

ПРАВИЛА
ВСЕРОССИЙСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ
ПО ДРИФТУ



г. КРАСНОЯРСК
2016 г.

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	5
3.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ	5
3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ	5
4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ	6
4.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ	6
4.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА	8
4.3. ПРИМЕНЕНИЕ И ТОЛКОВАНИЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ	11
4.4. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ	11
4.5. БЕЗОПАСНОСТЬ НА СОРЕВНОВАНИИ	12
4.6. СТРАХОВАНИЕ	13
4.7. РЕКЛАМА	13
5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ	13
5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ	13
5.2. РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ	13
5.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ	14
5.4. ТРЕНИРОВКИ	14
5.5. КВАЛИФИКАЦИЯ (КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ТАҢСО)	15
5.6. КВАЛИФИКАЦИЯ (КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ЦУЙСО)	15
5.7. ТАҢСО ФИНАЛ	16
5.8. ФИНАЛЬНЫЕ ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ (ЦУЙСО ФИНАЛ)	16
5.9. НАГРАЖДЕНИЕ	17
ПРИЛОЖЕНИЕ №1	18
ПРИЛОЖЕНИЕ №2	19

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения Всероссийского соревнования по дрифту «Гранд Финал RDS» (далее «Соревнование»), проводимого в соответствии со Спортивным Кодексом и календарем Российской Автомобильной Федерации (РАФ).

Официальным текстом настоящих Правил является текст, опубликованный «Ежегоднике автомобильного спорта РАФ» и в сети Интернет на официальном сайте РАФ www.raf.su.

Настоящие Правила вступают в силу с момента их публикации. Изменение положений настоящих Правил является прерогативой РАФ.

1.2. Организатором Соревнования может выступить любой организатор регионального отделения Российской Дрифт Серии. Для этого необходимо подать заявку в свободной форме на рассмотрение руководителей региональных отделений Российской Дрифт Серии.

1.3. Дата и место проведения соревнования определяется утвержденным Организатором.

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.

ТАНСО ФИНАЛ (TANSO FINAL) – одиночный заезд для расстановки участников в основной сетке заездов ЦУИСО.

КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ЦУИСО (TSUIISO QUALIFY) – отборочные парные заезды за выход в ТАНСО ФИНАЛ.

ЦУИСО ФИНАЛ (TSUIISO FINAL) – парные заезды, финальная часть соревнований, проходящая по «олимпийской» системе, в которой определяются победитель и призеры соревнований.

АТО ОИ (ATOOI) – автомобиль, идущий вторым в TSUIISO.

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

АНИКУЯ (ANIKUYA) - достижение максимальной оценки заезда.

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.

ВОДИТЕЛЬ – лицо, управляющее спортивным автомобилем в ходе спортивного соревнования, имеющее международную лицензию Водителя, выданную соответствующей НАФ, для международных соревнований, либо национальную лицензию Водителя РАФ.

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

СЕЯНЫЙ УЧАСТНИК – участник, не принимающий участие в заездах ТАНСО и КВАЛФИКАЦИОННЫХ ЦУЙСО для попадания в финальную часть Соревнования (ЦУИСО ФИНАЛ).

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, организующее соревнование по дрифту.

РЕГЛАМЕНТ – обязательный официальный документ, описывающий детали проведения соревнования.

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

ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК – 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 Соревновании допускаются только действующие водители любого отделения Российской Дрифт Серии.

3.1.2. Организаторы отделений Российской Дрифт Серии имеют право заявить двух **СЕЯНЫХ УЧАСТНИКОВ**.

3.1.3. Перелёт и проживание сеяных участников и их механиков (не более 1 на каждого водителя) РДС-Запад, РДС-Восток, РДС-Урал оплачивается организаторами каждой серии.

3.1.4. Доставка автомобилей участников, вошедших в ТОП8 своего отделения Российской Дрифт Серии в текущем сезоне, оплачивается организаторами.

3.1.5. К участию в Соревновании 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.

