należy usunąć oryginalny zamek oraz wszystkie jego komponenty.
 - 5.2.2.4. Wszystkie ruchome / wirujące elementy muszą być zakryte i zabezpieczone, a część górna koła nie może wystawać poza obrys nadwozia / nadkoli. Dopuszczone są poszerzenia nadkoli.
 - 5.2.2.5. Żaden niefabryczny element nadwozia, który mógłby stwarzać zagrożenie na torze (w szczególności ospojlerowanie, skrzydła oraz inne elementy aerodynamiczne), nie może wystawać poza boczny obrys pojazdu, rozumiany jako jego zewnętrzny kontur widoczny w rzucie z góry.
 - 5.2.2.6. Nadwozie nie może posiadać odsłoniętych ostrych krawędzi, mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.
 - 5.2.2.7. Samochód musi posiadać kompletne nadwozie. W przypadku uszkodzenia zderzaków, maski lub innych elementów nadwozia podczas przejazdów treningowych, kwalifikacyjnych lub finałowych, dopuszcza się naprawę lub demontaż w przypadku uszkodzeń stwarzających zagrożenie.
 - 5.2.2.8. Mechanizm zamykania drzwi (wewnętrzny i zewnętrzny) musi być sprawny i dobrze widoczny zarówno po stronie Kierowcy i pasażera.
 - 5.2.2.9. Dyrektor Techniczny może zażądać zdemontowania zewnętrznych elementów nie fabrycznych, jeśli uzna, że mogą stworzyć zagrożenie.
 - 5.2.2.10. Samochód musi posiadać hak holowniczy (lub ucho holownicze) z przodu i z tyłu. Musi być on umiejscowiony w sposób widoczny i łatwo dostępny.
- 5.2.3. **Szyby**
 - 5.2.3.1. Szyby nie mogą być uszkodzone, bez widocznych pęknięć i ubytków.
 - 5.2.3.2. Przednia szyba samochodu musi być wykonana z laminowanego szkła oraz certyfikowana dopuszczeniem do ruchu z widocznym oznaczeniem producenta i zachowywać przejrzystość w polu widzenia. Dopuszcza się zastąpienie szyby odpowiednikiem wykonanym z poliwęglanu lub PMMA, o minimalnej grubości 4,5 mm.
 - 5.2.3.3. Jeśli szyby boczne oraz szyberdach nie zostały wymienione na poliwęglanowe odpowiedniki, muszą zostać zabezpieczone - oklejone transparentną, bezbarwną folią ochronną antyrozpryskową o grubości 100 µm.
 - 5.2.3.4. Jeśli szyby boczne zostały zastąpione poliwęglanowymi odpowiednikami, muszą być zamontowane w sposób zapewniający ich prawidłowe dopasowanie do nadwozia oraz demontaż bez użycia narzędzi.
 - 5.2.3.5. W trakcie przejazdów zarówno boczne szyby po stronie kierowcy i pasażera, jak i szyberdach muszą pozostać zamknięte. Otwarcie przednich bocznych szyb jest dozwolone pod warunkiem, że

Kierowca ma na sobie pełny kask z zamkniętą na czas przejazdu na torze szybą oraz zapięte ograniczniki ruchu ramion (arm restraints) lub jeśli pojazd jest wyposażony w pełną homologowaną siatkę ochronną zamontowaną w miejscu przednich bocznych szyb. Jeśli samochód posiada niepełną siatkę ochronną, wymagane jest korzystanie z ograniczników ruchu ramion.

5.2.3.6. Samochód musi być wyposażony w tylne boczne szyby. Można je zastąpić panelem spełniającym funkcję osłony, wlotu powietrza lub żaluzji wentylacyjnej.

5.2.4. Wnętrze

5.2.4.1. W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla Kierowcy lub pasażera, a wnętrze pojazdu musi być utrzymane w czystości oraz wykończone w sposób eliminujący potencjalne zagrożenia dla użytkowników i zapewniający podwyższony poziom bezpieczeństwa.

5.2.4.2. Dopuszcza się umieszczenie w kabinie Kierowcy nieposiadających łącznych, zbrojonych przewodów systemu paliwowego i systemu chłodzenia. Zaleca się jednak, aby przewody te były odpowiednio osłonięte i zabezpieczone przed uszkodzeniem mechanicznym.

5.2.4.3. Nie dopuszcza się umieszczania w kabinie Kierowcy elementów systemu olejowego i paliwowego oraz pojemników pod ciśnieniem z wyłączeniem osprzętu bezpiecznego zbiornika paliwa, systemu gaśniczego, systemu podtlenku azotu i zgodnych z regulaminem przewodów paliwowych.

5.2.4.4. Kabina kierowcy musi być zaprojektowana w taki sposób, aby Kierowca posiadający pełne wyposażenie bezpieczeństwa, siedzący w pozycji gotowy do jazdy, z zapiętymi pasami bezpieczeństwa mógł bez problemów wydostać się z samochodu.

5.2.5. Silnik

5.2.5.1. Dozwolone są modyfikacje oraz zmiany silnika.

5.2.5.2. Silnik, jego osprzęt i wszystkie systemy zawierające płyny, muszą być szczelne i nie powodować wycieków.

5.2.5.3. Dopuszcza się stosowanie systemów natrysku wody na intercooler.

5.2.6. Układ napędowy

5.2.6.1. Dozwolone są modyfikacje układu napędowego w tym dyferencjału wraz z jego mocowaniem i elementami napędowymi.

5.2.6.2. Skrzynia biegów musi być sprawna i posiadać bieg wsteczny. Zmiana biegów musi być czynnością kontrolowaną i wykonywaną przez Kierowcę.

5.2.6.3. Zabronione jest stosowanie manetek do zmiany biegów przy kierownicy, chyba że Dyrektor Techniczny wyda na nie zgodę.

5.2.7. Układ kierowniczy

5.2.7.1. Dopuszcza się modyfikacje elementów układu kierowniczego i ich mocowań.

5.2.7.2. Blokada kierownicy musi być usunięta.

5.2.8. Zawieszenie

Dopuszcza się modyfikacje zawieszenia pod warunkiem, że układ w zmodyfikowanej konfiguracji zachowuje pełną sprawność.

