



ПРАВИЛА

организации и проведения
соревнований по дрифту





Оглавление

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	3
2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ	3
3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ	4
3.1. Водители и УЧАСТНИКИ.....	4
3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ.....	4
3.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.....	4
3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ.....	5
4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ.....	5
4.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ.....	5
4.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА	8
4.3. ПРИМЕНЕНИЕ И ТОЛКОВАНИЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ.....	10
4.4. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ.....	10
4.5. БЕЗОПАСНОСТЬ НА СОРЕВНОВАНИИ	12
4.6. СТРАХОВАНИЕ	12
4.7. РЕКЛАМА.....	13
5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ.....	13
5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ.....	13
5.2. РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ.	14
5.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.....	14
5.4. ТРЕНИРОВКИ.....	14
5.5. КВАЛИФИКАЦИЯ (ТАНСО).....	15
5.6. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ ЦУЙСО.....	16
5.7. НАГРАЖДЕНИЕ.	17
5.8. ДРИФТ-ТАКСИ.....	17
6. СУДЕЙСТВО	17
6.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ ТАНСО	17
6.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ ЦУЙСО.....	19
6.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ И ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ	19
7. ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА. НАГРАЖДЕНИЕ.....	20
7.1. ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА	20
7.2. БАЛЛЫ НА ЭТАПАХ.....	21
7.3. НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ, ФИНАЛЬНЫЙ БРИФИНГ	21

ПРИЛОЖЕНИЯ



1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения традиционных соревнований по дрифту, проводимых в соответствии со Спортивным Кодексом Российской Автомобильной Федерации (РАФ).

Настоящие Правила вступают в силу с 1 января 2015 года.

2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ФУРИДАШИ (FURIDASHI) - начало дрифта, агрессивный вход в занос.

ФУРИКАЕШИ (FURIKAESHI) - смена направления заноса, перекладка.

ТАНСО (TANSO) - одиночный, квалификационный заезд, обязательная часть соревнований, в которой определяются участники, допущенные к финальной части соревнований.

ЦУИСО (TSUIISO) – парные заезды, обязательная часть соревнований, проходящая по системедoubleelimination, в которой определяются победитель и призеры соревнований.

АТУЙ (ATOOI) – автомобиль, идущий вторым в TSUIISO.

СЕНКО (SENKO) – автомобиль, идущий первым в TSUIISO.

АНИКУЯ (ANIKUYA) - достижение максимальной оценки заезда в 100 баллов.

СОРЕВНОВАНИЕ – спортивное мероприятие, в котором определяются итоговые результаты, и производится вручение призов.

ДРИФТИНГ – спортивное автомобильное соревнование по вождению автомобиля в управляемом заносе, проходящее полностью на специально подготовленной асфальтовой трассе.

ЗАНОС – снос одной или двух осей автомобиля относительно траектории движения.

УЧАСТНИК – физическое или юридическое лицо, имеющее Лицензию Участника, и заявившее автомобиль для участия в соревновании.

КОМАНДА – юридическое или физическое лицо, обладающее регистрационным свидетельством команды, выданным Организатором, подавшее заявку на участие в командном зачёте соревнования и соответствующее требованиям, изложенным в Регламенте.

ОРГАНИЗАТОР – юридическое или физическое лицо, организовывающее соревнование по дрифту.

РЕГЛАМЕНТ – обязательный официальный документ, описывающий детали проведения многоэтапного соревнования.

ТРАССА – специально подготовленная для проведения соревнований по дрифтингу асфальтовая трасса.

ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК (ЗОНА КЛИПИНГА) – часть трассы соревнований, на которой происходит оценка выступления участников судьями. Оцениваемый участок обязательно должен иметь обозначенное начало и конец.



РЕСПЕКТ-ЗОНА – часть разгонной прямой перед зоной фуридаши, где автомобили в заездах Цуйсо должны двигаться с равной скоростью находясь в базе друг друга.

СТАРТОВАЯ ЗОНА – часть трассы, площадка для размещения всех автомобилей, участвующих в соревновании перед началом испытаний.

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1. Водители и УЧАСТНИКИ

3.1.1. К участию в официальных соревнованиях допускаются Водители не моложе 16 лет (водители до 18 лет должны предоставить нотариально заверенное согласие родителей на участие ребенка в соревнованиях), имеющие выданную РАФ международную или национальную лицензию Водителя категории не ниже «Е», либо при наличии лицензии другой НАФ, удовлетворяющие требованиям статьи 111 СК РАФ.

3.1.2. Любой Участник, принимающий участие в соревновании, имеет право назначить своего представителя для взаимодействия с Организатором и официальными лицами соревнования. Представитель выполняет все функции, определенные настоящими Правилами как функции Участника, и является единственным лицом (помимо самого Участника), уполномоченным реализовывать права, предоставленные Участнику настоящими Правилами и иной регламентацией РАФ. Информация о представителе Участника должна быть представлена Организатору во время административных проверок. В случае если лицензия участника выдана на юридическое лицо, представитель участника должен предъявить на административных проверках письменную доверенность от участника.

3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

Заявки на участие подаются Организатору (как предусмотрено Регламентом соревнования) в соответствии с СК РАФ.

Организатор вправе отказать Участнику в приеме Заявки, без объяснения причин.

3.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

3.3.1. Размеры и порядок внесения заявочных взносов определяются Регламентом соревнования. Организатор вправе освободить некоторых Участников от уплаты заявочных взносов.

3.3.2. Если Регламентом соревнования установлена обязательность уплаты заявочных взносов, то Заявка на участие принимается только в том случае, если она сопровождается уплатой полной суммы заявочного взноса. До уплаты заявочного взноса Заявка считается предварительной.

3.3.3. Заявочные взносы возвращаются полностью:

- Кандидатам на участие, чьи Заявки отклонены;
- В случае если соревнование не состоялось;



• В других случаях, установленных Организатором и описанных в Регламенте соревнования.

3.3.4. Условия частичного возвращения заявочных взносов должны быть оговорены в Регламенте соревнования.

3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.4.1. К соревнованиям допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют техническим требованиям ПРИЛОЖЕНИЯ №4 (Технического регламента) настоящих Правил.

3.4.2. Участник может до момента начала официальных административных проверок перед заездами Тансо или Цуйсо заменить автомобиль, указанный в заявочной форме.

3.4.3. Обязательная и необязательная реклама, а также иные надписи и наклейки на автомобиле должны соответствовать требованиям Главы XVII СК РАФ

3.4.4. В соревновании по дрифту разрешается использование автомобильных шин, предназначенных для использования на дорогах общего пользования, любого типа без видимых повреждений и деформаций, кроме шипованных. Использование спортивных шин (слик, псевдо-слик и пр.) – не допускается. Максимальная ширина шин не может превышать 265 мм.

3.4.5. Допускается использование водителем в одном испытании (Тансо или Цуйсо) или в Предварительной квалификации (тренировке) запасного автомобиля, при этом данный автомобиль должен быть заявлен как запасной во время административных проверок и указан в заявке на участие. Запасной автомобиль может быть заявлен только Участником и использоваться только водителем (или водителями) которых заявил Участник. Передавать заявленный запасной автомобиль другому Участнику/Водителю участвующему в испытании – Запрещено.

4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

4.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

4.1.1. Для проведения любого соревнования по дрифту необходимо издание следующих официальных документов:

- регламент (программа соревнований);
- план безопасности;
- список участников с бортовыми номерами;
- схему размещения обязательной рекламы;

Все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском языке, а для международных соревнований они должны издаваться и публиковаться также и на английском языке.

На первой странице любого официального документа всех соревнований, проводимых под эгидой РАФ, должна быть изображена эмблема РАФ.



4.1.2. ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЯ должна содержать общую информацию о проведении соревнования, которая необходима для ознакомления с условиями его проведения и как минимум указанное в статье 67 СК РАФ.

Программа соревнования может публиковаться одним документом с Регламентом соревнования, являясь его разделом.

4.1.3. РЕГЛАМЕНТ соревнования является основным официальным документом, описывающим особенности проведения соревнования и регулирующим его проведение, помимо Спортивного Кодекса РАФ, Регламентов многоэтапных соревнований (если соревнование является этапом таких соревнований) и настоящих Правил, которым Регламент не может противоречить.

Регламент соревнования должен содержать следующую информацию:

- состав официальных лиц соревнования: состав оргкомитета, официальные лица соревнования, руководителя пресс-центра, маршала по безопасности и других, описание одежды, идентифицирующей официальных (должностных) лиц соревнования.
- Фотографии и телефоны Руководителя гонки, Офицера по связи с Участниками и Офицера Парка Сервиса;
- критерии допуска Участников и автомобилей к участию в соревновании и в отдельных зачетах;
- детали приема Заявок на участие: максимальное количество допускаемых Участников, особенности процедуры подачи и приема Заявок, размеры и порядок уплаты заявочных взносов, условия их возврата;
- место расположения и расписание работы пресс-центра, включая порядок аккредитации представителей СМИ, фамилия и фотография руководителя пресс-центра и информация для связи с ним;
- условия страхования;
- информация об официальных наклейках и рекламе Организаторов, включая схему ее размещения на автомобиле;
- место проведения и точное расписание административных и технических проверок;
- правила постановки автомобилей в парк сервиса
- описание процедуры официального открытия соревнования
- правила движения по трассе соревнования,
- правила подачи протестов, суммы и особенности порядка внесения денежных залогов и взносов при подаче протестов;
- призы (за какие места вручаются призы, а также условия их вручения)

Регламент должен быть представлен в РАФ на согласование не менее чем за неделю до даты начала организуемого соревнования.

4.1.4. ПЛАН БЕЗОПАСНОСТИ должен быть составлен на основании Приложения к СК РАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб» и описывать пути и способы решения вопросов по обеспечению необходимых мер безопасности по всем основным направлениям (безопасность зрителей, безопасность



участников, безопасность маршалов и других должностных лиц соревнования) и должен содержать:

- схему трассы соревнования с нанесенными зонами безопасности и ограждениями;
- имена персонала соревнования, ответственного за обеспечение мер безопасности на мероприятии: Офицера по безопасности, Руководителя соревнования.
- должностные инструкции персонала, задействованного в обеспечении безопасности;
- другие документы, которые Организатор сочтет важными и необходимыми.

4.1.5. БЮЛЛЕТЕНИ – официальные документы, которые являются неотъемлемыми частями Регламента соревнования и предназначены для публикации изменений, пояснений или дополнений последнего.

Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы и размещаться на официальном табло информации сразу после подписания Организационным комитетом до начала соревнования или Коллегией спортивных комиссаров после его начала.