3.1.6. Любой Участник Соревнования 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

3.2.1. Лицо, желающее принять участие в Соревновании, должен заполнить заявочную форму не позднее, чем за день до проведения соревнования.

3.2.2. Заявка является договором между Участником и Организатором. Заявка обязывает Участника принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Участнику все положения настоящих Правил.

3.2.3. Заявки на участие подаются Организатору (как предусмотрено правилами соревнований) в соответствии с СК РАФ.

3.2.4. Организатор вправе отказать Участнику в приеме Заявки. В этом случае он обязан официально известить заявителя с указанием причины отказа на указанный в адрес электронной почты в течение 2-х дней после получения Заявки, но не позднее окончания срока приема Заявок.

3.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

3.3.1. Заявочные взносы отсутствуют.

3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.5.1. К соревнованиям допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют техническим требованиям настоящих Правил в ПРИЛОЖЕНИИ №2.

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

3.5.3. Обязательная и необязательная реклама.

На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в соревновании, размещаются официальные наклейки соревнования и бортовые номерные знаки. Один комплект официальных наклеек соревнования состоит из:

- наклейки на верхнюю часть лобового стекла (максимально допустимая ширина по центру стекла – 18 см.);
- одного набора стартовых номеров;
- обязательной рекламы организатора.

Организатор обязан обеспечить каждого участника комплектом официальных наклеек Соревнования и разместить на информационном щите схему их размещения.

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

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

В течение всего соревнования официальные наклейки должны быть расположены и закреплены на автомобиле, при этом они должны быть полностью видны, и не могут перекрываться какими-либо другими наклейками. За нарушение этого требования Участник наказывается денежным штрафом в размере 5000р. За отсутствие обоих стартовых номеров участник может быть исключен из соревнования.

Участник имеет право отказаться от размещения ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ рекламы на автомобиле, оплатив взнос в размере 10 000 (десяти тысяч) рублей.

3.5.4. 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.

3.5.5. 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. По ходу одного из испытаний (Тансо или Цуйсо) запрещается использовать запасной автомобиль.

3.5.6. Фамилии и национальные флаги участников должны быть нанесены с обеих сторон на задних боковых стеклах автомобиля, либо в нижней части передних боковых стекол, либо на передних крыльях. Размер букв фамилий и национальных флагов – не менее 3 см и не более 10 см в высоту.

Цвет букв надписей - белый.

Надписи могут быть выполнены на английском или русском языках.

За отсутствие на автомобиле фамилии Участника или национального флага Участник наказывается денежным штрафом в размере 5000р.

4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

4.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

4.1.1. Для проведения Соревнования организатор обязан издать следующие официальные документы:

- программа соревнований;
- план безопасности;
- список участников с бортовыми номерами;
 - схему размещения обязательной рекламы;
 - бюллетени.

Все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском языке и размещаться на информационном табло.

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:

- точное расписание мероприятий с указанием точных дат, времени и места их проведения (расположения);
- расписание работы штаба соревнования с указанием времени регистрации Участников и получения ими документов;
- расписание тренировок на трассе соревнований;
- время и место технических проверок;
- официальные предстартовая и заключительная пресс-конференции.

4.1.3. ПРАВИЛА соревнований являются основным официальным документом, описывающим особенности проведения соревнования и регулирующим его проведение,

помимо Спортивного Кодекса РАФ. Правила соревнований должны 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).

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 Правил 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.

Все вышеуказанные официальные лица, назначаемые Организатором, являются должностными лицами соревнования.

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.

Коллегия Спортивных комиссаров (КСК) международных соревнований и официальных соревнований РАФ состоит из трех членов, назначаемых РАФ и/или Организатором (число Спортивных комиссаров, назначаемых РАФ, регулируется Спортивным Кодексом РАФ и регламентами официальных соревнований РАФ), один из которых является председателем.

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.