5.2.9. Hamulce

5.2.9.1. Główny układ hamulcowy musi działać na wszystkie cztery koła.

5.2.9.2. Dozwolony jest dodatkowy hydrauliczny hamulec ręczny działający na tylne koła.

5.2.9.3. Zabrania się elektronicznych systemów wspomagających hamowanie.

5.2.9.4. Dozwolone jest stosowanie korektora siły hamowania wyłącznie między przednią a tylną osią.

5.2.10. Koła i opony

5.2.10.1. Rozmiar opon nie musi odpowiadać rozmiarowi opon fabrycznych.

5.2.10.2. Zezwala się na stosowanie opon bieżnikowanych posiadających dopuszczenie do ruchu w Unii Europejskiej.

5.2.10.3. Zabrania się stosowania opon typu slick.

- 5.2.10.4. Maksymalna dopuszczalna wielkość opon podczas przejazdów punktowych:
 - Klasa MASTERS – R18 285
 - Klasa PRO – R18 265
 - Klasa PRO AM - R17 235
- 5.2.10.5. Opony muszą posiadać czytelne oznaczenie rozmiaru. W przypadku uzasadnionych wątpliwości Organizator lub Dyrektor Techniczny ma prawo w dowolnym momencie trwania zawodów przeprowadzić pomiar rozmiaru opon. Badanie zostanie przeprowadzone w obszarze styku opony z podłożem, na pojeździe przygotowanym do jazdy i ustawionym na twardym, równym podłożu.
- 5.2.10.6. W przypadku złamania zasad regulaminu dotyczących dopuszczalnej wielkości opon, Organizator może nałożyć na Zawodnika karę z dyskwalifikacją łącznie.
- 5.2.10.7. Zabrania się stosowania zużytych i uszkodzonych opon.
- 5.2.10.8. Organizator zastrzega sobie prawo do zmiany zakresu dopuszczonych opon podczas wybranych rund zawodów określony w Regulaminie Uzupełniającym.
- 5.2.10.9. Wymiana opon
 - 5.2.10.9.1. Zawodnik jest zobowiązany do przejechania obu przejazdów indywidualnych oraz obu przejazdów w pojedynku w parach na jednym komplecie ogumienia. Co do zasady serwisowanie opon pomiędzy przejazdami w parach jest niedozwolone i samochód ma pokonać oba przejazdy pojedynku w parze na jednym komplecie opon.
 - 5.2.10.9.2. Jeżeli Zespół Sędziów Sportowych podejmie decyzję o przeprowadzeniu dogrywki, Zawodnicy mają prawo do zmiany opon przed rozpoczęciem przejazdów dogrywkowych po wcześniejszym, wyraźnym zgłoszeniu tego faktu Sędziemu Startowemu.
 - 5.2.10.9.3. Zawodnik może dokonać wymiany opon wyłącznie w przypadku, gdy w wyniku kolizji z winy przeciwnika, co najmniej jedna z nich została uszkodzona, co musi być potwierdzone przez Sędziego Technicznego lub Dyrektora Parku Maszyn.
 - 5.2.10.9.4. Jeżeli podczas przejazdu punktowanego opona zostanie zrzucona samoczynnie lub z winy Zawodnika, otrzyma za swój przejazd 0 punktów i musi skorzystać ze swojego limitu czasu na naprawę. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji podczas pojedynku w parach, przeciwnikowi przysługuje prawo do zmiany opon lub regulacji ciśnienia.
 - 5.2.10.9.5. Jeśli podczas rozgrzewania opon dojdzie do utraty ciśnienia skutkującej nieprawidłowym osadzeniem opony na feldze, samochód nie będzie mógł kontynuować jazdy i Zawodnik zmuszony będzie do wykorzystania swojego limitu czasu na naprawę.
- 5.2.10.10. Regulacja ciśnienia

Dopuszcza się regulację ciśnienia w oponach jedynie podczas przejazdów indywidualnych, zmiana ciśnienia podczas pojedynków w parach jest zabroniona.
- 5.2.11. **Układ paliwowy**
 - 5.2.11.1. Dopuszcza się zastosowanie wyłącznie jednego zbiornika paliwa, element typu swirl pot nie jest traktowany jako dodatkowy zbiornik.
 - 5.2.11.2. Zastąpienie fabrycznego zbiornika paliwa jest dopuszczalne wyłącznie poprzez montaż aluminiowego zbiornika paliwa do motorsportu o konstrukcji spełniającej wymogi bezpieczeństwa i wyposażonego w korek z zabezpieczeniem przed samoczynnym otwarciem. Zalecane stosowanie zbiornika paliwa z homologacją FIA. Dopuszcza się zastosowanie zbiornika paliwa z tworzywa sztucznego, pod warunkiem że posiada on ważną homologację FIA i spełnia wymagania bezpieczeństwa dla zbiorników typu FT.
 - 5.2.11.3. Zbiornik paliwa musi być zamocowany w sposób trwały wewnątrz obszaru wyznaczonego przez fabryczne podłużnice podwozia, w położeniu znajdującym się co najmniej 200 mm wewnątrz obrysu nadwozia. Dopuszcza się instalację zbiornika w dedykowanym koszu nośnym,

przykręcanym do podwozia lub nadwozia z wykorzystaniem punktów o odpowiedniej nośności i elementów mocujących o odpowiedniej klasie wytrzymałości. Kosz musi być wykonany z bezszwowej rury stalowej, ciągnionej na zimno, zgodnej ze specyfikacją materiałową stosowaną do budowy klatek bezpieczeństwa zgodnie z Zał. J. Średnica oraz grubość ścianki rury muszą zapewniać odpowiednią sztywność oraz odporność konstrukcyjną w zakresie zabezpieczenia zbiornika przed uszkodzeniem mechanicznym.

- 5.2.11.4. Odpowietrzenie zbiornika paliwa należy wyprowadzić na zewnątrz pojazdu i musi być wyposażone w zawór bezpieczeństwa (ciśnieniowy i grawitacyjny).
- 5.2.11.5. Stosowanie niestandardowych, dodatkowych systemów chłodzenia w postaci np. pojemników chłodzących, lodu, freonu jest niedozwolone.
- 5.2.11.6. Dopuszcza się możliwość montażu elementów układu pomiaru ciśnienia paliwa na przegrodzie ognioodpornej pod warunkiem zastosowania przewodów w oplocie stalowym i ich zabezpieczenia przed wszelkim ryzykiem pożaru lub uszkodzenia.
- 5.2.11.7. Zaleca się zastosowanie zaworów odcinających doprowadzenie paliwa do silnika, w przypadku pęknięcia lub rozszczelnienia jednego z przewodów.
- 5.2.11.8. Dopuszczone jest stosowanie jako paliwo benzyny, oleju napędowego, mieszanek etanolu w tym wyścigowych paliw bezołowiowych. Zabronione jest stosowanie paliw gazowych.
- 5.2.11.9. Jeśli pojazd jest wyposażony w instalację wtrysku podtlenku azotu, butla musi być zamontowana za pomocą seryjnych zestawów montażowych oraz wyposażona w zawór bezpieczeństwa z odpowietrzeniem wyprowadzonym na zewnątrz kabiny.

5.2.12. Układ wydechowy

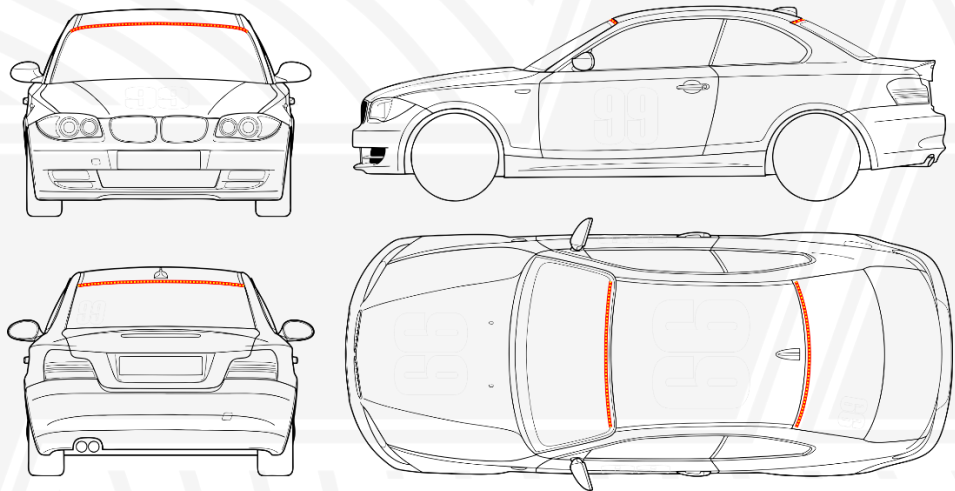
- 5.2.12.1. Układ wydechowy musi być zaprojektowany, wykonany i zamontowany w sposób gwarantujący bezpieczeństwo eksploatacyjne, a emisja spalin może następować jedynie przez końcową część rury wydechowej.
- 5.2.12.2. Zaleca się by wylot układu wydechowego znajdował się z tyłu pojazdu, za tylną osią, w obrysie nadwozia pojazdu.
- 5.2.12.3. Końcówki zaworów upustowych (wastegate) muszą być wprowadzone w układ wydechowy.
- 5.2.12.4. Poziom głośności układu wydechowego nie może przekraczać 96dB przy 3/4 maksymalnych obrotów silnika.
- 5.2.12.5. Organizator lub Dyrektor Techniczny ma prawo w dowolnym momencie trwania zawodów przeprowadzić pomiar głośności wydechu przy użyciu sonometru ustawionego na "SLOW", umieszczonego pod kątem 45° i w odległości 500 mm od wylotu spalin.
- 5.2.12.6. Pojazdy niespełniające wymogu maksymalnego dopuszczalnego poziomu hałasu, mogą zostać niedopuszczone do dalszego udziału w Zawodach.
- 5.2.12.7. Zabrania się stosowania elektronicznych lub mechanicznych przepustnic wydechu.