4.1.6. СПИСКИ ВОДИТЕЛЕЙ И УЧАСТНИКОВ составляются в соответствии со следующими правилами:

- Все списки Водителей и Участников должны содержать наименование Участника, номер лицензии Участника, фамилию и имя Водителя, номер лицензии Водителя, город участника, номер технического паспорта автомобиля и его марку автомобиля, бортовой номер;
- список заявленных Водителей и Участников составляется после окончания приема Заявок;
- список допущенных Водителей и Участников, заверенный Руководителем соревнования (составляется после административных и технических проверок);

4.1.7. Организатор обязан в течение первого рабочего дня, следующего за днем окончания соревнований, представить в РАФ официальные результаты и информацию о наличии протестов.

В течение пяти дней после окончания соревнования Организатор должен отправить в РАФ итоговый отчет о проведении соревнования, включающий в себя:

- официальные списки и результаты;
- все выпущенные бюллетени;
- подлинники поданных протестов и уведомления о подаче апелляций;

Все документы должны быть подписаны руководителем соревнования и Главным судьей. В случае, если итоговый отчет не будет предоставлен в РАФ в указанные выше сроки, соревнование будет считаться несостоявшимся.



4.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

4.2.1. ОФИЦИАЛЬНОЕ ЛИЦО – лицо, наделенное полномочиями для исполнения определенных функций в ходе соревнования. Назначение официальных лиц регламентируется Спортивным кодексом РАФ.

РАФ вправе назначить следующих официальных лиц:

- СПОРТИВНЫЕ КОМИССАРЫ;
- НАБЛЮДАТЕЛЬ;
- ДЕЛЕГАТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ;
- ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕЛЕГАТ.

Остальной состав официальных лиц определяется Организатором. К ним, в частности, относятся:

- РУКОВОДИТЕЛЬ СОРЕВНОВАНИЯ;
- ГЛАВНЫЙ СУДЬЯ СОРЕВНОВАНИЯ;
- СУДЬЯ СОРЕВНОВАНИЯ;
- ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ;
- ОФИЦЕР СТАРТА (СТАРТЕР);
- ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР;
- ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ;
- ОФИЦЕР ПАРКА СЕРВИСА;
- РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕСС-ЦЕНТРА;

Официальные лица имеют право выполнять только те функции, для выполнения которых они назначены. Одно и то же лицо может быть назначено для выполнения нескольких функций при наличии соответствующей квалификации.

4.2.2. СПОРТИВНЫЕ КОМИССАРЫ (ГЛАВНЫЙ СУДЬЯ И СУДЬИ СОРЕВНОВАНИЯ) обладают на соревновании высшей спортивной властью и правом принятия окончательных решений по всем вопросам применения спортивной регламентации.

На классифицируемых соревнованиях, не являющимися международными или официальными, может быть один Спортивный комиссар, он же Главный судья соревнования, а на остальных соревнованиях права и обязанности спортивного комиссара может выполнять Руководитель соревнования.

4.2.3. НАБЛЮДАТЕЛЬ назначается РАФ для осуществления контроля со стороны РАФ за организацией и проведением соревнования.

4.2.4. ДЕЛЕГАТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ назначается РАФ для осуществления контроля безопасности на соревновании.

Указания Делегата по безопасности, касающиеся вопросов обеспечения безопасности на соревновании, обязательны для исполнения всеми официальными лицами.



Делегат по безопасности имеет право принимать окончательные решения по всем вопросам, связанным с обеспечением безопасности на соревновании, а также:

- лично контролирует обеспечение, техническое оснащение и правильность исполнения мер безопасности, применяемых на трассе;
- информирует Руководителя гонки об обнаруженных недостатках в обеспечении мер безопасности на трассе;
- участвует в работе Коллегии Спортивных комиссаров при рассмотрении всех вопросов, связанных с обеспечением безопасности на соревновании;
- участвует в расследовании обстоятельств любого инцидента
- выполняет иные функции, предусмотренные регламентирующими документами соревнования.

4.2.5. ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕЛЕГАТ назначается РАФ для обеспечения соблюдения Участниками технических требований к автомобилям, участвующим в соревновании.

Все указания Технического Делегата по данным вопросам обязательны для исполнения Организатором, Руководителем гонки, Техническим комиссаром и иными должностными (официальными) лицами гонки.

Технический Делегат имеет право принимать окончательные решения по всем вопросам применения спортивной регламентации в области спортивной техники, а также:

- осуществляет контроль условий, созданных для проведения технических проверок на соревновании, и, при необходимости, передает Организатору соревнования требования по изменению этих условий;
- участвует в проведении технических проверок;
- принимает окончательные решения по вопросам о соответствии автомобилей техническим требованиям;
- участвует в работе Коллегии Спортивных комиссаров (Судей соревнования) при рассмотрении всех вопросов, связанных с принимающей участие в соревновании спортивной техникой;
- участвует в расследовании обстоятельств любой аварии;
- выполняет иные функции, предусмотренные регламентирующими документами соревнования.

В случае выявления несоответствия какого-либо из участвующих в соревновании автомобилей требованиям безопасности, Технический делегат письменным рапортом извещает об этом Руководителя соревнования. Решение Технического делегата о признании автомобиля несоответствующим требованиям безопасности и исключении из соревнования является окончательным и не подлежит обсуждению. Такое решение Технический делегат имеет право принять в любой момент соревнования и запретить небезопасному автомобилю продолжать в нем участие.

Функции и обязанности официальных лиц соревнования изложены в СК РАФ.

4.2.6. РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕСС-ЦЕНТРА обеспечивает проведение официальных пресс-конференций, аккредитацию журналистов и представителей пресс-служб Участников, оказывает поддержку работе аккредитованных журналистов и



представителей пресс-служб Участников, включая выдачу им официальных документов и идентифицирующей одежды, а также осуществляет иные функции, связанные с организацией освещения соревнования.

Для обеспечения работы Коллегии Спортивных комиссаров (Судей соревнования) Организатором может быть выделен отдельный секретарь, который отвечает за подготовку и публикацию всех официальных документов, выпускаемых Коллегией Спортивных комиссаров.

4.3. ПРИМЕНЕНИЕ И ТОЛКОВАНИЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

4.3.1. Вся ответственность за точное применение положений настоящих Правил и Регламента во время соревнований возлагается на Руководителя соревнования, который, тем не менее, должен информировать Спортивных комиссаров (Судей соревнования) о любом важном решении, которое примет, руководствуясь вышеуказанными документами.

Принятие окончательных решений по всем спорным вопросам применения спортивной регламентации на соревнованиях осуществляется Спортивными комиссарами (Судьями соревнования).

При возникновении спорных ситуаций при интерпретации и/или толковании настоящих Правил только РАФ уполномочена принимать окончательное решение.

4.3.2. Любое нарушение Участниками настоящих Правил, Регламента соревнования и другой регламентации РАФ наказывается пенализацией, как указано в настоящих Правилах и/или других регламентирующих проведение соревнования документах.

Руководитель соревнования вправе принять решение о пенализации, если решение вопроса о наказании за данное нарушение не отнесено настоящими Правилами к компетенции Спортивных комиссаров (Судей соревнования). Тем не менее, любое решение о пенализации должно быть утверждено Спортивными комиссарами(Судьями соревнования).

В случаях, когда за нарушение настоящих Правил или другой регламентации РАФ предусмотрено наказание в виде исключения из соревнования, решение о таком наказании принимается только Спортивными комиссарами(Судьями соревнования), если иное прямо не предусмотрено настоящими Правилами, и только после изучения всех обстоятельств нарушения. Участник, который подвергается такому наказанию, должен получить возможность представить свои оправдания.

Любое некорректное, обманное или неспортивное действие, совершенное Участником, должно рассматриваться Спортивными комиссарами(Судьям соревнования), которые имеют право применить любые штрафные санкции, вплоть до исключения из соревнования.

4.4. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

4.4.1. Участник вправе изложить все обстоятельства, которые могут, по его мнению, повлиять на принятие решений о пенализации или иных вопросах, затрагивающих интересы Участника, в письменном заявлении на имя Руководителя



соревнования, которое передается Руководителю соревнования или Офицеру по связи с Участниками. Обстоятельства, изложенные в таких заявлениях, должны быть изучены Руководителем соревнования, а решение доведено до Участника, которому, по его требованию, должна быть выдана копия заявления с изложением принятого по нему решения и подписью Руководителя соревнования или, если решение по заявлению принималось Спортивными комиссарами (Судьям соревнования), председателя КСК (Главного судьи).

Руководитель соревнования обязан передать заявление Участника на рассмотрение Спортивным комиссарам (Судьям соревнования), если принятие решения по данному вопросу относится к их компетенции.

4.4.2. Протесты подаются в соответствии с Главой XII СК РАФ. Исключением является подача **срочного устного протеста (СУП) в заездах Цуйсо**, через Офицера по связи с Участниками. При подаче срочного устного протеста, подающий обязан предъявить лицензию Участника и сообщить, что он берет на себя обязательства по уплате взноса, предусмотренного при подаче протеста и указанного в Регламенте соревнования, так же срочный устный протест должен быть изложен в присутствии свидетелей из числа других водителей соревнования.

4.4.3. Обо всех поступивших протестах немедленно, в течении 5 минут сообщается Спортивным комиссарам (Судьям соревнования), которые рассматривают все протесты, по возможности, сразу же после их подачи, однако слушания по протестам, которые не могут повлиять на ход соревнования, могут быть рассмотрены в конце соревнования.

Все стороны, связанные с протестом или спорной ситуацией, а также приглашенные Судьями свидетели, должны быть заслушаны при рассмотрении протеста. В случае если Спортивные комиссары (Судьи соревнования) уверены, что все заинтересованные стороны получили приглашения, но одна или некоторые из них отсутствуют, решение может быть принято и в отсутствие этих сторон.

Решение по протесту (или спорной ситуации) сообщается Участнику, подавшему протест, непосредственно после окончания слушания по протесту. По требованию Участника решение выдается в письменном виде за подписью председателя КСК (Главного судьи). Если решение не может быть выдано непосредственно после слушания по протесту, Участнику должно быть объявлено место и время, где и когда будет выдано такое решение.

4.4.4. Участник вправе апеллировать в РАФ против любого решения Спортивных комиссаров (Судей соревнования), в том числе против решения по протесту. Апелляция должна подаваться и рассматриваться с соблюдением всех требований Спортивного Кодекса РАФ.

Апелляции подаются в соответствии с главой XIII СК РАФ.

4.4.5. Участники и водители не присутствующие на обязательных брифингах и награждении подвергаются штрафам в виде 0,5-1 балов к результатам квалификации или лишения одного круга в заездах Тансо. Штраф может быть применен с отсрочкой – реализован на следующем этапе многоэтапного соревнования.