4.2.7. РУКОВОДИТЕЛЬ ГОНКИ отвечает за проведение соревнования в соответствии с настоящими Правилами, для чего он:

- принимает решения о применении положений настоящего Регламента и обеспечивает их выполнение официальными и должностными лицами;
- координирует работу официальных и должностных лиц соревнования;

4.2.8. КОМИССАР ПО БЕЗОПАСНОСТИ готовит план безопасности соревнования и обеспечивает его выполнение. Он должен быть включен в состав оргкомитета соревнования.

В ходе соревнования Комиссар по безопасности обязан постоянно поддерживать связь с Руководителем гонки.

4.2.9. ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР отвечает за проведение технических проверок и за обеспечение контроля соответствия автомобилей Участников техническим требованиям, указанным в Регламенте соревнования.

Технический комиссар:

- организует проведение всех технических проверок,
- в случае обнаружения в ходе соревнования автомобиля, конструкция которого может быть признана небезопасной, немедленно докладывает об этом Руководителю гонки и следует его указаниям.

4.2.10. ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ обеспечивает оперативную связь между официальными лицами и Участниками в ходе соревнования, а также информирование Участников по вопросам проведения соревнования и разъяснение им положений регламентирующих документов.

Офицер по связи с Участниками должен избегать направления Спортивным комиссарам вопросов, которые могут быть разрешены обычным разъяснением, за исключением протестов, при этом ему следует воздерживаться от каких-либо высказываний или от любого действия, которое могло бы вызвать протесты.

Офицер по связи с Участниками должен быть компетентным в вопросах общей регламентации.

Офицер по связи с Участниками должен быть легко идентифицируем Участниками, для чего он должен носить красный жилет.

4.2.11. ОФИЦЕР ПАРКА СЕРВИСА отвечает за организацию парка сервиса, его разметку, выделение мест Участникам и Командам (для чего организует предварительный сбор информации о потребностях в площадях размещения), контролирует поддержание в Парке Сервиса порядка в ходе соревнования, а также обеспечение мер противопожарной безопасности.

Офицер Парка Сервиса должен быть легко идентифицируем Участниками, для чего он должен носить заметный жилет.

4.3. ПРИМЕНЕНИЕ И ТОЛКОВАНИЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

4.3.1. Вся ответственность за точное применение положений настоящих Правил 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).

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

4.3.3. Любое нарушение Участниками настоящих Правил соревнования и другой регламентации РАФ наказывается пенализацией, как указано в настоящих Правилах. 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 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 (Судьями 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 (Судьями 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. Протесты участников на решение судей по начислению штрафных баллов в заездах Тансо и определение победителя в заездах Цуйсо по критериям изложенным в Правилах судейства – не подаются.

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 12м к трассе, организатор должен расположить защитные, хорошо закрепленные барьеры (водоналивные либо бетонные блоки). Расстояние от бетонных блоков до ограждения зрительской зоны – минимум 3м, от водоналивных блоков – минимум 6м.

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

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. Во время классифицируемых заездах Цуйсо запрещается в автомобиле без специального разрешения судей приоткрывать или открывать 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.

4.6.2. Иные виды страхования остаются на усмотрение Организатора соревнования, если иное не предусмотрено регламентирующими документами РАФ.

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. Правилами соревнования может быть предусмотрено размещение на автомобилях Участников обязательной рекламы. Любая другая реклама, предложенная Организатором, является необязательной. Участники, принимающие необязательную рекламу Организатора, должны для ее размещения зарезервировать места, обозначаемые в Правилах соревнования.

Участник имеет право отказаться от размещения **ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ** рекламы на автомобиле, оплатив взнос в размере 10 000 (десяти тысяч) рублей.

4.7.3. Содержание любой рекламы, предлагаемой Организатором соревнования – как обязательной, так и необязательной, – должно быть описано в Правилах.

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.

Соревнование заканчивается официальной церемонией награждения победителей.

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 лицензию Участника РАФ.
- Медицинская справка из врачебно-физкультурного диспансера о допуске к соревнованиям по автомобильному спорту или медицинская справка водителя о допуске к управлению автомобилем.
- Полис обязательного медицинского страхования.
- 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. На каждом этапе на регистрации участников Организатор обязан обеспечить продажу полисов страхования от травм и несчастных случаев.