5.2.13. Układ elektryczny

- 5.2.13.1. Każdy pojazd musi posiadać działający rozrusznik oraz źródło prądu, utrzymywane w stanie pełnej sprawności przez cały czas trwania zawodów.
- 5.2.13.2. Akumulator musi być zamocowany w sposób bezpieczny, a biegun dodatni musi być zabezpieczony.
- 5.2.13.3. Wymagane jest, aby pojazd posiadał centralny wyłącznik prądu, zamontowany według Zał. J. (regulaminu technicznego FIA) - umożliwiający unieruchomienie silnika i wyłączenie dopływu prądu w całej instalacji elektrycznej z wyłączeniem elektrycznego systemu gaśniczego. Wyłącznik prądu należy zainstalować w łatwo dostępnym dla Kierowcy miejscu wewnątrz kabiny oraz na zewnątrz pojazdu na podszybiu, po stronie Kierowcy. Za zgodą Organizatora lub Dyrektora Technicznego dopuszcza się montaż zewnętrznego wyłącznika prądu na górnej płaskiej części przedniego błotnika po stronie Kierowcy.

5.2.14. Oświetlenie

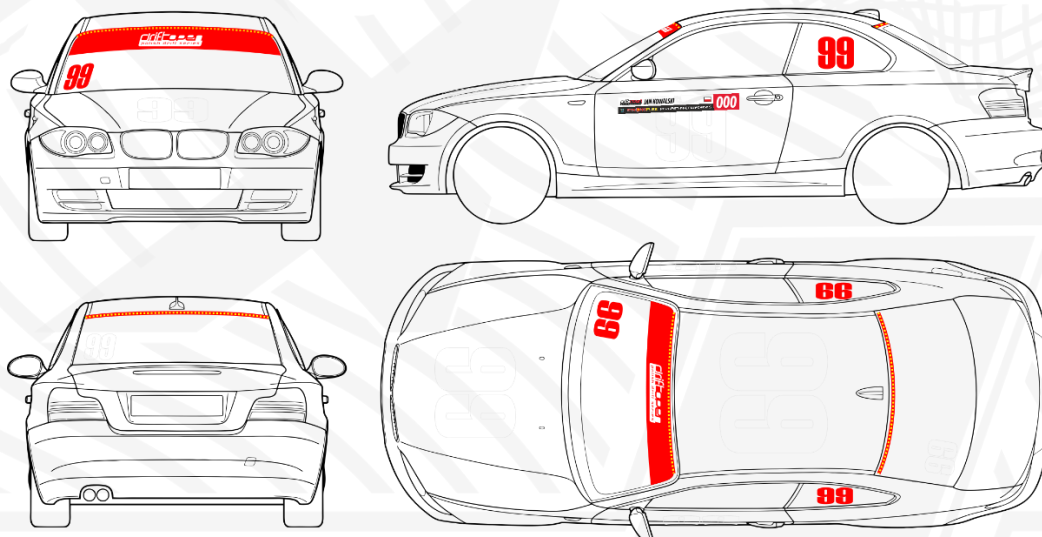
- 5.2.14.1. Jeżeli Zawodnik rezygnuje ze stosowania świateł przednich, musi w ich miejsce zamontować zaślepki w taki sposób, aby nie pozostawić odsłoniętych ostrych krawędzi, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.
- 5.2.14.2. W Regulaminie Uzupełniającym Organizator może ustanowić wymóg używania sprawnych świateł przednich i tylnych podczas wybranych rund Drift Open.
- 5.2.14.3. Samochód musi posiadać sprawne światła stopu koloru czerwonego:
- dwie tylne lampy (lewa i prawa)
 - dodatkowe światło STOP przód i tył w postaci taśmy LED zamontowanej na górnej krawędzi szyby i po jej pełnej długości.



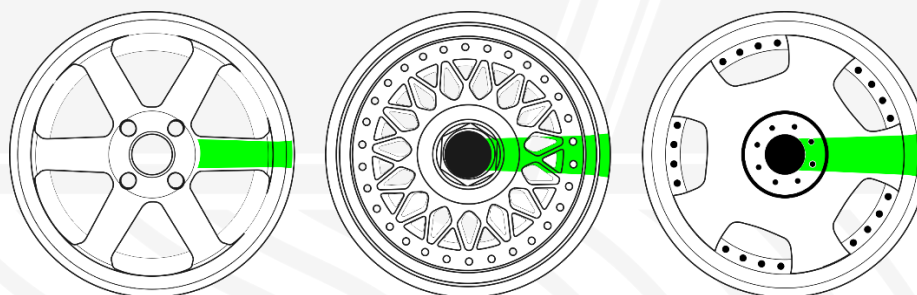
- 5.2.14.4. Zabrania się stosowania rozwiązań technicznych pozwalających na wyłączenie albo modyfikowanie pracy świateł stopu.
- 5.2.14.5. Zaleca się, by samochód posiadał sprawne światła awaryjne koloru pomarańczowego.

5.3. Oznakowanie

- 5.3.1. Zawodnicy zobowiązani są do umieszczenia na samochodzie numeru startowego, kompletu naklejek identyfikacyjnych, znaczników technicznych, oznaczeń systemów bezpieczeństwa oraz naklejek sponsorów i partnerów Drift Open.



- 5.3.2. Samochody nie mogą posiadać innych numerów startowych, oznaczeń, blend z poprzednich rund zawodów czy innych Imprez / Zawodów krajowych lub zagranicznych.
- 5.3.3. **Numery startowe** - Zawodnik ma obowiązek we własnym zakresie umieścić na samochodzie numer startowy nadany przez Organizatora. Kolor naklejki powinien być kontrastowy w stosunku do tła, a rozmiar krótszego boku naklejki z numerem nie może być mniejszy niż 15 cm. Wymagane jest naklejenie numeru startowego na przedniej szybie po jej skrajnie lewej lub prawej stronie oraz na tylnych bocznych szybach. Za zgodą Organizatora dopuszcza się zastosowanie mniejszego numeru startowego niż wymagany, jeśli wynika to z konstrukcji pojazdu.
- 5.3.4. **Naklejki identyfikacyjne** - Organizator przekaze podczas odbioru administracyjnego komplet naklejek identyfikacyjnych w postaci blendy, dodatkowych naklejek identyfikacyjnych (numer startowy, imię i nazwisko, reprezentowany kraj), naklejki podziału na grupy treningowe jeśli występują oraz naklejkę dopuszczenia do dodatkowego - opcjonalnego treningu, jeśli Zawodnik zgłosił w nim swój udział.
- 5.3.5. **Znaczniki techniczne i oznaczenia systemów bezpieczeństwa**
- 5.3.5.1. **Koła** - wymagane jest oznakowanie w postaci kontrastowego oznaczenia jednego ramienia felgi lub wycinka jej powierzchni.



- 5.3.5.2. **Systemy bezpieczeństwa** - elementy systemów bezpieczeństwa podlegające obowiązkowemu oznaczeniu obejmują centralny wyłącznik prądu, włącznik systemu gaśniczego oraz hak lub ucho holownicze. Dodatkowe oznaczenia są wymagane w przypadku pojazdów wyposażonych w system wtrysku podtlenu azotu oraz w pojazdach zasilanych etanolem.



5.3.6. **Naklejki sponsorów i partnerów** - Zawodnik ma obowiązek umieszczenia na nadwoziu samochodu naklejek sponsorów / partnerów Drift Open w miejscach wskazanych przez Organizatora. Naklejki muszą pozostać na pojeździe przez cały okres trwania zawodów. Rezygnacja z umieszczenia naklejek sponsorów jest możliwa wyłącznie po wniesieniu kary umownej.

5.4. **Bezpieczeństwo**

5.4.1. **Wyposażenie samochodu**

5.4.1.1. **Klatka bezpieczeństwa**

5.4.1.1.1. W klasie PRO i w klasie MASTERS wymagane jest by samochód był wyposażony w sześciopunktową klatkę bezpieczeństwa zbudowaną według Zał. J. (regulaminu technicznego FIA) wyposażoną w otulinę zgodną z normami FIA wszędzie tam, gdzie głowa/kask może mieć styczność z klatką bezpieczeństwa.