4.4.6. Протест должен подаваться не позднее 30 минут, по окончании каждого «круга» соревнования: Тансо, ТОП32 Цуйсо, ТОП16 Цуйсо, Окончание всего соревнования.



4.5. БЕЗОПАСНОСТЬ НА СОРЕВНОВАНИИ

4.5.1. Основная задача службы безопасности состоит в том, чтобы максимально обеспечить безопасность зрителей, участников и официальных лиц. Ответственность за соблюдение мер безопасности на соревновании несет Руководитель соревнования.

4.5.2. При подготовке каждого соревнования необходимо принимать во внимание и учитывать особенности трассы, расположение зрительских зон, рельефа, сооружений и прочих факторов, способных повлиять на обеспечение безопасности.

4.5.3. Все зрительские зоны должны быть отгорожены от трассы соревнования плотными ограждениями (минимальная высота 120 см). В местах возможного вылета автомобилей участников, а так же в местах приближения зрительской зоны ближе 12 м к трассе, организатор должен расположить защитные, хорошо закрепленные барьеры (водоналивные либо бетонные блоки). Расстояние от бетонных блоков до ограждения зрительской зоны – минимум 3 м, от водоналивных блоков – минимум 6 м.

В случае если трасса соревнования расположена на специальной спортивной кольцевой трассе, получившей допуск РАФ или ФИА, обеспечение безопасности существующих зрительских зон дополнительно не требуется.

В случае если трасса соревнования расположена на асфальтовой площадке, либо на дороге общего пользования, особое внимание стоит уделить естественным препятствиям (столбы, бордюры, здания, прочие объекты), трасса не должна проходить близко к таким объектам. Все они должны быть отмечены на ПЛАНЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ, так же должны быть отмечены расстояния от объектов до трассы.

Подробнее о требованиях к трассам соревнований по дрифту см. в ПРИЛОЖЕНИИ 3.

4.5.4. На соревновании все время должны находиться:

- автомобиль «Скорой медицинской помощи»;
- один автомобиль противопожарной службы МЧС России, оборудованный для высвобождения пострадавших из повреждённого автомобиля.

Любая авария, вызвавшая травму, потребовавшую медицинского вмешательства, должна быть предметом отчета в РАФ. Этот отчет готовит комиссия, состоящая из назначенных РАФ Спортивного комиссара, Технического Делегата и Делегата по безопасности, а также начальника безопасности соревнования, врача и, если это возможно, представителя административных органов власти.

4.5.5. В начале каждого дня, в период технических проверок, каждый пилот обязан пройти осмотр у врача соревнования. Пилот, не имеющий отметки об обследовании, к соревнованию допущен не будет.

4.5.5. Во время классифицируемых заездов и основных заездах Цуйсо запрещается в автомобиле без специального разрешения судей приоткрывать или открывать передние боковые стекла.

4.6. СТРАХОВАНИЕ

4.6.1. Личное медицинское страхование и страхование от травм и несчастных случаев обязательно для всех Водителей, принимающих участие в соревновании. Наличие у Водителей полисов обязательного медицинского страхования и страхования от травм и



несчастных случаев, действующих во время соревнований по автомобильному спорту, контролируется Организатором на административных проверках.

4.6.4. Иные виды страхования остаются на усмотрение Организатора соревнования, если иное не предусмотрено регламентирующими документами РАФ. Детали условий страхования, включая описание рисков и сумм страхового покрытия, должны быть приведены в Регламенте соревнования.

4.7. РЕКЛАМА

4.7.1. Автомобили Участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что эта реклама:

- не противоречит законодательству России и регламентации РАФ,
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования,

4.7.2. Регламентом соревнования может быть предусмотрено размещение на автомобилях Участников обязательной рекламы, от размещения которой Участники не могут отказаться ни при каких условиях.

Любая другая реклама, предложенная Организатором, является необязательной. Участники, принимающие необязательную рекламу Организатора, должны для ее размещения зарезервировать места, обозначаемые в Регламенте соревнования.

Отказ от размещения необязательной рекламы возможен в случае оплаты взноса. Точная стоимость указана в частном регламенте.

4.7.3. Содержание любой рекламы, предлагаемой Организатором соревнования – как обязательной, так и необязательной, – должно быть описано в Регламенте или в официальном бюллетене.

5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

5.1.1. Любое соревнование начинается с административных и/или технических проверок и заканчивается самым поздним из следующих моментов:

- по истечении времени для подачи протестов или конца их слушания;
- по окончании заключительной технической инспекции или брифинга.

5.1.2. Максимальная продолжительность дня, предусмотренная расписанием соревнования, не должна превышать 10-ти часов.

5.1.3. Максимальное количество дней, предусмотренных расписанием соревнования, не должно превышать 3-х.



5.2. РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ.

5.2.1. Все прибывшие на соревнование участники должны пройти регистрацию, административные и технические проверки. Дату и время начала регистрации и проверок ОРГАНИЗАТОР обязан опубликовать в программе соревнования.

5.2.2. Регистрация и административные проверки должны проходить в ШТАБЕ соревнования, штаб располагается в непосредственной близости от трассы соревнования.

5.2.3. Все УЧАСТНИКИ предоставляют на административную проверку следующие документы:

- Действующую лицензию Водителя РАФ.
- Действующую Медицинскую справку из врачебно-физкультурного диспансера о допуске к соревнованиям по автомобильному спорту или медицинскую справку водителя о допуске к управлению автомобилем.
- Действующий полис обязательного медицинского страхования (ОМС).
- Полис страхования от травм и несчастных случаев, действующих во время соревнований по автомобильному спорту.
- Технический паспорт спортивного автомобиля РАФ.

В случае отсутствия необходимых документов ОРГАНИЗАТОР вправе отказать участнику в регистрации.

5.2.4. Если участник или водитель два раза подавал предварительную заявку на участие, но стартовый взнос не оплачивал и процедуру регистрации не проходил – регистрация на последующий этапы многоэтапного-классифицируемого соревнования может быть произведена только при уплате заявочного взноса **в тройном размере**.

5.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.

5.3.1. Все автомобили, участвующие в соревновании должны пройти техническую инспекцию, время и место которой ОРГАНИЗАТОР обязан опубликовать в программе соревнования.

5.3.2. Техническую инспекцию проводит ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР соревнования и/или ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕЛЕГАТ РАФ.

5.3.3. Основная задача технической инспекции – проверка на соответствие автомобилей участников техническим требованиям, предъявляемым к автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифту (ПРИЛОЖЕНИЕ 4) и проверка экипировки водителя.

5.3.4. После прохождения тех. Инспекции ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР приклеивает на кузов под нижней левой частью лобового стекла автомобиля участника СТИКЕР о прохождении технической инспекции.

Участник обязан сохранять этот стикер до конца соревнования.

5.4. ТРЕНИРОВКИ

5.4.1. Организатор обязан предоставить всем участникам возможность свободных либо по расписанию тренировок на трассе соревнования.



5.4.2. К тренировкам допускаются только зарегистрированные участники, прошедшие административные и технические проверки, а также проверку у врача.

5.2.2. Перед началом тренировки руководитель соревнования должен организовать проведение БРИФИНГов водителей и участников с судьями, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием начала и конца ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА, расположение вышки СУДЕЙ и ТОЧЕК КЛИППИНГА. БРИФИНГ проводится Главным судьей соревнования.

5.2.3. Если во время тренировочных или квалификационных заездов автомобиль покидает пределы трассы, его постоянно разворачивает, он имеет контакты с ограждениями и элементами трассы, разрушая их или для удаления автомобиля с трассы необходим эвакуатор – такой водитель может быть отстранены от дальнейшего участия или по решению Главного судьи к нему применен штраф – в виде лишения одного круга в заездах Тансо или исключения из участия в соревновании.

5.5. КВАЛИФИКАЦИЯ (ТАНСО)

5.5.1. Зарегистрированные водители, прошедшие административную и техническую инспекцию, а так же участвовавшие в официальной тренировке допускаются к предварительной КВАЛИФИКАЦИИ. Водители занявшие в предыдущем этапе данных многоэтапных соревнований места с 1-го по 10-ое, от прохождения предварительной квалификации – освобождены. Предварительная Квалификация (далее ПК) проводится для выявления водителей способных обеспечить безопасное управление автомобилем на трассе и является частью тренировки. После ее завершения проводится БРИФИНГ и оглашаются имена водителей, не допущенных для продолжения соревнования, как не способных обеспечить безопасное управление автомобилем в заносе.

5.5.2. После ПК проводится основная квалификация (далее ОК). В основной квалификации могут принять участие не более 50 водителей. Основная задача квалификационных заездов – определить 24 лучших участников, которые будут бороться в ОСНОВНОЙ части соревнования – заезды Цуйсо.

5.5.2. КВАЛИФИКАЦИЯ проходит на трассе соревнования, где каждый участник имеет право на три зачетные попытки прохождения оцениваемого участка по заданию судей. Заезды Тансо проходят в виде отдельных раундов, где все водители выезжают на старт друг за другом без задержки в порядке очереди или иного порядка определенного Регламентом соревнования. Для ОК все автомобили покидают сервис-парк и выстраиваются в очередь в специально определенной СТАРТОВОЙ ЗОНЕ на трассе соревнований.

Если с автомобилем случилась неисправность до выхода из сервис-парка, то водитель обязан уведомить главного судью о случившемся, и имеет право выйти на старт в более позднее время, но не позднее времени окончания ОК. Если неисправность произошла во время нахождения автомобиля на трассе, водитель имеет право посетить сервис-парк для ремонта, уведомив о случившемся главного судью и в случае своевременного устранения неисправности (до окончания ОК), принять участие в тех раундах, на которые успеет вернуться из сервис-парка до окончания ОК.



Во время проведения ОК обслуживать автомобиль и находиться возле него (вне территории сервис-парка) членам команды – ЗАПРЕЩЕНО.

5.5.3. Судьи выставляют за каждую зачетную попытку (Раунд) баллы, которые заносятся в общий протокол квалификации (подробнее о судействе см. п. 6). Если в квалификации водители показали одинаковый результат, более высокое положение занимает водитель, имеющий более высокий средний балл за все попытки.

5.5.4. Организатор обязан не позднее 30 минут после окончания квалификации на информационном табло опубликовать результаты квалификации.

5.6. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ ЦУЙСО

5.6.1. Парные заезды являются ОСНОВНОЙ частью соревнований по дрифту.