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 Соревновании 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 и ставит соответствующую отметку.

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.

5.4.3. Перед началом тренировки руководитель соревнования должен организовать проведение БРИФИНГА 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.

5.4.4. 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.

5.4.5. На тренировке допускается отсутствие на автомобилях участников внешних элементов обвеса (бампера и пороги). Присутствие капота и крышки багажника ОБЯЗАТЕЛЬНО.

5.4.6. Во время тренировки участники должны надеть всю экипировку, пассажир должен надеть автомобильный шлем, одежду закрытого типа. Все время, когда автомобиль находится на трассе водитель и пассажир должны быть пристегнуты ремнями безопасности.

5.5. КВАЛИФИКАЦИЯ (КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ТАНСО)

5.5.1. Зарегистрированные водители, прошедшие административную и техническую инспекцию, а так же участвовавшие в официальной тренировке допускаются к предварительной КВАЛИФИКАЦИИ. СЕЯНЫЕ УЧАСТНИКИ освобождены от предварительной квалификации. Предварительная квалификация (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 (ОК). СЕЯНЫЕ УЧАСТНИКИ освобождены от основной квалификации. В основной квалификации могут принять участие не более 50 водителей. Основная задача квалификационных заездов – определить 32 (16) лучших участников, которые продолжат борьбу во втором раунде квалификации (КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ЦУЙСО). (В случае малого количества участников ОРГАНИЗАТОР вправе отменить КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ЦУЙСО).

5.5.3. КВАЛИФИКАЦИЯ проходит на трассе соревнования, где каждый участник имеет право на три зачетные попытки прохождения оцениваемого участка по заданию судей. 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.

5.5.4. Судьи выставляют за каждую зачетную попытку баллы, которые заносятся в общий протокол квалификации (подробнее о судействе см. п. 7). Если в квалификации водители показали одинаковый результат, более высокое положение **занимает водитель, имеющий более высокий средний балл за все попытки.**

5.5.5. Организатор обязан не позднее, чем 30 минут после окончания квалификации на информационном табло опубликовать результаты квалификации.

5.6. КВАЛИФИКАЦИЯ (КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ЦУЙСО)

5.6.1. Тридцать два лучших водителя по результатам одиночных заездов КВАЛИФИКАЦИОННОГО ТАНСО формируют «ТОП 32», где проводятся парные заезды Цуйсо. Участники из «ТОП 32» формируют сетку парных заездов, по которой участник, занявший первое место в «ТОП 32», соревнуется с участником, занявшим тридцать второе место в «ТОП 32». Таким образом, формируется 16 парных заездов по принципу «#1 против #32», «#2 против #31», «#3 против #30», и т.д. (схему сетки ТОП-32 см. в Приложении №1). 16 победителей каждого заезда проходят в ТАНСО ФИНАЛ.

5.7. ТАНСО ФИНАЛ

5.7.1. Для шестнадцати победителей КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ТАНСО проводятся одиночные заезды ТАНСО ФИНАЛ для определения позиции в сетке ЦУЙСО ФИНАЛ на стадии ТОП24 (в соответствии с ПРИЛОЖЕНИЕМ №1). Каждому участнику даётся одна попытка. В случае равного количества баллов у двух и более участников, результат определяется по итогам КВАЛИФИКАЦИОННОГО ТАНСО.

5.7.2. Для восьми СЕЯНЫХ УЧАСТНИКОВ также проводятся одиночные заезды ТАНСО ФИНАЛ для определения позиции в сетке ЦУЙСО ФИНАЛ на стадии ТОП16 (в соответствии с ПРИЛОЖЕНИЕМ №1). Каждому участнику даётся одна попытка.

5.8. ФИНАЛЬНЫЕ ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ (ЦУЙСО ФИНАЛ)

5.8.1. Парные заезды ЦУЙСО ФИНАЛ являются ОСНОВНОЙ частью Соревнования.