5.4.1.1.2. Dopuszczone są klatki bezpieczeństwa ze wzmocnieniami drzwi typu NASCAR.

5.4.1.1.3. W klasie PRO AM nie jest wymagane stosowanie klatki bezpieczeństwa pod warunkiem zachowania seryjnych elementów nadwozia, w szczególności drzwi i błotników.

5.4.1.2. **Fotele**

5.4.1.2.1. Samochód musi posiadać kubelkowy fotel Kierowcy.

5.4.1.2.2. Wymagany jest sprawny fotel jednoczęściowy nie starszy niż 5 lat, zamontowany za pomocą profesjonalnych szyn montażowych.

Zalecany jest fotel posiadający homologację FIA montowany za pomocą homologowanych przez FIA szyn montażowych.

5.4.1.2.3. Fotel Kierowcy musi być zamontowany na stałe, zabrania się stosowania szyn przesuwanych.

5.4.1.3. **Pasy bezpieczeństwa**

5.4.1.3.1. W czasie zawodów Kierowcy muszą używać minimum 5- punktowych, szelkowych pasów bezpieczeństwa z homologacją dopuszczenia do ruchu.

5.4.1.3.2. Jeżeli stosowany jest system podtrzymania głowy i szyi, należy używać pasów bezpieczeństwa zgodnych z jego specyfikacją techniczną.

5.4.1.3.3. Montaż pasów bezpieczeństwa musi być wykonany zgodnie z Zał. J.

5.4.1.4. **Gaśnica / System gaśniczy**

5.4.1.4.1. Samochód musi być wyposażony w ręczną gaśnicę o masie środka gaśniczego minimum 2kg, zamontowaną w łatwo dostępnym miejscu za pomocą dedykowanego uchwytu.

5.4.1.4.2. Dodatkowo w klasie PRO AM zalecane, a w klasie PRO i MASTERS wymagane jest zastosowanie systemu gaśniczego.

5.4.1.4.3. System gaśniczy musi być sprawny, napełniony i odbezpieczony na czas trwania zawodów. Dysze systemu gaśniczego nie mogą być skierowane w kierunku głowy Kierowcy.

5.4.1.5. **Noże do przecinania pasów**

Każdy samochód musi być wyposażony w nóż do przecinania pasów, zlokalizowany w miejscu umożliwiającym szybki i bezproblemowy dostęp Kierowcy zapiętemu w pasy.

5.4.2. Wyposażenie osobiste zawodnika

Na czas przejazdu po torze kierowca musi mieć prawidłowo założone oraz w pełni zapięte elementy wyposażenia kierowcy.

5.4.2.1. **Odzież ochronna**

Obowiązkowe jest stosowanie przez Kierowcę odzieży ochronnej do motorsportu:

- jednoczęściowego kombinezonu
- kominiarki (balaclava)
- rękawic
- skarpet
- butów

Zalecane jest stosowanie niepalnej, długiej białej termicznej (golf i kalesony).

Odzież ochronna musi pozostawać w nienagannym stanie technicznym i wizualnym - nie może nosić oznak zużycia, takich jak przetarcia, uszkodzenia czy perforacje.

5.4.2.2. **Kask**

5.4.2.2.1. Zawodnicy muszą posiadać kask ochronny do sportów samochodowych z homologacją dopuszczenia do ruchu ECE.

5.4.2.2.2. Zalecane są kaski ochronne z homologacją FIA.

5.4.2.2.3. Jeżeli stosowany jest system podtrzymania głowy i szyi, należy używać kasku fabrycznie przystosowanego do danego systemu.

5.4.2.2.4. Kask musi znajdować się w nienaruszonym, idealnym stanie technicznym i nie dopuszcza się jakiegokolwiek ingerencji w jego fabryczną konstrukcję

5.4.2.3. **Systemy podtrzymujące głowę i szyję**

W klasach PRO i MASTERS wymagane jest stosowanie przez Kierowców homologowanego systemu podtrzymującego głowę i szyję HANS lub Hybrid. Zaleca się stosowanie ww. systemów w klasie PRO AM.

6. PRZEBIEG ZAWODÓW

6.1. **Zasady ogólne**

- 6.1.1. Przedmiotem współzawodnictwa jest pokonanie Trasy składającej się z wyznaczonej sekwencji zakrętów w sposób najwyższej oceniony przez Zespół Sędziów.
- 6.1.2. Każda Runda zawodów serii Drift Open będzie składała się z dnia technicznego / administracyjnego z opcjonalnym dodatkowym odpłatnym treningiem, dnia treningowego połączonego z kwalifikacjami i dnia zawodów, w których wezmą udział wyłącznie Zawodnicy zakwalifikowani dnia poprzedniego.
- 6.1.3. W wyjątkowych sytuacjach Organizator zastrzega sobie prawo do skrócenia sesji treningowej określonej w harmonogramie zawodów, zmiany ilości Zawodników zakwalifikowanych do drugiego dnia zawodów lub dokończenia kwalifikacji w drugim dniu zawodów.
- 6.1.4. Podczas przejazdów w pojeździe nie mogą przebywać pasażerowie.
Za zgodą Organizatora lub Dyrektora Technicznego dopuszcza się możliwość przejazdu testowego Zawodnika wraz z mechanikiem wyposażonym w odzież ochronną i kask.
- 6.1.5. Organizator może zarządzić przeprowadzenie dodatkowych przejazdów rozgrzewkowych przed przejazdami punktowanymi w przypadku zmiany warunków atmosferycznych lub wystąpienia innych czynników mogących wpłynąć na stan nawierzchni toru, poziom przyczepności bądź ogólne bezpieczeństwo przejazdów.
- 6.1.6. Organizator zastrzega sobie możliwość przeprowadzenia dodatkowych przejazdów pokazowych, które nie będą uwzględniane w oficjalnej klasyfikacji Zawodów.