После окончания ОК и оглашения ее результатов, тренировки и разминки водителей участников неполного ТОП-32 (далее ТОП-24) – ЗАПРЕЩЕНЫ, в том числе и их участие в «Дрифт-Такси», если иное не определено соответствующим БРИФИНГОМ.

5.6.2. Двадцать четыре лучших водителя по результатам одиночных квалификационных заездов формируют «ТОП 24», где проводятся парные заезды Цуйсо. Заезды проводятся по системе Double Elimination (см. Приложение 1)

В Финале победитель верхней сетки соревнуется с победителем нижней сетки. Победитель Финала получает первое место, проигравший – второе место.

При объявлении начала заездов Цуйсо - все водители определенные парами согласно сетки «ТОП-24» покидают сервис парк и выстраиваются в предстартовой зоне. Механики водителей в количестве не более 3-х человек с инструментом, топливом в канистрах объемом не более 30 л и запасными колесами могут находиться в зоне старта автомобилей для оказания технической помощи своему Водителю. Все механики должны иметь одежду, максимально закрывающую открытые участки кожи, перчатки и спортивную обувь, позволяющую легкое движение-бег.

5.6.3. Все заезды пар Цуйсо должны проходить непрерывно до выявления победителя соревнования – это важно. Между кругом ТОП32 и ТОП16 может быть предусмотрен перерыв не менее 30 минут. Появление на старт первого водителя должно быть не позднее 3 минут с момента покидания трассы предыдущими участниками или приглашения на старт Офицером-Старта (далее Стартер), а появление второго водителя не должно быть позднее 3 минут с момента появления первого водителя на старте. Не появление на старте в указанном интервале времени ведет к проигрышу в данном заезде опоздавшего водителя. В этом случае первый водитель, находящийся на трассе проходит ее в соответствии с полученным заданием и считается победившим в данном заезде.

5.6.4. В случае если оба водителя не могут выдержать интервал выхода на старт по истечении 3 минут с момента финиша предыдущей пары, стартер обращается с соответствующим запросом и обоснованием причины на определение возможного времени ожидания к судьям, которые назначают возможное время ожидания. Если по истечению этого времени оба автомобиля не появляются на старте, то судьи принимают решение о выборе победителя на основании предыдущих достижений – баллов полученных в квалификации и количества пройденных этапов соревнований каждым из водителей.

5.6.5. За пять минут до приглашения участника на старт – техническое обслуживание его автомобиля должно быть завершено.



5.6.6. Отказ следовать инструкциям Стартера, ГЛАВНОГО СУДЬИ или других официальных лиц соревнования для всех находящихся в предстартовой зоне заездов ЦУЙСО – должен привести к дисквалификации водителя участника. НАХОЖДЕНИЕ ПОСТОРОННИХ В ПРЕДСТАРТОВОЙ ЗОНЕ ЗАЕЗДОВ ЦУЙСО - СТРОГО ЗАПРЕЩЕНО.

5.7. НАГРАЖДЕНИЕ.

5.7.1. Награждение победителя и призеров соревнования может проводиться, как после окончания соревнования, так и в течение времени, предусмотренного РЕГЛАМЕНТОМ соревнования.

5.8. ДРИФТ-ТАКСИ

5.8.1. Учитывая интерес зрителей и энтузиастов соревнований к участию в заездах на автомобилях участников на месте второго водителя (пассажира) – организатор соревнования вправе разрешить подобные заезды с обязательным выполнением особых требований к их проведению.

5.8.2. Водители и автомобили для проведения «Дрифт-Такси» отбираются из числа участников соревнования, попавших в ТОП-16 ОК.

5.8.3. Особое внимание уделяется обеспечению безопасности пассажира, в частности возможность безопасно расположить пассажира в кресле, рядом с пилотом. Должным образом учитывается подготовка водителя и подготовка автомобиля. Такие автомобили после прохождения технической инспекции получают специальный стикер, который наклеивается на кузов под нижним правым углом лобового стекла имеет яркий цвет и виден судьям издалека.

5.8.4. Пассажир «Дрифт-Такси» должен пройти соответствующий инструктаж по безопасности и расписаться в его прохождении, иметь шлем закрытого типа, одет в одежду с длинными рукавами и брюками, скрывающими ноги до ступней, перчатки и закрытые ботинки спортивного типа. В случае отсутствия подписи пассажира о прохождении инструктажа вся ответственность за здоровье и безопасность пассажира ложится на водителя.

5.8.5. К участию в «Дрифт-такси» допускаются пассажиры способные безопасно разместиться в кресле спортивного автомобиля.

6. СУДЕЙСТВО

6.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ ТАНСО

6.1.1 Оценка одиночных квалификационных заездов осуществляется судьями по 4 основным критериям и в соответствии с требованиями «Правил Судейства»:

- Траектория, линия;
- Угол;
- Скорость, способность удерживать темп;
- Общее впечатление;



Судьи должны иметь соответствующий опыт и подготовку, а так же состоять в списке судей, назначенных комиссией по дрифту при комитете скоростных соревнований РАФ.

6.1.2. ТРАЕКТОРИЯ - идеальная линия, заданная организатором (главным судьей), по которой участник должен следовать на трассе. (В большинстве случаев оцениваемая траектория совпадает с траекторией обеспечивающей сохранение высокого темпа скорости на трассе) Общая оценка участника будет существенно снижена за несоблюдение данной траектории.

ТРАЕКТОРИЯ устанавливается внутренними и внешними «точками клиппинга». Удаленность автомобиля участника от «точек клиппинга» во время движения по трассе отражается на оценках по критерию ТРАЕКТОРИЯ.

«Точка клиппинга» - ключевая зона на трассе, в которой автомобиль участника должен двигаться в состоянии заноса задней оси максимально близко к данной точке, тем самым, следуя корректной с точки зрения судейства траектории. «Точки клиппинга» делятся на внутренние и внешние.

Внутренняя «точка клиппинга» - зона на трассе, в которой баллы участника определяются тем, насколько близко от точки (отмеченной специальными конусами или воображаемой линией на трассе, указанной судьями на Брифинге) проходит передняя часть автомобиля (передний бампер), когда автомобиль участника движется в заносе. Внутренняя «точка клиппинга» размещается на внутренней стороне трассы, как правило, на вершине поворота.

Внешняя «точка клиппинга» - зона на трассе, в которой баллы участника определяются тем, насколько близко от точки (отмеченной специальными конусами или воображаемой линией на трассе, указанной судьями на Брифинге) проходит задняя часть автомобиля (задний бампер), когда автомобиль участника движется в заносе. Внешняя «точка клиппинга» размещается на внешней стороне трассы.

Организаторы/судьи Соревнования дополнительно объяснят всем участникам, какой должна быть оцениваемая «траектория» движения. Данная траектория служит наиболее оптимальной линией движения автомобиля в состоянии заноса на оцениваемом участке трассы. Корректное использование рекомендованной линии движения обычно означает минимальную потерю скорости на всем оцениваемом участке трассы и обеспечивает близкие парные заезды Цуйсо.

6.1.3. УГОЛ - угол заноса автомобиля (отклонение от оси прямолинейного движения автомобиля), который может задать и контролировать участник на протяжении всего ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА трассы. Этот фактор особенно важен при вхождении в первый поворот трассы. В случае потери угла заноса начисляются штрафные баллы по критерию УГОЛ.

6.1.4. СКОРОСТЬ - скорость, которую автомобиль участника развивает на протяжении всего ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА трассы, является третьим оценочным критерием. Основанием для оценки скорости является в большей мере входная скорость – т.е. скорость вхождения в первый поворот трассы. Но также оценивается и умение участника пользоваться мощностью своего автомобиля, чтобы во время продолжительного заноса не терять (замедляться), а зачастую и увеличивать свою скорость движения в заносе. Скорость во время соревнований может измеряться



соответствующим оборудованием. Скорость не должна быть обеспечена за счет малого угла заноса на всей дистанции.

6.1.5. ОБЩЕЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ - энергетика и эффектность, которые демонстрирует участник во время заезда. Это может быть и большое количество дыма из-под колес, и ранняя инициация заноса(ФУРИДАШИ) перед входом в первый поворот, и резкая перекладка с одного бока на другой (ФУРИКАЕШИ).

6.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ ЦУЙСО.

6.2.1. Судейство парных заездов осуществляется судьями по тем же 4 основным критериям, что и в одиночных заездах (траектория, угол, скорость и зрелищность), но участники оцениваются в паре по принципу «второй по отношению к первому».

Судьи распределяют **штрафные и призовые баллы** между участниками парного заезда согласно критериев отраженных в «Правила Судейства».

6.2.2. Парный заезд состоит из 2 заездов: сначала первый участник лидирует, а второй старается повторить траекторию первого на максимальном приближении к нему. Затем участники меняются местами, и теперь второй лидирует, а первый его преследует.

По результатам этих 2 заездов баллы участников суммируются и участник, получивший большее количество баллов, становится победителем парного заезда.

6.2.3. Если в заезде Цуйсо получается ничья – то возможно проведение не более двух дополнительных заездов для выявления победителя. При этом повторные заезды проходят без разогревочного круга. Если после доп.заездов победитель не был выявлен, то победа присуждается водителю, который провел меньше этапов данного соревнования в текущем сезоне или при их равенстве – квалифицировавшемуся ниже.

6.2.3. Процедура старта. Во время парного старта автомобили должны контролировать разгон в так называемой РЕСПЕКТ-ЗОНЕ и не допускать отрыва друг от друга на корпус и более. Основное правило движения автомобилей в РЕСПЕКТ-ЗОНЕ (отмеченной на трассе конусами) это нахождение обоих автомобилей в базе друг друга. При этом скорость и темп разгона задает автомобиль движущийся первым. В случае когда такой отрыв происходит и СЕНКО получает преимущество в зоне Furidashi или наоборот оба автомобиля имеют недостаточную скорость, Главным судьей может быть назначен рестарт данного заезда с определением предупреждения виновному участнику. В случае повторного аналогичного нарушения при рестарте этим же водителем – данному участнику присуждается 100 штрафных очков за заезд. Второй автомобиль (АТУЙ) так же не должен умышленно сдерживать разгон, за что может быть пенализован. После окончания РЕСПЕКТ-ЗОНЫ наступает ЗОНА ФУЛЛ-ТРОТЛ, где участники свободны в выборе разгонной динамики. Производить АТУЙ ФУРИДАШИ в базе автомобиля СЕНКО – ЗАПРЕЩЕНО. Ставиться в занос можно так чтобы передний бампер (крайняя его часть) АТУЙ не был далее заднего колеса СЕНКО.