5.8.2. На первой стадии ЦУЙСО ФИНАЛ («ТОП24») между собой встречаются участники, отобранные в предварительных раундах в соответствии с занятыми местами в ТАНСО ФИНАЛ (#1 с #16, #2 с #15 и т.д.)

Восемь победителей «ТОП24» выходят в следующую стадию, где встречаются с СЕЯНЫМИ УЧАСТНИКАМИ. Таким образом, формируется 8 пар «ТОП 16».

8 победителей каждого из 8 парных заездов «ТОП 16» проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 8» (четвертьфинал).

В «ТОП 4» (полуфинале) 4 победителя парных заездов из «ТОП 8» формируют следующие 2 парных заезда.

2 проигравших в 2 парных заездах «ТОП 4» (полуфинала) соревнуются в парном заезде за 3-4 места. Победитель парного заезда за 3-4 места получает 3-е место на соревновании. Проигравший в парном заезде за 3-4 места получает 4-е место на соревновании.

2 победителя 2 парных заездов «ТОП 4» (полуфинала) проходят в в следующий тур - Финальный парный заезд за 1-2 места. Победитель финального парного заезда получает 1-е место на соревновании. Проигравший в финальном парном заезде получает 2-е место соревнования.

При объявлении начала заездов ЦУЙСО ФИНАЛ - все водители определенные парами согласно сетки «ТОП24» 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.

5.8.3. Все заезды пар Цуйсо должны проходить непрерывно до выявления победителя соревнования. Между кругом ТОП16 и ТОП8 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 (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.

5.8.4. 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.

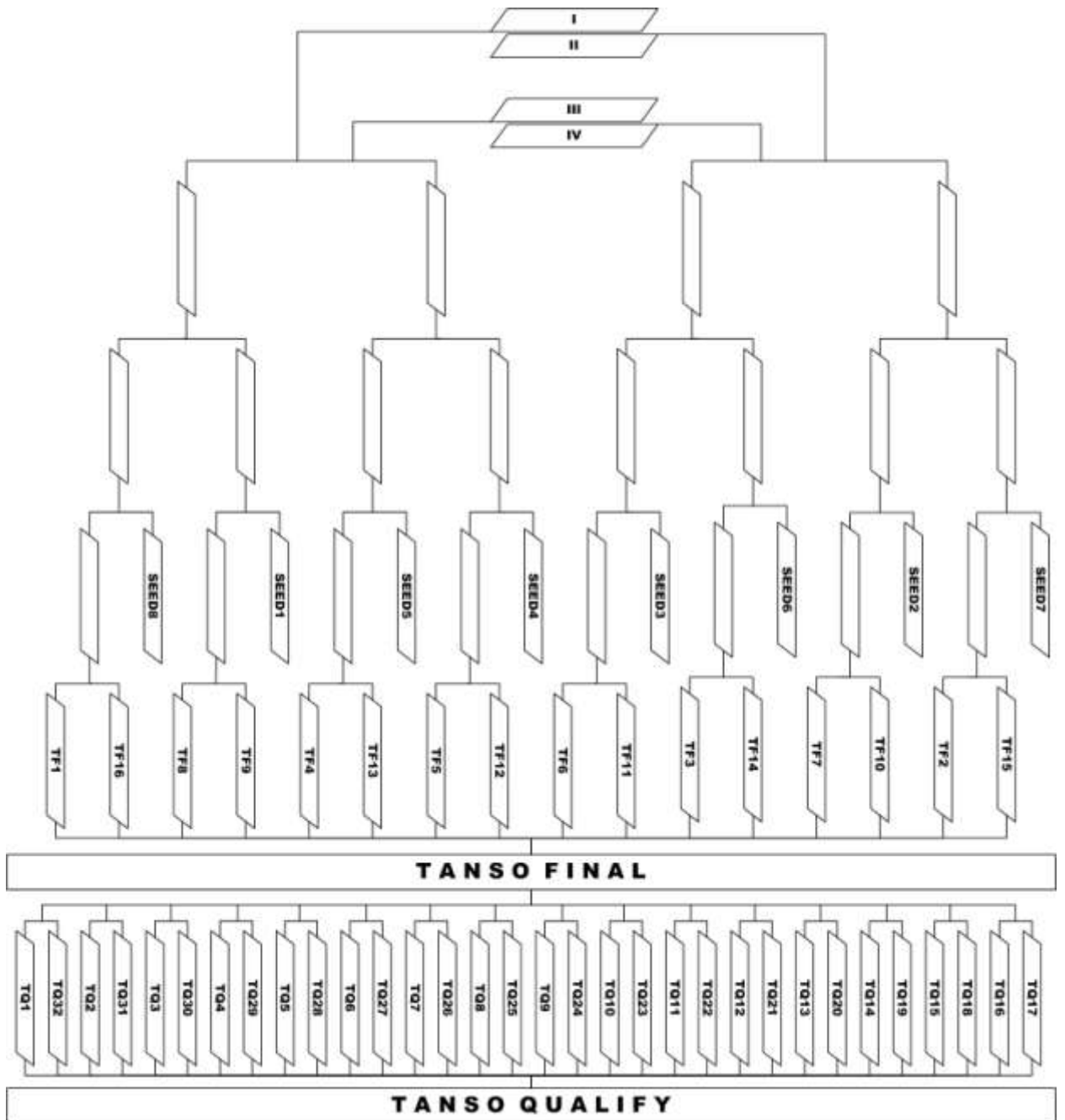
5.8.5. За пять минут до приглашения участника на старт – техническое обслуживание его автомобиля должно быть завершено.