- 6.1.7. W wyjątkowych sytuacjach związanych z bezpieczeństwem lub względami organizacyjnymi Zespół Sędziów lub Organizator może podjąć decyzję o odwołaniu lub powtórzeniu przejazdu. Odwołane przejazdy będą przeprowadzone, jeżeli pozwoli na to harmonogram Zawodów.
 - 6.1.8. Zabrania się jazdy pod prąd, chyba że Organizator lub Dyrektor Zawodów uzna to za konieczne w celu usunięcia pojazdu z niebezpiecznego miejsca na Trasie.
 - 6.1.9. Samochód z którego podczas obecności na torze wycieka olej lub inny płyn, musi natychmiast zjechać na pobocze. Zabrania się kontynuowania dalszej jazdy włącznie ze zjazdem do Parku Maszyn.
 - 6.1.10. Zawodnik ma obowiązek stosowania się do poleceń osób oficjalnych, sędziów, personelu, służb porządkowych oraz reagowania na flagi i sygnały świetlne pod rygorem kary, włącznie z dyskwalifikacją.
 - 6.1.11. W przypadku awarii technicznej lub wypadku samochód musi zostać jak najszybciej usunięty z Trasy. Uszkodzony lub niesprawny pojazd może być usunięty wyłącznie przez Osoby Oficjalne oraz personel.
 - 6.1.12. Zabronione jest dokonywanie napraw na Trasie, poza absolutnie niezbędnymi czynnościami umożliwiającymi usunięcie pojazdu. Z wyjątkiem sytuacji zagrożenia pożarem, Kierowca powinien pozostać w samochodzie.
 - 6.1.13. Organizator, Osoby Oficjalne, sędziowie, personel oraz służby porządkowe nie ponoszą odpowiedzialności za ewentualne uszkodzenia powstałe podczas usuwania pojazdu z Trasy lub likwidacji skutków zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu.
- 6.2. **Kolizje**
- 6.2.1. Podczas rywalizacji może dojść do kontaktu między samochodami Zawodników. Jeżeli Kierowca uciekający przestanie jechać w poślizgu, opuści linię przejazdu lub nieuzasadnienie zwolni, przez co spowoduje uderzenie Kierowcy goniącego, może zostać uznany za winnego kolizji. Jeżeli Zawodnik goniący uderzy w samochód Zawodnika uciekającego bez zaistnienia powyższych okoliczności, zostaje uznany za winnego kolizji.
 - 6.2.2. Zespół Sędziów Sportowych określa winnego i może ocenić przejazd odpowiedzialnego za kolizję Zawodnika na 0 punktów.
 - 6.2.3. Kierowca nieponoszący winy za kolizję może zgłosić potrzebę naprawy pojazdu Dyrektorowi Zawodów lub najbliższej osobie oficjalnej i otrzymuje maksymalnie 10 minut na wykonanie naprawy poza domyślnym limitem czasu.
 - 6.2.4. W przypadku kolizji w pierwszym przejeździe podczas pojedynków w parach, w której obaj Zawodnicy zostaną uznani za niewinnych, wynik pojedynku ustala się na podstawie rezultatów kwalifikacji. W przypadku kolizji podczas drugiego przejazdu podczas pojedynków w parach, w której obaj Zawodnicy zostaną uznani za niewinnych, rezultat pojedynku określa wynik pierwszego przejazdu.
 - 6.2.5. Samochód, który uległ kolizji lub wypadkowi w trakcie Zawodów, może brać udział w dalszej części zawodów wyłącznie po ponownej weryfikacji i uzyskaniu pozytywnej opinii Organizatora, Dyrektora Technicznego lub Dyrektora Zawodów. Obowiązek zgłoszenia samochodu do ponownej weryfikacji spoczywa na Zawodniku.
- 6.3. **Naprawy**
- 6.3.1. W trakcie zawodów dopuszcza się możliwość przeprowadzania napraw.
 - 6.3.2. Jeżeli samochód ulegnie awarii w trakcie jednego z dwóch punktowanych przejazdów, Zawodnik zobowiązany jest do zgłoszenia tego faktu Sędziemu Startowemu lub osobie oficjalnej.
 - 6.3.3. Podczas przejazdów punktowanych Zawodnikowi przysługuje limit 10 minut na naprawę, raz w ciągu dnia Zawodów.
 - 6.3.4. Czas naprawy liczony jest od momentu wjazdu do swojego miejsca serwisowego do czasu zgłoszenia gotowości Dyrektorowi Technicznemu.
 - 6.3.5. W czasie przeznaczonym na naprawę Zawodnik nie może dokonywać wymiany opon, chyba że opona została uszkodzona.
 - 6.3.6. Do dokonywania napraw upoważnieni są Zawodnik oraz zespół mechaników.

6.3.7. W przypadku kolizji lub uszkodzenia, Sędzia Startowy lub Sędzia Techniczny przed rozpoczęciem przejazdu dokonuje wizualnej inspekcji nadwozia oraz opon.

6.4. Samochód zastępczy

- 6.4.1. Każdy Zawodnik podczas zawodów może skorzystać tylko z jednego samochodu zastępczego, który został zgłoszony Dyrektorowi Technicznemu podczas Badania Technicznego.
- 6.4.2. Ten sam samochód zastępczy może być przypisany tylko jednemu Zawodnikowi.
- 6.4.3. Zmiana samochodu na samochód zastępczy musi zostać niezwłocznie zgłoszona Dyrektorowi Zawodów, Dyrektorowi Parku maszyn lub Sędziemu Startowemu i może być dokonana tylko raz podczas Zawodów.
- 6.4.4. Samochód zastępczy musi być przygotowany do jazdy, spełniać warunki techniczne oraz bezpieczeństwa określone niniejszym regulaminem dla klasy, w której startuje Zawodnik i przejść badanie techniczne przed rozpoczęciem zawodów.
- 6.4.5. Zawodnik ma obowiązek prawidłowego oznaczenia samochodu naklejkami identyfikacyjnymi, obejmującymi blendę właściwą dla klasy, w której startuje oraz numer startowy. Na samochodzie może być obecny wyłącznie jeden numer startowy, dopuszcza się przykrycie lub przekreślenie innych numerów startowych pod warunkiem, że właściwy dla startującego Zawodnika numer startowy pozostaje wyraźnie widoczny.
- 6.4.6. Zawodnik może skorzystać z samochodu zastępczego jedynie przed pierwszym przejazdem kwalifikacyjnym lub pierwszym przejazdem pojedynku w parze. Zmiana samochodu podczas pojedynku w parze (włączając w to przejazdy dogrywkowe) jest zabroniona. Wyjątek stanowi sytuacja, w której samochód został uszkodzony z winy przeciwnika, stwierdzonej przez Zespół Sędziów. W tym wypadku poszkodowany może zdecydować się na wykorzystanie samochodu zastępczego i decyzję przekazuje niezwłocznie do Sędziego Startowego, Dyrektora Technicznego lub Dyrektora Zawodów.

6.5. Badanie techniczne

- 6.5.1. W dniu treningowym przeprowadzone zostanie badanie techniczne samochodów zgłoszonych do zawodów. Badanie zostanie przeprowadzone przez osoby wyznaczone przez Organizatora. Każdy samochód, który przejdzie pomyślnie badanie techniczne otrzyma naklejkę BT, bez której nie będzie dopuszczony do wjazdu na Trasę.
- 6.5.2. Zawodnicy, którzy dokonali Odbioru Administracyjnego, mogą stawić się ze swoim samochodem (także zgłoszonym rezerwowym samochodem) wyposażonym w numery startowe i reklamę Organizatora na Badaniu Technicznym przed Zawodami.
- 6.5.3. Samochód musi być przedstawiony do badania technicznego w stanie gotowym do startu, czysty zewnątrz i wewnątrz, włącznie z obowiązkowymi elementami wyposażenia bezpieczeństwa.
- 6.5.4. Badanie techniczne ma na celu sprawdzenie zgodności samochodu z klasą, do której został zgłoszony, zgodności elementów bezpieczeństwa i wyposażenia osobistego Kierowcy.

W szczególności badanie techniczne obejmuje:

- Pełna integralność elementów nadwozia oraz brak ostrych krawędzi
- Naklejki identyfikacyjne i reklamowe
- Oznaczenie elementów bezpieczeństwa
- Światła awaryjne
- Światła stopu i światła stopu led
- Kubelkowy fotel Kierowcy
- Szyny montażowe fotela
- Akumulator, jego zabezpieczenie i sposób montażu
- Gaśnica w samochodzie
- System gaśniczy oraz włącznik systemu gaśniczego
- Klatka bezpieczeństwa (dla klasy PRO i klasy MASTERS)