6.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ И ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ

6.3.1. Общее количество баллов в попытке Тансоприравнивается к нулю, если:



- автомобиль развернуло во время заноса и он критически потерял скорость – остановился;
- автомобиль проехал без заноса существенную часть оцениваемого участка трассы (более 50 м);
- автомобиль выехал за границы трассы тремя(или более) колесами;
- автомобиль АТУЙ допустил отставание от автомобиля СЕНКО на расстояние более 10 метров и находился в таком положении продолжительное время (более 5 сек) или неоднократно по прохождению классифицируемого заезда Цуйсо;
- автомобиль СЕНКО резко замедлился или ушел с заданной траектории чем существенно осложнил движение АТУЙ параллельно на близком расстоянии, в следствии чего АТУЙ вынужден: остановиться, выпрямиться в движении и замедлиться, совершил контакт.

6.3.2. Если произошло резкое изменение погодных условий (сильный ветер, дождь, снег, град, критическое снижение видимости, изменение состояния покрытия трассы и пр.), то проведение соревнования может быть прекращено или временно приостановлено. В случае когда это произошло во время заездов Тансо, то для определения пар в заезды Цуйсо могут быть взяты результаты ПК. Так же может быть применена процедура перезапуска заездов Тансо с аннулированием уже имеющихся результатов ОК. В этом случае перезапускаются только уже проведенные заезды в изменившихся условиях. Во время длительной остановки соревнования для принятия дальнейшего решения о продолжении соревнования - всем автомобилям разрешено провести техническое обслуживание в сервис-парке.

6.3.3. Если Главный судья примет решение в виду изменившихся условий соревнование прекратить – то победитель может быть определен по результатам заездов Тансо.

7. ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА. НАГРАЖДЕНИЕ

7.1. ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА

7.1.1. Открытый Чемпионат Урала дрифту года проводится в Личном и Командном зачетах.

7.1.2. Зачетным результатом Участника в Личном зачете Чемпионата является сумма очков, полученная сложением двух лучших результатов этапов и результата финала.

7.1.3. В случае равенства очков двух и более Участников при подведении итоговых результатов Чемпионата предпочтение отдается Участнику, набравшему более высокий результат на финальном (последнем) этапе Чемпионата.

7.1.4. Каждая команда может состоять из двух или трех Участников на каждом этапе. При переходе Участников из одной команды в другую в течение сезона его результат, полученный в другой команде не сохраняется.

7.1.5. Результаты команды на каждом этапе определяются по сумме баллов двух лучших Участников команды.

7.1.6. Зачетным результатом команды в Командном зачете Чемпионата является сумма очков, полученная сложением результатов всех этапов.

7.1.7. В случае равенства очков двух и более Команд при подведении итоговых результатов Чемпионата предпочтение отдается Команде, набравшей более высокий



результат на финальном (последнем) этапе Чемпионата. При новом равенстве предпочтение получает Команда, чей Участник набрал большее количество очков на финальном (последнем) этапе Чемпионата.

7.2. БАЛЛЫ НА ЭТАПАХ

7.2.1. Все Участники, прошедшие в ТОП-24 каждого этапа получают зачетные баллы, которые начисляются согласно Приложению 2.

7.2.2. Участники, не прошедшие квалификацию, получают 0 баллов.

7.3. НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ, ФИНАЛЬНЫЙ БРИФИНГ

7.3.1. Организатор награждает кубками и дипломами Участников, занявших 1-е, 2-е и 3-е места в Личном зачете по итогам каждого этапа Чемпионата.

7.3.2. Организатор награждает кубками и дипломами Участников, занявших 1-е, 2-е и 3-е места в Личном зачете по итогам Чемпионата.

7.3.3. Организатор награждает кубком и дипломом команду, занявшую 1-е место в Командном зачете на каждом этапе Чемпионата.

7.3.4. Организатор награждает кубком и дипломом Команду, занявшую 1-е место в Командном зачете по итогам Чемпионата.

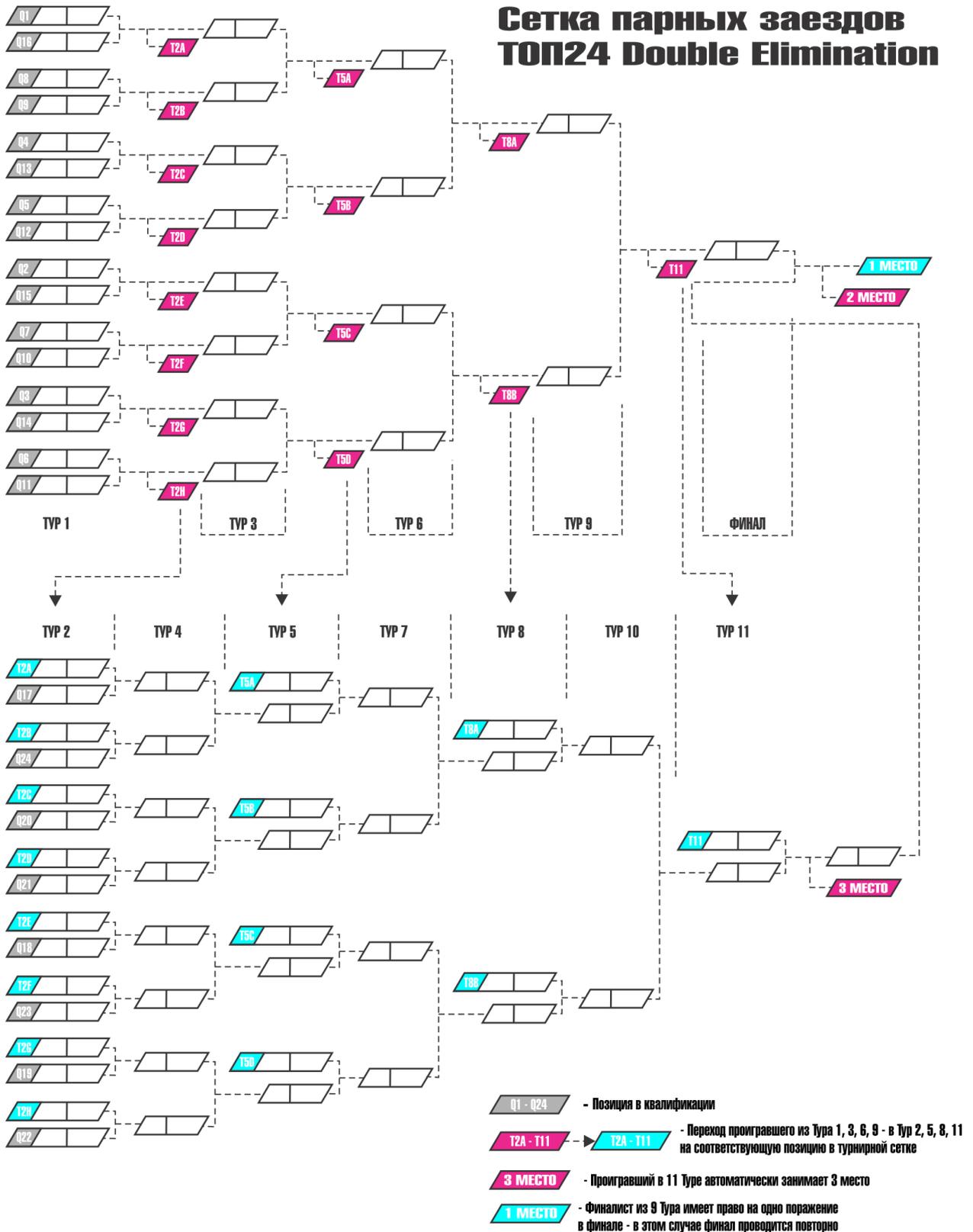
7.3.5. Организатор имеет право учредить призы победителям и призерам каждого этапа Чемпионата и Чемпионата в целом.

7.3.6. После награждения для Участников соревнования проводится обязательный брифинг.



ПРИЛОЖЕНИЕ №1
к «Правилам проведения соревнований по дрифту "RDS-Урал 2015"»

Сетка парных заездов TOP24 Double Elimination





ПРИЛОЖЕНИЕ №2
к «Правилам проведения соревнований по дрифту "RDS-Урал 2015"»

Начисление очков

Парные заезды	
1 место	210
2 nd	180
3 rd	150
4 th	120
5 th	95
7 th	70
9 th	55
13 th	40
17 th	20

Квалификация	
1	30
2	26
3	22
4	20
5 – 6	18
7 – 8	16
9 – 12	14
13 – 16	12
17 – 24	8
25 – 32	4



**ПРИЛОЖЕНИЕ №3
к «Правилам проведения соревнований по дрифту "RDS-Урал 2015"»**

**ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ
Для проведения соревнований по дрифту.**

1. Соревнования по дрифту могут проводиться на трассах с асфальтовым или асф/бетонным покрытием имеющим ширину не менее 8 метров.
2. Конфигурация трассы должна включать минимум один набор последовательных изгибов типа «S».
3. Места для судей должны находиться на возвышенности (не менее 2-х метров) и быть расположены в пределах 500 метров от любой части оцениваемого участка, позволяющих иметь непрерывный панорамный вид всего оцениваемого участка трассы.
4. Трасса должна иметь разгонную прямую, которая позволяет водителям достаточно ускориться до входа в первый поворот оцениваемого участка, чтобы продемонстрировать свое мастерство и весь потенциал автомобиля и сохранить достаточную скорость на всем участке.
5. Трасса должна иметь область или участок, позволяющий получить несколько заданий для водителя на трассе.
6. В зонах возможных вылетов за пределы трассы должно быть обеспечено безопасное удержание автомобиля для получения минимальных последствий и обеспечения безопасности для людей.
7. Безопасность – главное условие для всех участков трассы.
8. Если внутри трассы расположены посты для персонала или прессы – их обустройство и расположение должно гарантировать безопасное нахождение там людей и их перемещение. Все люди, находящиеся в пределах трассы должны пройти соответствующие обучение и инструктаж.
9. Вблизи трассы (на судейских постах, не далее 10 м от края дороги) должны находиться средства пожаротушения в количестве не менее 40 кг на участок, а так же все необходимое для оперативного устранения последствий аварий: метлы, совки, сухой цемент (не менее 40 кг), песок. При подготовке каждого соревнования необходимо принимать во внимание и учитывать особенности трассы, расположение зрительских зон, рельефа, сооружений и прочих факторов, способных повлиять на обеспечение безопасности.
10. Все зрительские зоны должны быть отгорожены от трассы соревнования плотными ограждениями (минимальная высота 120 см). В местах возможного вылета автомобилей участников, а так же в местах приближения зрительской зоны ближе 12м к трассе, организатор должен расположить защитные барьеры (водоналивные либо бетонные блоки). Расстояние от бетонных блоков до ограждения зрительской зоны – минимум 3м, от водоналивных блоков – минимум 6м. Бетонные блоки обязательно соединить между собой металлическим тросом диаметром не менее 8 мм.
11. В случае если трасса соревнования расположена на специальной спортивной кольцевой трассе, получившей допуск РАФ или ФИА, обеспечение безопасности существующих зрительских зон дополнительно не требуется.
12. В случае если трасса соревнования расположена на асфальтовой площадке, либо на дороге общего пользования, особое внимание стоит уделить естественным



препятствиям (столбы, бордюры, здания, прочие объекты), трасса не должна проходить близко к таким объектам. Все они должны быть отмечены на ПЛАНЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ, так же должны быть определены безопасные расстояния от объектов до трассы.