5.8.6. Отказ следовать инструкциям Офицера Старта (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.

5.9. НАГРАЖДЕНИЕ

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

СХЕМА ПРОВЕДЕНИЯ ЗАЕЗДОВ ГРАНД ФИНАЛ RDS



ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ к автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифту

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 Поддресоренные 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 поддресоренные части автомобиля, омываемые потоком воздуха.

Внутри: пассажирский салон и багажник.

Типы кузова подразделяются на следующие:

1. Полностью закрытый кузов
2. Полностью открытый кузов
3. 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 (С1/С1), передней кромкой передней двери (В1/В1) и расположенная ниже плоскости, параллельной дверным порогам и касающейся нижних углов видимой части лобового стекла (А1/А1).

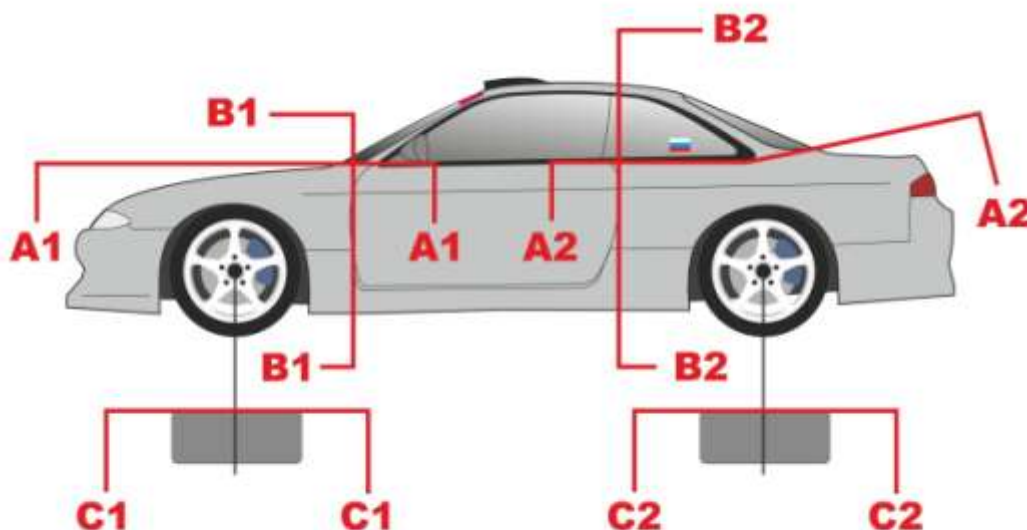


Рисунок 3-1

Заднее крыло

Область, омываемая потоком воздуха, определенная внутренней поверхностью комплекта 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.