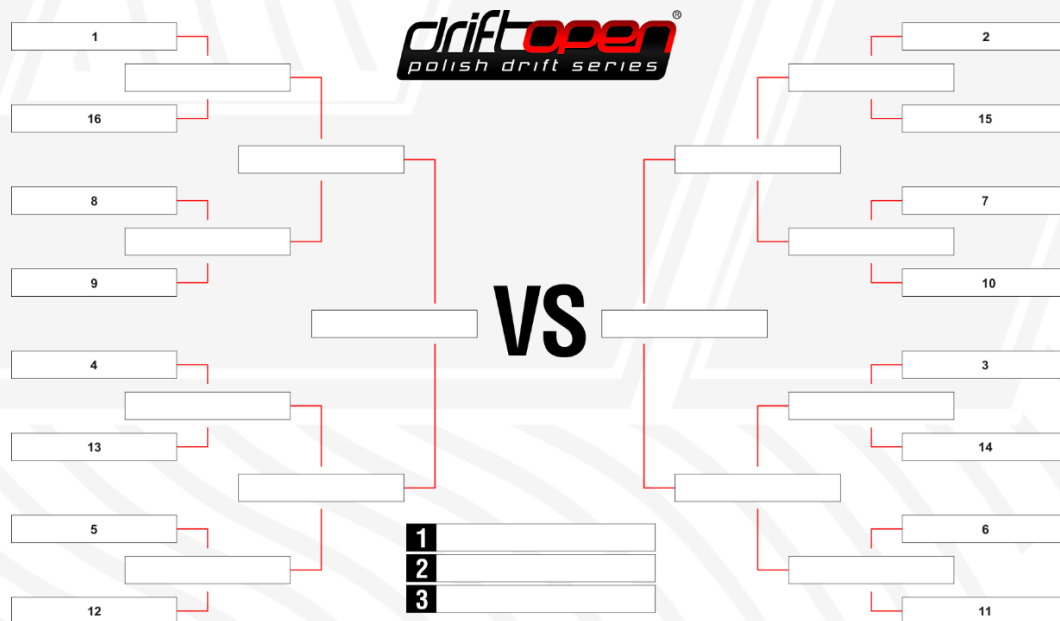
- Drzwi boczne
 - Szyby / siatki ochronne i ograniczniki ruchu ramion
 - Hak / ucho holownicze
 - Pasy bezpieczeństwa
 - Zapinki mocujące niefabryczne elementy nadwozia
 - Centralny wyłącznik prądu
 - Wyposażenie bezpieczeństwa biernego Zawodnika (odzież ochronna, kask)
 - Systemy podtrzymujące głowę i szyję (dla klasy PRO i klasy MASTERS)
- 6.5.5. Obowiązek udowodnienia zgodności samochodu z przepisami spoczywa na Zawodniku.
- 6.5.6. Jeżeli w wyniku Badania technicznego, zgłoszony samochód sportowy nie spełni warunków technicznych przewidzianych regulaminem lub przepisów bezpieczeństwa, musi on być doprowadzony do zgodności z w/w przepisami w wyznaczonym terminie oraz odbyć powtórne badanie kontrolne.
- 6.5.7. Powtórne badanie kontrolne odbędzie się w miejscu i czasie określonym przez Dyrektora Technicznego lub Dyrektora Parku Maszyn.
- 6.5.8. Jeżeli zgłoszony samochód sportowy wciąż nie będzie odpowiadać przepisom, nie zostanie dopuszczony do startu.
- 6.5.9. Dyrektor Techniczny może zarządzić rozbiórkę elementów lub podzespołów samochodu. Obowiązek niezwłocznego zdemontowania elementu lub podzespołu i okazania Sędziom Technicznym celem weryfikacji i/lub pomiarów ciężary na Zawodniku. Odmowa powoduje dyskwalifikację danego Zawodnika.
- 6.6. **Odprawy i briefingi**
- 6.6.1. Zgodnie z harmonogramem Zawodów, odbywają się odprawy - briefingi, podczas których Zespół Sędziów Sportowych, Organizator lub osoby oficjalne przez niego wyznaczone, przekazują Zawodnikom dodatkowe informacje dotyczące przebiegu zawodów, przejazdów i kryteriów oceny sędziowskiej.
- 6.6.2. Każdy Zawodnik ma obowiązek punktualnego stawienia się i uczestnictwa we wszystkich briefingach odbywających się w trakcie zawodów, zarówno tych podanych w harmonogramie, jak i ogłoszonych w oficjalnych komunikatach.
- 6.6.3. Za spóźnienie lub nieobecność na obowiązkowym briefingu Organizator lub Dyrektor Zawodów może nałożyć na Zawodnika karę finansową, a w szczególnych przypadkach wykluczyć go z Zawodów.
- 6.6.4. Każda podana informacja dotycząca w jakikolwiek sposób zmiany Trasy, harmonogramu lub regulaminów będzie potwierdzona oficjalnym Komunikatem.
- 6.7. **Przejazdy treningowe**
- 6.7.1. Przejazdy treningowe służą przygotowaniu Zawodników do udziału w rywalizacji oraz umożliwiają zaznajomienie się z Trasą Zawodów oraz dostosowania ustawień samochodu.
- 6.7.2. Treningi odbywają się zgodnie z harmonogramem, w formie przejazdów pojedynczych lub w parach, z podziałem na grupy. Podział na grupy oraz harmonogram startu każdej z grup zostanie opublikowany za pośrednictwem oficjalnych kanałów komunikacyjnych. Podczas odbioru administracyjnego Zawodnik otrzyma również naklejkę, potwierdzającą przynależność do danej grupy treningowej.
- 6.7.3. Podczas przejazdów treningowych obowiązują te same zasady bezpieczeństwa i organizacji ruchu na Trasie, jak w przejazdach kwalifikacyjnych i finałowych.
- 6.7.4. W trakcie przejazdów treningowych zaleca się utrzymywanie większego dystansu pomiędzy pojazdami w porównaniu z dystansem typowym dla rywalizacji finałowej.
- 6.8. **Kwalifikacje**
- 6.8.1. Przejazdy kwalifikacyjne mają na celu weryfikację umiejętności Zawodników, wyłonienie Kierowców dopuszczonych do przejazdów finałowych oraz ustalenie kolejności ich startu.

- 6.8.2. Przejazdy kwalifikacyjne przeprowadzane są w formie dwóch punktowanych przejazdów indywidualnych dla każdego Zawodnika według kolejności zgodnej z listą startową.
W uzasadnionych przypadkach Organizator, Sędzia Startowy lub Dyrektor Zawodów może zdecydować o przydzieleniu Zawodnikowi innego miejsca w kolejności startowej.
- 6.8.3. Za wynik Zawodnika w kwalifikacjach uznaje się ocenę lepszego z dwóch przejazdów i decyduje on o miejscu zajęтым w klasyfikacji końcowej kwalifikacji.
- 6.8.4. W wypadku remisu o kolejności zajmowanych miejsc decyduje suma ocen obu przejazdów. W przypadku braku dalszego rozstrzygnięcia o kolejności decyduje wyższa ocena jednej ze składowych oceny łącznej, która wskazana zostanie podczas obowiązkowego briefingu.
- 6.8.5. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu nie będzie możliwe dokończenie sesji kwalifikacyjnej i ukończenie przez Zawodników obu przejazdów kwalifikacyjnych, za podstawę do ustalenia klasyfikacji przyjmuje się wyniki pierwszego przejazdu.
- 6.8.6. Zawodnik, który w obu przejazdach kwalifikacyjnych uzyska 0 punktów, nie zostanie dopuszczony do udziału w przejazdach finałowych.
- 6.8.7. Po zakończeniu kwalifikacji, na podstawie klasyfikacji końcowej tworzona jest drabinka / tabela turniejowa zawierająca określoną limitem liczbę Zawodników, którzy uzyskali najwyższe wyniki:
- 10 Zawodników (TOP10) dla klasy PRO AM
- 32 Zawodników (TOP32) dla klasy PRO
- 16 Zawodników (TOP16) dla klasy MASTERS
- 6.8.8. W przypadku gdy liczba Zawodników przystępujących do kwalifikacji jest mniejsza niż przewidziany limit, Organizator w porozumieniu z Zespołem Sędziów Sportowych może podjąć decyzję o zmianie harmonogramu i rozegraniu TOP16 w miejscu TOP32 oraz TOP8 w miejscu TOP16.

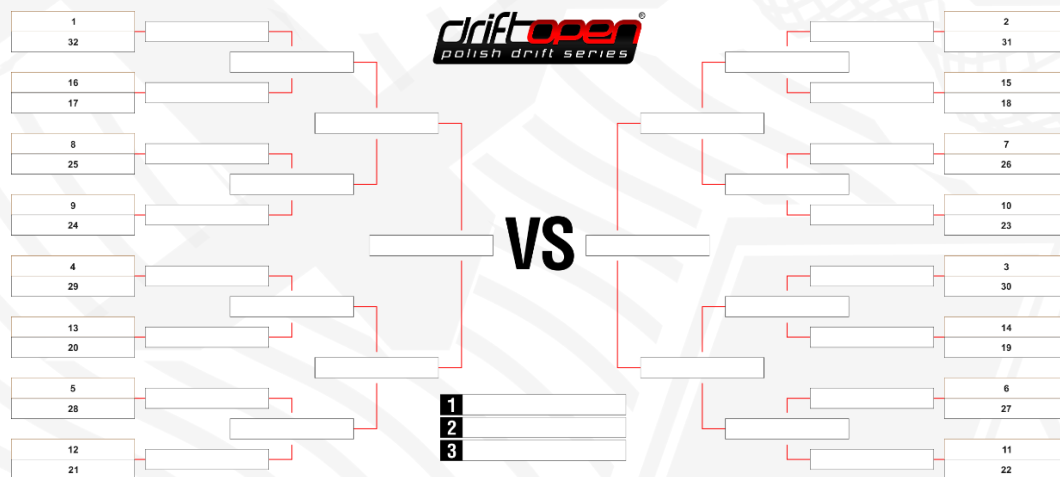
6.9. **Finale**

- 6.9.1. Kolejność startów przejazdów indywidualnych i pojedynków w parach oraz układ zestawionych par, ustalany jest na podstawie wyników kwalifikacji, zgodnie ze schematem przedstawionym poniżej.