13. Точки и зоны клипинга, а так же стартовая зона, респект-зона и зона «fullthrottle» должны быть выполнены из материалов позволяющих водителю отчетливо видеть данные знаки, а при легком контакте с ними автомобиля – быть безопасными для конструкции обоих. В случае разрушения таких знаков от контакта с автомобилем их части не должны нанести вред участникам и зрителям на трассе.

14. На соревновании все время должны находиться и быть видны всем находящимся на трассе:

- автомобиль «Скорой медицинской помощи»;
- один автомобиль противопожарной службы МЧС России,
- Спасатели и оборудование для высвобождения пострадавших из повреждённого автомобиля.



**ПРИЛОЖЕНИЕ №4
к «Правилам проведения соревнований по дрифту "RDS-Урал 2015"»**

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
к легковым автомобилям,
участвующим в соревнованиях по дрифту
в Чемпионате «RDS-УРАЛ»**

1. Определения

1.1 Транспортное средство / Базовое транспортное средство.

Полностью оригинальный легковой автомобиль из серии выпущенных данным производителем, не подвергшийся никаким изменениям относительно состояния поставки с предприятия-изготовителя и получивший сертификат – «одобрение типа транспортного средства» для эксплуатации на дорогах общего пользования.

1.2 Автомобиль.

Спортивный снаряд, изготовленный путем разрешенных настоящими ТТ модификаций Базового транспортного средства и полностью готовый к участию в Соревнованиях. Иными словами – автомобиль в том состоянии, в каком он представляется на Техническую инспекцию и участвует в Соревнованиях.

1.3 Свободный (без ограничений).

Деталь может быть обработана, изменена, заменена или удалена полностью или частично. Полная свобода касается также материалов, формы и количества.

1.4 Оригинальный / Оригинальное происхождение.

Термины, означающие, что данный автомобиль, его узел или деталь, соответственно, не подвергавшиеся или подвергшиеся какой-либо последующей доработке, идентифицируемы по конструкторской документации предприятия-изготовителя либо путем сравнения с соответствующим эталонным изделием, независимо приобретенным через розничную торговую сеть (за счет Участника, чей автомобиль контролируется). При этом допускаются как оригинальные изделия (устанавливаемые производителем автомобиля в качестве комплектующей единицы), так и запасные части, рекомендованные для установки (замены) производителем автомобиля. Последнее предложение относится в основном к расходным материалам и изделиям (фильтры, свечи, ремни и т.п.)

1.5 Взаимозаменяемость.

Термин, означающий, что установленный на автомобиль неоригинальный элемент сохраняет оригинальные крепления и присоединительные размеры, а также оригинальное расположение на автомобиле. Этот термин означает также и то, что взамен измененного может быть вновь установлен оригинальный элемент, и при этом



автомобиль и его соответствующая система (двигатель, подвеска и т.п.) будет работать в штатном режиме.

1.6 Опасная конструкция.

Ввиду того, что даже при формальном соответствии автомобиля настоящим Требованиям, не исключается возможность технических решений, представляющих опасность для Водителя и окружающих, Технический комиссар или ТДК имеет право не допустить тот или иной автомобиль к соревнованиям, если сочтет конструкцию данного автомобиля или какого-либо его элемента опасной. Принятие окончательного решения по данному вопросу на соревнованиях является прерогативой КСК (Ст 127 и 141 СК РАФ), а между соревнованиями – Комитета спортивной техники РАФ.

1.7 Семейство материалов.

Сталь, алюминий или пластмасса и т.п. Легирующие компоненты не имеют значения.

1.8 Поддрессоренные части автомобиля.

Все части автомобиля, задемпфированные относительно дороги подвеской колес, другими словами, относительно колес – все части, расположенные за пределами точек и осей поворота деталей подвески.

1.9 Шасси.

Несущая структура автомобиля, вокруг которой собраны механические компоненты и кузов, включая любую часть указанной структуры.

1.10 Кузов.

Снаружи: все поддрессоренные части автомобиля, омываемые потоком воздуха.

Внутри: пассажирский салон и багажник.

Типы кузова подразделяются на следующие:

- Полностью закрытый кузов
- Полностью открытый кузов
- Конвертируемый кузов с опускаемой крышей (складной) или со съемной крышей из твердого материала (жесткий верх).

1.11 Сидение.

Две поверхности, составляющие подушку сидения и спинку.

Спинка сидения: Поверхность, простирающаяся вверх от основания позвоночника нормально сидящего человека.

Подушка сидения: Поверхность, простирающаяся вперед от основания позвоночника нормально сидящего человека.

1.12 Пассажирский салон (кокпит).

Структурный внутренний объем, в котором размещаются водитель и пассажиры.

1.13 Капот.

Внешняя часть конструкции кузова, которая открывается, чтобы обеспечить доступ к двигателю.



1.14 Крыло.

Крыло - область, определенная согласно рисунку 3-1.

Переднее крыло

Область, омываемая потоком воздуха, определенная: внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного автомобиля (C1/C1), передней кромкой передней двери (B1/B1) и расположенная ниже плоскости, параллельной дверным порогам и касающейся нижних углов видимой части лобового стекла (A1/A1).

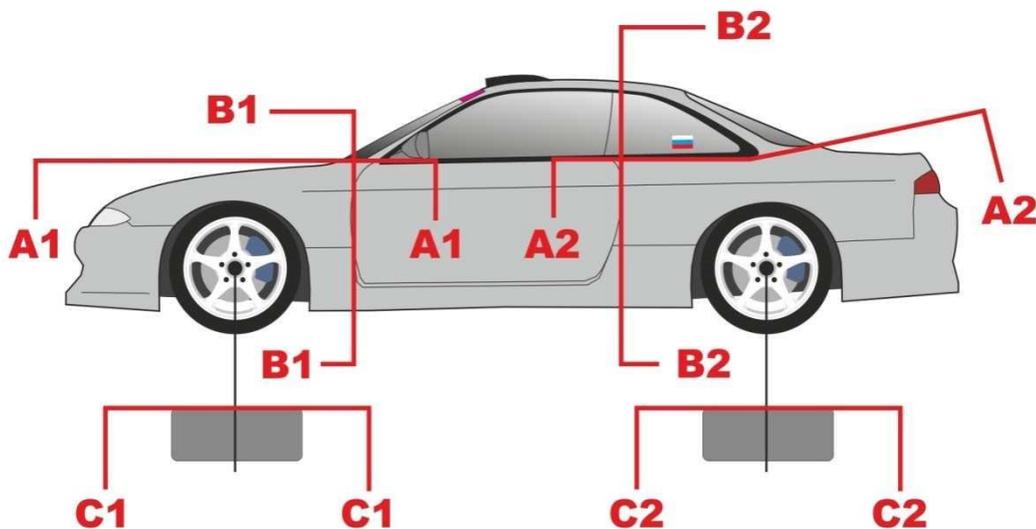


Рисунок 3-1

Заднее крыло

Область, омываемая потоком воздуха, определенная внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного автомобиля (C2/C2), передней кромкой задней боковой двери (B2/B2), расположенная ниже нижней кромки видимой части стекла задней боковой двери, ниже касательной к нижней кромке видимой части заднего стекла и нижнему заднему углу нижней части бокового стекла задней двери (A2/A2).

В случае трехдверных автомобилей, (B1/B1) и (B2/B2) будут определены передней и задней частью одной и той же двери

1.15 Амортизатор.

Устройство для гашения механических колебаний упругих систем.

1.16 Система выпуска отработавших газов (ОГ).

Система, через которую отводятся отработавшие газы от двигателя, включающая все элементы от разъемов с головками блока до отверстий, через которые ОГ выходят в атмосферу, а именно: выпускные коллекторы, каталитические нейтрализаторы, резонаторы, глушители и трубы.



1.17 Гидравлический амортизатор.

Амортизатор, гасящий колебания за счет гидравлического (вязкостного) сопротивления залитой в него жидкости.

1.18 Газонаполненный амортизатор.

Гидравлический амортизатор, в котором объем не занятый жидкостью заполнен сжатым газом.

1.19 Рулевое управление.

Все элементы от рулевого колеса до внешних наконечников рулевых тяг включительно, предназначенные для поворота управляемых колес (относительно оси шкворня), включая также их крепления и сервоприводы.

1.20 Время действия и порядок изменения настоящих требований.

ВСЕ, ЧТО НЕ РАЗРЕШЕНО ДАННЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ ТРЕБОВАНИЯМИ – ЗАПРЕЩЕНО ИЗМЕНЯТЬ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ИЛИ ПРИМЕНЯТЬ!!!

Данные Технические Требования вводятся на минимальный срок – 1 год, после чего их действие может быть продлено. При этом в соответствии со Статьей 199 СК РАФ могут вводиться изменения, не нарушающие, однако, концепции данного класса автомобилей, не вынуждающие Участников менять или существенно переделывать автомобили. В отдельных случаях (например: в случае явных неудобств при применении какого-либо обусловленного Требованиями технического решения, не влияющего на безопасность и скоростные показатели автомобиля; при изменении спецификации поставок отдельных комплектующих изделий и запасных частей; и т.д.).

В особых случаях отдельные изменения и дополнения, касающиеся безопасности, могут вводиться в действие немедленно после опубликования. В этом случае характер изменений таков, что соответствующая доработка автомобиля реально выполняема Участниками в установленные сроки либо обеспечивается путем технической поддержки Организатора.

2 Автомобили участников Допускаются легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, подготовленные в соответствии с настоящими «Техническими Требованиями к легковым автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифтингу» (далее – ТТ), кузовные автомобили с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом. Разрешены купе, седаны, хэтчбеки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства при их производстве.

2.2 Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию в Соревнованиях*.