1.16 Газонаполненный амортизатор.

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

1.17 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.

1.18 Время действия и порядок изменения настоящих требований.

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 выполнима Участниками в установленные сроки либо обеспечивается путем технической поддержки Организатора.

2. Автомобили участников

2.1. 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, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства при их производстве.

2.2. На каждый автомобиль должен быть оформлен и предоставляться на техническую инспекцию Технический паспорт Спортивного Автомобиля установленного РАФ образца.

2.3. 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).*

2.4. В соревновании по дрифту разрешается использование автомобильных шин, предназначенных для использования на дорогах общего пользования, любого типа без видимых повреждений и деформаций, кроме шипованных. Максимально разрешенная ширина шины должна составлять не более 265 мм.

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

3. Требования по безопасности

3.1. Все автомобили участников должны быть оборудованы каркасом безопасности. Применяемые каркасы безопасности должны быть изготовлены в соответствии с требованиями ст.253.8 Приложения «J» МСК FIA либо иметь национальную омологацию .

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.

3.2.2. Допускается применение сидений с просроченным сроком годности, при этом их состояние должно быть удовлетворительным.

3.2.3. Крепления сидений должны соответствовать ст. 253.16 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. Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия.

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 годности, при этом состояние ремней должно быть удовлетворительным .

3.4. В местах, где возможен контакт частей тела водителя с каркасом безопасности, необходимо 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 на своем рабочем месте и пристегнутым ремнями безопасности.

3.7 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

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 (надзор) технического комиссара и обеспечивать гарантированно безопасное закрепление.

4. Допустимые изменения кузова автомобиля.

4.1. Механизмы открывания – закрывания дверей должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции, при этом может быть модифицирована ручка открывания двери как снаружи, так и изнутри . В таком случае ручка открывания двери снаружи должна быть выделена контрастным цветом . Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу.

4.2 Внутренняя полость дверей должна быть закрыта листовым негорючим материалом (алюминий\железо толщиной 0.5мм и более или ПВХ пластик толщиной более 1 мм) и предотвращать контакт водителя с внутренними механизмами в двери и деталями запорного устройства

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):

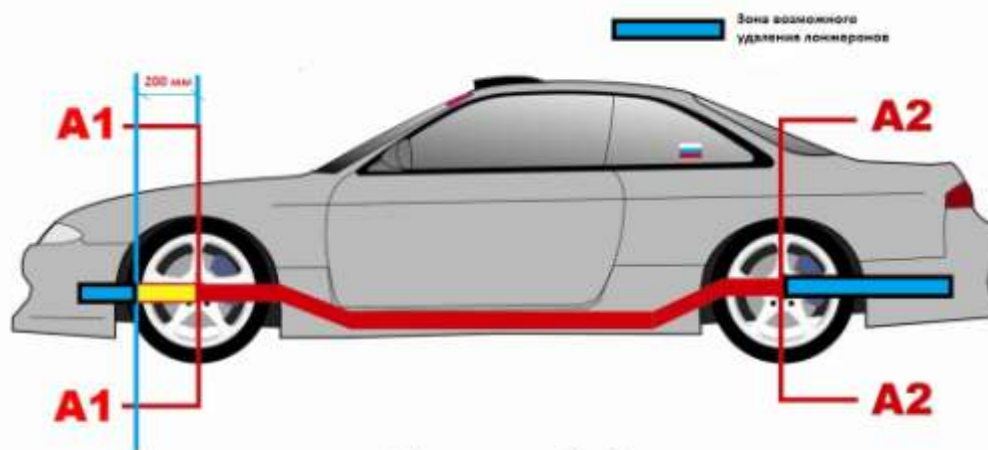


Рисунок 3-2

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. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Способ установки - вклеивание и установка соответствующих уплотнителей. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.