TOP16 MASTERS



TOP32 PRO



TOP10 PRO AM

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

- 6.9.2. W klasie PRO AM przejazdy finałowe odbywają się w formie indywidualnych przejazdów punktowanych. Każdy Zawodnik wykonuje dwa przejazdy.
- 6.9.2.1. Za wynik Zawodnika uznaje się ocenę lepszego z dwóch przejazdów i decyduje on o miejscu zajęтым w klasyfikacji końcowej Zawodów.
- 6.9.2.2. W wypadku remisu o kolejności zajmowanych miejsc decyduje suma ocen obu przejazdów. W przypadku braku dalszego rozstrzygnięcia o kolejności decyduje wyższa ocena jednej ze składowych oceny łącznej, która wskazana zostanie podczas obowiązkowego briefingu.
- 6.9.3. W klasie PRO i klasie MASTERS przejazdy finałowe odbywają się w formie dwóch pojedynków w parach. Podczas pojedynków w parach Zawodnik ułożony wyżej w klasyfikacji końcowej kwalifikacji startuje w pierwszym przejeździe jako uciekający i jako goniący w drugim przejeździe.
- 6.9.3.1. Zwycięzca pary awansuje do kolejnego etapu przejazdów finałowych w formacie pucharowym.
- 6.9.3.2. Podczas przejazdów w parach zadaniem Zawodnika uciekającego jest wykonać przejazd zgodnie z kryteriami przejazdu kwalifikacyjnego, a zadaniem Zawodnika goniącego jest kopiowanie linii przejazdu Zawodnika uciekającego przy zachowaniu zbliżonego kąta wychylenia, najmniejszej możliwej odległości między samochodami oraz synchronizacji zmian kąta wychylenia samochodu Zawodnika uciekającego (przekładek).
- 6.9.3.3. Jeżeli pojedynek nie wyłoni zwycięzcy, rozgrywana jest dogrywka. W przypadku gdy dogrywka również nie przyniesie rozstrzygnięcia, sumuje się wyniki uzyskane w pierwszym pojedynku oraz w dogrywce. Zwycięzcą zostaje Zawodnik, który uzyskał wyższą łączną liczbę punktów.
- 6.9.3.4. Jeżeli podczas przejazdów w parach jeden z Zawodników nie stawi się na starcie w wyznaczonym czasie otrzymuje za swój przejazd 0 punktów, a drugi Zawodnik zobowiązany jest do wykonania Bye Run - za zaliczony uznaje się prawidłowy start oraz poprawną inicjację driftu.

- 6.9.3.5. Jeżeli podczas pojedynku w parach obaj Zawodnicy nie stawią się na starcie w wyznaczonym czasie, obaj otrzymują 0 punktów, chyba że Dyrektor Zawodów i Zespół Sędziów Sportowych uznają zaistnienie siły wyższej.
- 6.9.3.6. Zwycięzcą zawodów zostaje Zawodnik, który wygra finał rozgrywek w parach.
- 6.9.4. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu nie będzie możliwe ukończenie przejazdów finałowych, za podstawę do ustalenia klasyfikacji zawodów przyjmuje się wyniki klasyfikacji końcowej kwalifikacji.
- 6.9.5. Rozgrywki finałowe przeprowadzane są w systemie pucharowym, dlatego nie publikuje się pełnej końcowej tabeli wyników. Przyjmuje się, że kolejność miejsc od 5 do 32 ustala się na podstawie rezultatów uzyskanych w kwalifikacjach.

6.10. Ceremonia wręczenia pucharów i nagród

- 6.11. Zawodnicy, którzy zajęli pierwsze trzy miejsca w każdej z klasyfikacji finałowych Zawodów, zobowiązani są do osobistego uczestnictwa w ceremonii wręczenia pucharów, trofeów oraz nagród.
- 6.12. Zarówno Zawodnicy, jak i członkowie ich zespołów oraz osoby towarzyszące, zobowiązani są do zachowania godnego i reprezentacyjnego podczas ceremonii. Zawodnik przystępujący do ceremonii musi być ubrany w zapięty kombinezon oraz obuwie zgodne z obowiązującym regulaminem.
- 6.13. Nagrody nie odebrane podczas ceremonii wręczenia przechodzą na własność Organizatora.

7. OCENA I PUNKTACJA

7.1. Ogólne zasady oceny sędziowskiej

- 7.1.1. Oceny przejazdów Zawodników dokonuje Zespół Sędziów Sportowych.
- 7.1.2. Zespół Sędziów określa i szczegółowo przedstawia kryteria oceniania i punktacji przejazdów podczas obowiązkowych briefingów.
- 7.1.3. Od Zawodników wymaga się wyraźnej i niebudzącej wątpliwości inicjacji poślizgu pod znacznym kątem oraz utrzymania driftu na całej długości Trasy, z prawidłowym przejazdem przez wszystkie wyznaczone na Trasie strefy punktowane (zony, touch&go, clipping pointy). Przejazd powinien cechować się najwyższym możliwym kątem i prędkością, a także płynnymi i dynamicznymi przekładkami, bez korekt i błędów. Zadaniem Kierowcy jest pokazanie umiejętności kontroli nad pojazdem.
- 7.1.4. Podstawowymi kryteriami składającymi się na ocenę przejazdu są: linia przejazdu, kąt wychylenia, styl przejazdu (zaangażowanie i płynność) oraz prędkość.
- 7.1.5. Maksymalna ocena przejazdu indywidualnego będąca sumą tych składowych musi wynosić 100 punktów. Maksymalne oceny przejazdu podczas pojedynku w parach będąca sumą tych składowych musi wynosić 10 punktów dla Zawodnika uciekającego oraz 9 dla Zawodnika goniącego.
- 7.1.6. W przypadku wystąpienia warunków szczególnych (np. zmiany warunków pogodowych lub pogorszenia stanu nawierzchni) które umożliwiają kontynuowanie przejazdów, ale mogą mieć znaczący wpływ na ich przebieg i ocenę, Zespół Sędziów Sportowych w porozumieniu z Organizatorem może wprowadzić korekty w kryteriach oceny.

7.2. Błędy zerowe

- 7.2.1. Podstawowymi błędami za które Zawodnik otrzymuje 0 punktów (błędami zerowymi) są:
 - dwa koła poza Trasą
 - obrócenie pojazdu wokół własnej osi (spin)
 - przerwanie driftu czyli odprostowanie kół i jazda na wprost
 - drifting z kątem odwrotnym do wymaganego na danym fragmencie Trasy (opposite drift)
 - potrącenie przez Zawodnika uciekającego pachołka wyznaczającego wewnętrzną zone lub clipping point
 - drugi opóźniony start
 - trzecie potrącenie pachołka szykany przez Zawodnika uciekającego

- uderzenie w samochód przeciwnika, które spowoduje zmianę toru i/lub prędkości jego jazdy
- otwarcie maski, otwarcie drzwi lub utrata elementu nadwozia, chyba że nastąpiło to na skutek kontaktu za samochodem przeciwnika lub elementami Trasy
- wyprzedzanie z wyjątkiem sytuacji, w której Zawodnik uciekający wypadnie poza Trasę lub spowoduje sytuację zagrażającą bezpieczeństwu

7.2.2. Niepoprawny przejazd (unchaseable lead)

Unchaseable lead to przejazd Zawodnika uciekającego, który nie daje Zawodnikowi goniącemu uczciwej szansy na wypełnienie jego obowiązków. Taki przejazd może obejmować m.in. nieprzewidywalne zmiany prędkości, niestosowanie się do wyznaczonych stref hamowania, a także jazdę niekontrolowaną i chaotyczną. Należy pamiętać, że przejazd może być uznany za unchaseable lead wyłącznie podczas punktowanych przejazdów w parach i dotyczy wyłącznie Zawodnika uciekającego. Decyzja Sędziów zależy od stopnia, w jakim działania Zawodnika uciekającego wpływają na możliwość wykonania prawidłowego przejazdu przez Zawodnika goniącego.