** Допускаются изменения, внесенные в автомобили, благодаря которым привод осуществляется 100% на заднюю ось.*

** К участию не допускаются автомобили привод которых изменен на задний с применением электронных устройств (контроллеры полного привода).*

2.3 К участию в соревнованиях не допускаются спорт.прототипы и транспортные средства на пространственной раме.



3 Требования по безопасности

3.1 Для автомобилей участников обязательно наличие каркаса безопасности.

- 3.1.1 Применяемые каркасы безопасности должны соответствовать требованиям ст.253.8 Приложения «J» МСК FIA.
- 3.1.2 Так же допускаются болтовые каркасы безопасности произведенные фабричным методом для данной модели автомобиля, сертифицированные производителем или имеющие документы это подтверждающее.
- 3.1.3 На автомобилях, не оборудованных каркасом безопасности согласно ст.253.8 прил.J, должны быть установлены двери, предусмотренные заводом-изготовителем. Использование дверей из композитных материалов и замена стекол на поликарбонат запрещено. Также запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию дверей. Заводская обшивка дверей также должна быть сохранена.

3.2 В автомобилях допускается установка максимум 2-х спортивных сидений.

- 3.2.1 Все сиденья должны быть омологированными FIA (Стандарт 8855/1999 или 8862/2009), и не должны подвергаться никаким изменениям, для автомобилей с каркасами согласно ст.253.8 Приложения «J» МСК FIA. Для остальных допускается использование сидений спортивного типа без омологации.
- 3.2.2 Допускается применение сидений с просроченным сроком омологации.
- 3.2.3 В случае, если для крепления сидений не использованы штатные места крепления, крепления сидений должны соответствовать ст. 253.8.3 Приложения «J» МСК FIA для автомобилей, подготовленных после 2007.

3.3 В автомобиле для каждого сиденья должны быть установлены ремни безопасности.

- 3.3.1 Обязательны ремни, состоящие из двух плечевых и одной поясной ляжки. Точки крепления на кузове: для поясной ляжки – две; для плечевых лямок – две или, возможно, одна, симметричная относительно сиденья.
- 3.3.2 Ремни безопасности должны быть омологированными FIA и соответствовать требованиям ст.253.6 Приложения «J» МСК FIA.
- 3.3.3 Допускается использование ремней с истекшим сроком омологации. Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия.
- 3.3.4 Крепления ремней безопасности должны соответствовать приложению J МСК FIA
- 3.3.5 Обязательно наличие стропореза, закреплённого в месте, легко доступном водителю, нормально сидящему на своем месте и пристегнутому ремнями безопасности.

3.4 В местах, где возможен контакт частей тела водителя с каркасом безопасности, рекомендуется применять для защиты невоспламеняющиеся накладки на каркас.

3.5 Салон автомобиля должен быть отделен от моторного отсека и топливного бака, включая его заправочную трубу и горловину, перегородками из негорючего материала, непроницаемыми для жидкостей и пламени. Моторный щит при этом может



подвергаться модификациям с применением материала с не худшими характеристиками, чем заводской.

3.6 Обязательно применение главного выключателя электрооборудования, исключающего образование искр. Выключатель должен одновременно размыкать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы и т.д. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю водителем, нормально сидящим за рулем и пристегнутым ремнями безопасности.

3.7 При установке главного выключателя электрооборудования обязательно использование функционирующего наружного привода выключателя электрооборудования. Наружный привод выключателя должен быть установлен под лобовым стеклом либо на любой внешней кузовной части автомобиля. Для его размещения допускается минимально необходимая доработка кузова. Наружный привод выключателя должен быть обозначен красной молнией в голубом треугольнике с белым кантом. Каждый кант треугольника должна быть длиной не менее 12 сантиметров.

3.8 Рекомендовано оборудование автомобиля системой пожаротушения, соответствующей требованиям Ст.253.7.2 Приложения «J» МСК FIA или Приложению 6 п.3.7 КиТТ (Система «МАГ»).

3.9 Не допускается утечка каких-либо жидкостей или горюче-смазочных материалов из автомобиля.

3.10 Установка в салоне автомобиля видео и фото аппаратуры должна производиться с согласованием технического комиссара и обеспечивать безопасное закрепление.

4 Допустимые изменения кузова автомобиля

4.1 Механизмы открывания – закрывания дверей должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу. Подъем капота от стандартных точек крепления разрешен только при использовании не менее двух дополнительных точек крепления.

4.2 Внутренняя полость дверей должна быть закрыта листовым негорючим материалом (алюминий/железо) толщиной 0.5 мм и более или ПВХ пластик толщиной 1 мм и более и предотвращать контакт водителя с внутренними механизмами в двери и деталями запорного устройства. Разрешается удалять обивку потолка вместе с элементами крепления. Разрешается удалять ковры и термо-шумоизоляцию салона.

4.3 Запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова. Разрешено усиление кузова материалом, прилегающим к нему и повторяющим форму без изменения внешнего вида, при этом изготовление кронштейнов крепления двигателя, трансмиссии и подвески может отходить от этих требований. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось по рекомендациям ст. 279 Приложения «J» МСК FIA



для дивизиона «2». При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.

4.4 Допускается замена части несущих элементов кузова (заднего и переднего лонжеронов) на свободную конструкцию, обеспечивающую жесткость кузова, в соответствии с рисунком 3-2 (часть, находящаяся за пределами осей A1-A1 и A2-A2):

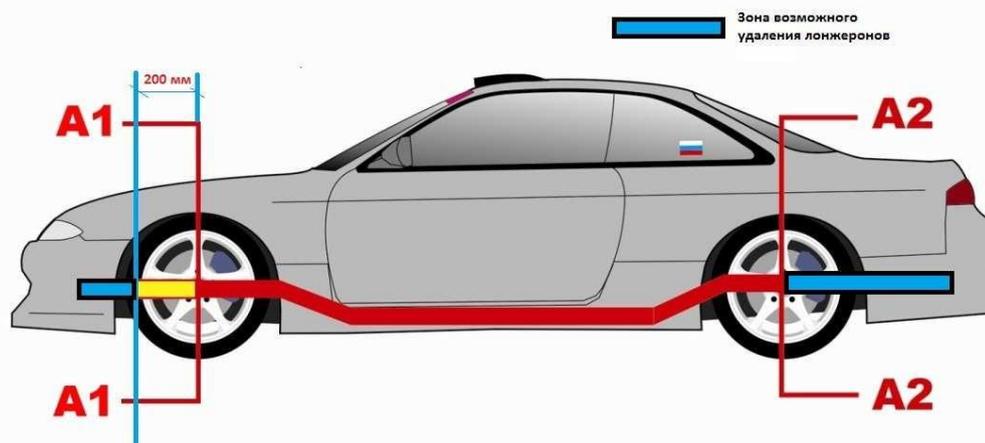


Рисунок 3-2

4.5 Допустима замена любых навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов).

4.6 Обязательно применение только оригинального (предусмотренного заводом-изготовителем) лобового стекла. ВОЗМОЖНО применение стекла из поликарбоната специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля.

4.7 Стекла, кроме лобового, должны быть оклеены изнутри предохранительной пленкой для защиты от разрушения и образования осколков в случае аварии. Лобовое стекло рекомендуется оклеивать прозрачной предохранительной пленкой. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их вклеивание и установка соответствующих уплотнителей или установка дополнительных креплений стекла к кузову автомобиля. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.

- *Примечание: п.11 ст.253 прил.1 - разрешено использовать тонированные стекла и/или защитную пленку на боковых и задних стеклах. При этом водитель и/или пассажир автомобиля должны быть видны человеку, находящемуся на расстоянии 5 м от автомобиля....*

4.8 Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны. Во время нахождения автомобиля на трассе – красный свет задних фонарей должен быть



включен постоянно. Замена фар на имитацию (в т.ч. светодиодные элементы) разрешена.

- Допускается демонтаж одной из передних фар с целью создания дополнительного воздуховода.

Если фары автомобиля выполнены из стекла, то они должны быть дополнительно оклеены прозрачной пленкой, не позволяющей разлетаться осколкам в случае их разрушения.

4.9 Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами. Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек(болтов) –недопустимо.

4.10 Не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера.

4.11 При виде сверху на автомобиль, колеса должны быть эффективно закрыты крыльями не менее чем на всю ширину рабочей поверхности шины.

4.12 Наружные зеркала заднего могут быть заменены на неоригинальные. Удаление зеркал заднего вида запрещено.

4.13 Антикрылья, спойлеры – свободные

4.14 Требования статей 251, 252, 253 Приложения «J» МСК FIA, кроме ст. 253.9 и 253.11 должны быть соблюдены, если настоящие требования не предусматривают иное.

4.15 Буксировочные проушины.

- 4.15.1 Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.
- 4.15.2 Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки свободно катящегося автомобиля.
- 4.15.3 Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин.
- 4.15.4 Буксировочные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым или желтым) цветом. При расположении проушин снизу автомобиля на бамперах или спойлерах таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.
- 4.15.5 Буксировочные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

4.16 Разрешается монтаж в крышу автомобиля люков и прочих элементов забора воздуха или отвода воздуха из салона сечением не более 0,125 м².

4.17 Разрешается монтаж в боковых стеклах из поликарбоната подвижных форточек для вентиляции воздуха размером не более 25х35см.

4.18 Ни одна из частей автомобиля, за исключением ободов и/или шин, не должна касаться земли, когда из всех шин, расположенных с одной стороны автомобиля (левой



или правой), выпущен воздух. Чтобы проверить это, удаляются «золотники» шин, расположенных с одной стороны автомобиля.

5 Двигатель и его системы

5.1 Разрешен один любой серийно (имеет каталожный номер производителя) производимый двигатель внутреннего сгорания или дизельный.

5.2 Система впуска/выпуска.

Система выпуска не должна создавать дискомфорта для просмотра или проведения соревнований. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Система выпуска должна быть металлической и обеспечивать вывод выхлопных газов за границы кузова автомобиля. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля. Выпуск, выведенный не в заднюю часть авто, должен быть направлен вниз под углом не менее 45 градусов от горизонта. **Запрещено выводить какие-либо элементы выхлопной системы в капот. Максимальный уровень внешнего шума глушителя автомобиля не должен превышать — 108,9 дБ**

5.3 Система впуска

Разрешается установка компонентов впуска, отличающихся от выпущенных заводом изготовителем.

5.4 Топливо.

Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, бутанпропановая газовая смесь.). При использовании в качестве топлива газовой смеси – необходимо иметь паспорт на газовое оборудование и свидетельство об установке оно в специализированном предприятии.

Использование в качестве топлива - метанола, нитрометана, оксидпропилена и гидразина запрещено.

5.5 Топливная система.