4.8. Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны. Задние фонари и передние фары должны иметь оригинальную форму и места расположения, а так же иметь фабричное изготовление. Во время нахождения автомобиля на трассе – красный свет задних фонарей должен быть включен постоянно. Замена ламп основного (ближнего) света передних фар и задних фонарей на стробоскопы – запрещена. Фары должны обеспечивать освещение дороги в темное время для безопасного движения на скорости свыше 100 км/час.

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

Для автомобилей, принимавших участие в соревнованиях РДС 2012-2014 годов разрешено в сезоне 2016 года использование вместо передней фары (передних фар) фабричного изготовления для данной модели автомобиля, имитации оригинальных (ой) фар (ы), выполненных из пластика или стекловолокна с установленными в них модулями автомобильного головного света фабричного изготовления. Такие модифицированные фары должны быть соответствующим образом настроены и обеспечивать освещение дороги в темное время для безопасного движения на скорости свыше 100 км/час, т.е. полностью выполнять функцию оригинальной фары и освещать дорогу не менее 30 метров вперед и не менее 12 метров по ширине.

4.9. Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами. Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек – недопустимо. Минимальная глубина закручивания колесных гаек\болтов не может быть меньше диаметра резьбы этих гаек\болтов .

4.10. В квалифицируемые заездах не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера. Во время тренировочных заездов допускается езда без бамперов и накладных порогов.

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

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 автомобиля из гравийной ловушки безопасности стационарных трасс.

4.15.3. Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из стальных тросов) проушин.

4.15.4. Буксирные 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 Буксирные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов более чем на 20 мм.

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 отдвижных форточек для вентиляции воздуха размером не более 25х35см.

4.18. Во время классифицируемых заездов на трассе без разрешения Главного судьи соревнования запрещается приоткрывать или открывать боковые стекла.

4.19. 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 ограничивается. 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. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля. **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, бутан-пропановая 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 (варианты на рис1) . Бензобак должен быть оборудован обратным клапаном, установленным в шлангах вентиляции бензобака, для предотвращения выливания топлива в случае переворачивания автомобиля .

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, исключающий 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 вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов.**

5.7.ЗАКИСЬ АЗОТА.(N₂O)

5.7.1. Разрешается использование систем подачи закиси азота, предназначенных для применения в автомобилях, мотоциклах, снегоходах и доступных в свободной продаже. Система должна быть установлена в строгом соответствии с инструкцией изготовителя. Автомобили, оснащенные данной системой должны быть обозначены наклейкой в соответствии с рисунком №2, расположенной с обеих сторон автомобиля на видном месте, защищенном от повреждений.

5.7.2. Баллон с закисью азота должен быть рассчитан на давление не ниже 124 бар.

5.7.3. Внешний нагрев баллонов, кроме электрических покрывал, запрещен

5.7.4. Баллон с закисью азота должен быть надежно закреплен с применением инструмента ,его крепления должны выдерживать замедление в 25g. и иметь предохранительный клапан с вентиляцией наружу автомобиля. Трубопроводы должны быть авиационного типа с металлической оплеткой.

5.8. Наддув.

5.8.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа.

5.8.2. 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, закрытых защитными сетками

5.9. Система охлаждения.

5.9.1. Вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура ее срабатывания свободные. Термостат также свободный.

5.9.2. Экраны и воздухопроводы, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним, свободные.

5.9.3. 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.

5.9.4. Трубопроводы охлаждающей жидкости свободные, также как и их арматура. Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра.

5.9.5 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 надежное стопорение 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. 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 Передние диски , в случае , если они черного либо очень темного цвета, должны иметь радиальную полосу яркого сигнального (белый, Желтый, 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 .

10.2.1 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 2014г. (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 2014г. (омологация для автомобильного спорта). Допускается использование экипировки с просроченным сроком омологации.