7.3. Klasyfikacja generalna

Kierowca jest sklasyfikowany w klasyfikacji generalnej Drift Open jeżeli ukończył minimum jedną rundę zawodów sezonu Drift Open. Każdy Zawodnik podczas kwalifikacji i finałów zdobywa punkty do klasyfikacji generalnej według poniższych schematów.

7.3.1. PRO AM

KWALIFIKACJE:

najlepszy wynik Zawodnika z kwalifikacji dzielony jest przez 10 i zaokrąglany do dołu

FINAŁY:

Miejsce	1	2	3	4	5	6-10
Punkty	18	14	12	10	8	1

7.3.2. PRO i MASTERS

KWALIFIKACJE:

Miejsce	1	2	3	4	5-8	9-16	17-32	33 +
Punkty	12	10	8	6	4	3	2	1

FINAŁY:

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

7.3.3. Przy ustalaniu klasyfikacji końcowej uwzględniane są punkty ze wszystkich rund. Absencja na eliminacji uznawana jest za wynik zerowy.

7.3.4. Zwycięzcą każdej z klasyfikacji końcowych Drift Open zostaje Zawodnik, który uzyska największą ilość punktów.

7.3.5. W przypadku jednakowej ilości punktów w klasyfikacji końcowej o lepszym miejscu decyduje wyższe miejsce na ostatniej rundzie zawodów Drift Open.

7.4. Tytuły mistrzowskie

Po zakończeniu sezonu zdobywcy trzech pierwszych miejsc w każdej klasyfikacji końcowej Drift Open otrzymują tytuły:

Mistrza Federacji IDF / Drift Open w klasie MASTERS
I-Vice Mistrz Federacji / IDF Drift Open w klasie MASTERS
II- Vice Mistrz Federacji / IDF Drift Open w klasie MASTERS

Mistrza Federacji IDF / Drift Open w klasie PRO
I-Vice Mistrz Federacji / IDF Drift Open w klasie PRO
II- Vice Mistrz Federacji / IDF Drift Open w klasie PRO

Mistrza Federacji IDF / Drift Open w klasie PRO AM
I-Vice Mistrz Federacji / IDF Drift Open w klasie PRO AM
II- Vice Mistrz Federacji / IDF Drift Open w klasie PRO AM

8. KARY I SANKCJE

- 8.1. W przypadku naruszenia postanowień niniejszego Regulaminu Organizator jest uprawniony do nałożenia na Zawodnika odpowiednich sankcji regulaminowych, obejmujących w szczególności upomnienie, karę finansową, dyskwalifikację oraz odebranie punktów uzyskanych w danej Rundzie.
- 8.2. Kara finansowa może zostać wymierzona w zróżnicowanej wysokości, adekwatnie do charakteru i wagi naruszenia. W przypadku przewinień jak np. niewykonywania poleceń Osób Oficjalnych, kara ta może wynosić nie mniej niż 500 zł i nie więcej niż 1000 zł. W sytuacjach naruszeń mających wpływ na aspekty sportowe, w szczególności na zasadę uczciwości rywalizacji, kara może odpowiadać równowartości jednokrotności opłaty startowej. W przypadku stworzenia zagrożenia bezpieczeństwa kara finansowa może zostać określona w wysokości do trzykrotności Opłaty Startowej.
- 8.3. W sytuacjach skrajnych Organizator zastrzega sobie prawo do zastosowania sankcji w postaci dyskwalifikacji i odebrania Zawodnikowi wszystkich punktów zdobytych przez niego w klasyfikacji generalnej sezonu.

9. PRAWA DO WIZERUNKU I ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- 9.1. Podpisując zgłoszenie do zawodów każdy Zawodnik wyraża zgodę na utrwalenie i eksploatację swojego wizerunku i podobizn oraz zamieszczenie ich we wszystkich materiałach informacyjnych i promocyjnych (w tym wydawnictwach poligraficznych i Internecie). Oświadcza również, że zgadza się na wykorzystanie swojego wizerunku i podobizn na wszystkich dostępnych polach eksploatacji.
- 9.2. Zawodnicy startują w zawodach na własną odpowiedzialność z pełną świadomością istnienia ryzyka utraty zdrowia lub życia. Organizator, władze i kierownictwo zawodów nie odpowiadają za szkody spowodowane przez Zawodników wobec osób trzecich, jak również nie biorą na siebie odpowiedzialności za konsekwencje wypadków dla samych Zawodników lub ich mienia.
- 9.3. Każdy z uczestników Zawodów bierze w nich udział na własną odpowiedzialność oraz przyjmuje na siebie odpowiedzialność w przypadku powstania szkody w majątku i na osobie/osobach powstałych z jego winy umyślnej lub nieumyślnej wraz z poniesieniem wszelkich kosztów odszkodowania i pokrycia kosztu naprawy szkód na torze - w szczególności band i ogrodzenia. Organizator nie będzie ponosił żadnej odpowiedzialności za zranienie lub uszkodzenie własności w stosunku do Zawodników, Kierowców, pomocników i osób trzecich. Każdy Zawodnik będzie wyłącznie odpowiedzialny za swoje ubezpieczenie i musi posiadać ubezpieczenie w zakresie NW (zalecane jest AC z ryzykiem sportowym).

- 9.4. Podpisując zgłoszenie do zawodów każdy Zawodnik zrzeka się wszelkich praw do odszkodowań mogących wynikać w związku z wypadkami, które mogą się przytrafić Zawodnikom lub ich pomocnikom i mechanikom podczas treningu i zawodów lub podczas przejazdu z miejsca parkowania na Trasę i z powrotem. Zrzeczenie stosuje się do Organizatora, osób urzędowych oraz innych Zawodników i ich zespołów.
- 9.5. Organizator nie odpowiada za rzeczy pozostawione bez nadzoru lub zagubione, które zostaną zniszczone lub zajęte przez osoby trzecie. Organizator i kierownictwo zawodów nie przyjmują na siebie odpowiedzialności za szkody i straty spowodowane przez uczestników (widzów, Zawodników) w stosunku do osób trzecich i ich mienia podczas trwania zawodów. Organizator ma prawo żądania naprawienia szkody od osoby, która jej dokonała.
- 9.6. W pełnym, dozwolonym przez prawo zakresie, ani Organizator, ani nikt z ich agentów, pracowników, dyrektorów, osób oficjalnych lub sędziów nie będzie ponosić jakiegokolwiek odpowiedzialności wobec kogokolwiek z tytułu jakichkolwiek roszczeń, kosztów, zniszczeń lub strat będących skutkiem jakiegokolwiek działania, decyzji lub zaniechania ze strony Organizatora, pracowników, dyrektorów, osób oficjalnych lub sędziów związanych z wykonywaniem przez nich swoich obowiązków, z wyjątkiem przypadków umyślnego i celowego złego działania.
- 9.7. Zgłoszone samochody sportowe oraz pojazdy serwisowe Zawodników, również te oznaczone specjalnymi identyfikatorami/przepustkami wydanymi przez Organizatora nie są objęte polisą ubezpieczeniową Zawodów.

10. PRZEPISY KOŃCOWE

10.1. Zmiany regulaminu

Organizator zastrzega sobie prawo do wprowadzania zmian w Regulaminie nie później niż na 7 dni przed terminem najbliższej rundy zawodów.

10.2. Postanowienia końcowe

Niniejszy Regulamin wchodzi w życie z dniem 10 lutego 2026 roku i uchyla wszystkie poprzednie regulaminy Drift Open.

11. ZAŁĄCZNIKI