5.5.1 Количество, марка и расположение топливных насосов свободные.

5.5.2 Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа. При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени. Запрещается прокладка топливных магистралей в непосредственной близости от карданного вала.

5.5.3 Допускается замена оригинального топливного бака на неоригинальный, установленный в соответствии с приложением «J» МСК FIA

5.5.4 Шланги топливной системы должны иметь запас от точек крепления не менее 10 см.

5.5.5 Не допускается использование крепежей, явно допускающих возможность утечки или разрыва.



5.6 Система смазки и вентиляции картера.

- 5.6.1 Система смазки свободная, в том числе с сухим картером. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове, которые должны быть закрыты металлической сеткой. Масляные магистрали должны быть металлическими или авиационного типа в металлической оплетке.
- 5.6.2 Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключая утечки жидкости, емкостью не менее 0.5 литра выполненный из полупрозрачной пластмассы или включающий прозрачную панель, надежно закрепленный в моторном отсеке. **Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов рядом с элементами системы выпуска отработанных выхлопных газов.**

5.7 Наддув.

- 5.7.1 Разрешено использование нагнетателей любого типа.
- 5.7.2 Интеркуллер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-вода, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах внешнего контура кузова. Охлаждение интеркуллера свободно выливающимися жидкостями запрещено. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове.

5.8 Система охлаждения.

- 5.8.1 Вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура ее срабатывания свободные. Термостат также свободный.
- 5.8.2 Экраны и воздухопроводы, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним, свободные.
- 5.8.3 Оригинальный расширительный бачок охлаждающей жидкости может быть заменен на другой при условиях, что емкость нового бачка составляет не более 2 л и он установлен в моторном отсеке.
- 5.8.4 Трубопроводы охлаждающей жидкости свободные, также, как и их арматура. Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра.
- 5.8.5 В случае нахождения в салоне элементов системы охлаждения с теплоносителем, эти элементы должны быть закрыты защитными термостойкими кожухами.

6 Рулевое управление

- 6.1 Разрешается установка любого рулевого колеса только с замкнутым ободом.
- 6.2 Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса при следующих условиях: Данный адаптер должен быть изготовлен из единого куска металла. Он должен крепиться к рулевой колонке оригинальным способом.
- 6.3 Механическое блокировочное устройство замка зажигания должно быть удалено.
- 6.4 Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.



6.5 Обязательно надежноестопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.

7 Тормозная система

7.1 Все автомобили должны иметь тормозную систему.

7.2 При расположении указанных магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки – как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником – допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены. В случае прохождения тормозных магистралей по салону, магистрали должны быть выполнены из металлических трубок либо шлангов с внешним металлическим армированием.

7.3 Оригинальные резиновые тормозные шланги также могут быть заменены гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры.

7.4 Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.

7.5 Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

7.6 В любом случае должны применяться тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского (промышленного) изготовления.

7.7 Разрешено устанавливать тормоз с гидроприводом, действующий на любую ось.

8 Трансмиссия

8.1 Маховик свободный.

8.2 КПП (автоматическая, механическая, кулачковая с поисковым механизмом выбора передачи или секвентальным) не ограничивается. Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.

8.3 Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

9 Колеса и шины

9.1 Колесные диски свободны по конструкции, но должны быть сделанными из металла.

9.2 Диски, изготовленные из магния запрещены.



9.3 Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками при условии, сохранения присоединительных размеров колесных дисков и ступиц. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки. Болты должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

9.4 Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

9.5 Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы.

9.6 Разрешается применение только шин, сертифицированных для дорог общего пользования. Шины не должны иметь механических повреждений.

9.7 Использование спортивных шин (слик, псевдо-слик и пр.) – не допускается. Максимальная ширина шин не может превышать 265 мм.

9.8 Если передние диски черного либо очень темного цвета должны иметь радиальную полосу яркого сигнального (белый, жёлтый, оранжевый и т.д.) цвета шириной не менее 3 см и длиной, равной радиусу диска в зависимости от конструкции диска. Полоса должна присутствовать во всех классифицируемых заездах. Полоса может быть наклеена из ПВХ материала или нанесена краской и держаться в течении всего соревнования.

10 Электрооборудование

10.1 В любом случае аккумулятор должен быть надежно закреплен. Для этого рекомендуется усиливать оригинальное крепление аккумулятора. При этом допускаются доработки кузова, как то: сверление дополнительных крепежных отверстий в площадке аккумулятора, а также приваривание дополнительных проушин для закрепления аккумулятора.

10.2 Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения. Аккумулятор может быть размещен в салоне позади сиденья водителя или багажнике автомобиля в пространстве между лонжеронами как можно дальше от заднего бампера. Аккумулятор должен быть прикреплен к кузову с использованием металлического гнезда (площадки) и двух металлических скоб с изоляционным покрытием, прикрепленных к основанию с помощью болтов (винтов). Для крепления данных скоб должны быть использованы болты диаметром не менее 10 мм. Между каждым болтом и материалом кузова необходимо использовать прокладки толщиной не менее 3 мм и площадью не менее 20 см². В прокладках для контроля их толщины должно быть сделано отверстие. Аккумулятор, расположенный в салоне (даже если это штатное расположение), должен быть закрыт пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек электролита и закрепленным независимо от аккумуляторной батареи. Этот защитный кожух должен иметь вентиляцию наружу автомобиля (см. рис. № 3). В случае установки аккумулятора в салоне необходимо использовать АКБ сухого типа.



10.3 Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Зазоры в этих отверстиях должны быть уплотнены. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.

10.4 Допускаются необходимые доработки жгутов для подключения Главного выключателя электрооборудования.

10.5 Пучки проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению.

10.6 Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов.

11 Подвеска

11.1 Все автомобили должны иметь подвеску. Обязательно наличие, по крайней мере, одного амортизатора на каждом колесе.

11.2 Упругие элементы (пружины, торсионы, листовые рессоры и т.п.) подвески свободные.

11.3 Ограничители хода сжатия свободные.

11.4 Разрешается замена всех эластичных шарниров подвески на более жесткие.

11.5 Амортизаторы (или вставные в стойку амортизаторные патроны) свободные при условии возможности их монтажа на штатные места (в оригинальные или модифицированные вышеуказанным способом корпуса стоек). Разрешается применение амортизаторов с выносными камерами, а также амортизаторов с внешней регулировкой характеристик сопротивления.

11.6 Разрешается замена оригинальных опор стоек и амортизаторов подвески на жесткие опоры, в том числе со сферическими шарнирами (ШС), Расположение центра шарнира верхней опоры может быть смещено от центра оригинального отверстия стакана кузова.

11.7 Стабилизаторы поперечной устойчивости свободные.

11.8 Углы установки колес свободные.



12 Экипировка участников.

12.1 Шлем закрытого или открытого типа в соответствии с Приложением 15 к КиТТ 2005г. (омологация для автомобильного спорта).

12.2 Водители должны носить защитный комбинезон, перчатки, подшлемник, длинное бельё, носки и ботинки (подчеркнутое – рекомендуется), отвечающие требованиям, изложенным в Приложении № 15 к КиТТ 2005г. (омологация для автомобильного спорта).

Допускается использование экипировки с просроченным сроком омологации



ПРИЛОЖЕНИЕ №5
к «Правилам проведения соревнований по дрифту "RDS-Урал 2015"»

**«Таблица пенализации на соревнованиях
«Российская Дрифт Серия – Урал 2015»»**

	НАРУШЕНИЕ	тренировка	квалификация	цуйсо
1	Неучастие на брифинге водителей, первое нарушение в сезоне	0,5 заявочного взноса		
2	Неучастие на брифинге водителей, повторное нарушение в сезоне	1,0 заявочного взноса		
3	Движение во встречном направлении по трассе			
4	Не подчинение флаговой сигнализации впервые	предупреждение		
5	Не подчинение флаговой сигнализации повторное	1,0 з/в		
6	Превышение допустимой скорости в сервис-парке (бернаут, дрифт) и выезде из него	0,5 заявочного взноса		
7	Повреждение участником конструкции ограждения Сервис-парка, въезд в СП без пропуска или провоз людей без пропуска	1,0 заявочного взноса		
8	Курение участника или его гостей в сервис-парке, впервые в сезоне	Предупреждение		
9	Курение участника или его гостей в сервис-парке, повторное	1,0 заявочного взноса		
10	Не подчинение офицеру-старта в стартовой зоне	0,5 з/в	1,0 з/в	
11	Несанкционированные работы в стартовой зоне или нахождение гостей команды не имеющих допуск в зону			
12	Нахождение в машине водителя без должной экипировки или не пристегнутого ремнями	0,5 з/в	Последнее место	Дисквалификация
13	Опасное движение автомобиля (нарушение требований организатора) в процедуре Парада участников	0,5 з/в		
14	Неуважительное, грубое поведение участника в отношении организатора, других участников или зрителей	Дисквалификация в этапе		
15	Несанкционированные действия по семплингу, промо-акций,	5,0 з/в		



	НАРУШЕНИЕ	тренировка	квалификация	цуйсо
	раздачи гостям (зрителям, другим участникам, персоналу организатора) соревнований рекламной продукции, товаров от партнеров или спонсоров участников соревнований			
16	Случай преднамеренного контакта автомобиля с другим автомобилем участника	5,0 з/в		Дисквалификация
17	Использование запрещенных шин	предупреждение	Последнее место	
18	Дрифт на трассе до зоны Фуридаши			
19	Заправка автомобиля вне зоны заправки или определенного порядка	0,5 з/в	1,0 з/в	1,0 з/в
20	Дрифт после финиша	Предупреждение, при повторном случае 0,5 з/в за эпизод		
21	Игнорирование финального брифинга			
22	Порча инфраструктуры трассы, разбрасывание мусора, проливание тех.жидкостей на покрытие автодрома	От 0,5 до 5.0 з/в в зависимости от тяжести последствий		
23	Участие в этапе соревнований без лицензии водителя	1,0 з/в		
24	Повторное участие в этапе соревнований без лицензии водителя	2,0 з/в		
25	Последующее участие в этапах соревнований без лицензии водителя	Дисквалификация с аннуляцией очков за чемпионат		
26	Отсутствие справки 73	2,0 з/в		
27	Употребление алкоголя участником	Дисквалификация		
28	Употребление алкоголя гостями участника в сервис-парке, впервые в сезоне	1,0 з/в		
29	Употребление алкоголя гостями участника в сервис-парке, повторное	Дисквалификация		
30	Отказ от уплаты штрафа	Снятие с соревнования		
31	Повторение любого из вышеперечисленных нарушений в течении соревнования	Штраф в 2-х кратном размере		