



**спортивных соревнований
по дрифту.**



**КРАСНОЯРСК
2017**



ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ
3. ОБЩИЕ КРИТЕРИИ ОЦЕНИВАНИЯ И ЭЛЕМЕНТЫ ОЦЕНКИ
4. СИСТЕМА ОЦЕНОК ТАНСО
5. СИСТЕМА ОЦЕНОК ЦУЙСО
6. НАЧИСЛЕНИЕ ОЧКОВ
7. АВАРИИ ИЛИ СТОЛКНОВЕНИЯ ВО ВРЕМЯ СОРЕВНОВАНИЙ.



1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие правила судейства является основным нормативным документом для оценивания и определения критериев оценки выступления участников спортивных соревнований по дрифтингу. Проводимых в соответствии с Правилами утвержденными РАФ.

Данные правила судейства составлены в соответствии с мировыми стандартами международных соревнований по дрифту «D1 GP», проводимых в Японии.

Настоящие правила публикуются на русском языке.

2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ФУРИДАШИ (FURIDASHI) - начало дрифта или агрессивный вход в занос на максимально возможный угол

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 «олимпийской» системе, в которой определяются победитель и призеры соревнований.

АТУЙ (АТООИ) – 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 КРИТЕРИИ ОЦЕНИВАНИЯ И ЭЛЕМЕНТЫ ОЦЕНКИ

3.1. ТРАЕКТОРИЯ

Водители оцениваются на способность обеспечить постоянную, ровную линию движения, во время прохождения каждой зоны клипинга на оцениваемом участке трассы.

3.2. УГОЛ ЗАНОСА

Угол заноса (дрифта) должен определить угол отклонения автомобиля относительно линии движения. Водители оцениваются на способность обеспечить максимальный угол движения в заносе, который обеспечивает безопасное удержание автомобиля на трассе в пределах заданной траектории. Так же во внимание берется стабильность удержания автомобиля в достаточном угле продолжительное время.

3.3. СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Поддерживая достаточный угол заноса, оцениваются скорость на входе в занос, во время нахождения в заносе и на выходе из заноса.

3.4. ВХОД В ЗАНОС И СМЕНА НАПРАВЛЕНИЯ ЗАНОСА.

Во время входа в занос на максимальный угол (ФУРИДАШИ) с прямолинейного разгона так же как и во время смены направления заноса (ФУРИКАЕШИ), водители оцениваются на скорость, точность, быстроту смены направления и безопасность.

3.5. ОБЩЕЕ ВНЕЧАТЛЕНИЕ (ЗРЕЛИЩНОСТЬ)

Автомобили и водители должны быть оценены исходя из того, насколько они достигают или превышают свой потенциал путем определения общей оценки по секциям оцениваемого участка. Оценка должна быть основана на уровне динамичности, агрессивности и привлекательности выступления.

3.6. СУДЕЙСКОЕ ЗАДАНИЕ И ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК

Главный судья соревнований и судьи до начала официальных тренировок должны выработать судейское задание для участников, которое включает в себя конкретные указания на линию движения (траекторию) в каждой из клипинг зон, места для фуридаши и фурикаеши, линию финиша а так же особые указания по использованию ручного тормоза или мест так называемого «full throttle» (движение автомобиля с полностью открытым дросселем). Могут быть и другие дополнительные задания к участникам. Такое задание подбирается исходя из его доступности подавляющему большинству заявившихся водителей.



Весь оцениваемый участок на трассе для дрифта до начала соревнований судьями должен быть разделен на сектора (не меньше 3 и не больше 5). На каждом секторе оцениваются только критерии, определенные судьями. Степень сложности участка и его «стоимость» (количество баллов из общих 100, которое участник может получить на данном секторе общего участка), устанавливается судьями и объявляется участникам на брифинге. Общая «стоимость» всех секторов оцениваемого участка должна быть 100 баллов. Разворот или критическая потеря скорости в секторе оценивается в 0 баллов для данного сектора, при этом все последующие сектора уже оценке уже не подлежат. Баллы полученные за предыдущие сектора сохраняются.

4. СИСТЕМА ОЦЕНОК ТАНСО.

Главный судья соревнования должен обеспечить полное объяснение водителям системы начисления штрафных очков за ошибки выполнении судейского задания при помощи курс-карт и плана оцениваемого участка на брифингах водителей, которые проводятся до начала и во время соревнований.

4.1. СИСТЕМА НАЧИСЛЕНИЯ ОЧКОВ ЗА ТРАЕКТОРИЮ.

4.1.1. На каждой трассе в зоне клипинга водителям указывается, какая часть автомобиля должна пройти к этой зоне максимально близко. Водители должны стремиться максимально близко пройти эти участки, как этого требуют судьи. За неисполнение этого требования участникам начисляются штрафные баллы, а так же за неловкое прохождение зон клипинга и границ оцениваемого участка.

4.2. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ УГЛА ЗАНОСА

4.2.1. Штрафные баллы не присуждаются за способность водителя поддерживать максимальный угол заноса при сохранении последовательной линии движения.

4.2.2. Чем больше этот угол, тем лучше. Однако принудительное или неловкое выравнивание угла заноса считается ошибкой, за которую снимаются очки.

4.2.3. При движении автомобиля в режиме неуправляемого заноса, частые корректировки линии движения и угла заноса рулем – очки существенно снимаются.

4.2.4. Уменьшение угла заноса совместно с более узким прохождением последовательных поворотов трассы в разрез судейского задания с целью получения более высокой скорости и темпа движения – считается грубой ошибкой и очки существенно снижаются.

4.2.5. Движение автомобиля в максимальном угле, но в ущерб необходимой скорости на данном участке, что возможно благодаря особенностям конструкции данного автомобиля – может рассматриваться судьями как ошибка.

4.3. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ СКОРОСТИ

4.3.1. За частое использование торможения для регулировки скорости (длинные периоды нахождения колес в неподвижном положении) – снимаются очки. Кроме случаев в клипинг зонах инерционного дрифта, указанных в судейском задании.



4.3.2. Судья, должен четко определить и в ходе брифинга указать на места, где долгие торможения допустимы и они не влекут за собой снятия очков.

4.3.3. Недостаточная работа педалью акселератора влечет сокращение очков, как и «рваный» темп движения. Снижение скорости сверх указанных пределов (определенных потенциалом автомобиля и трассы) - существенное снижение очков.

4.4. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ИЗМЕНЕНИЯ УГЛОВ ЗАНОСА

4.4.1. За недостаточную скорость при совершении Furidashi и Furikaeshi – снижение очков.

4.4.2. За временные задержки в Furidashi и Furikaeshi - снижение очков.

4.4.3. За невозможность воздействовать на угол Furidashi и Furikaeshi – снижение очков.

4.4.4. За маленький угол заноса на Furidashi - снижение очков.

4.4.5. За долгое время выставления автомобиля на необходимый угол («сползание» в необходимый угол заноса) Furidashi и Furikaeshi – снижение очков.

4.5. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ОБЩЕГО ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ ВЫСТУПЛЕНИЯ.

4.5.1. Если будет установлено, что автомобилю не удалось достичь достаточного уровня потенциала – снижение очков.

4.5.2. Дополнительные баллы присуждаются за такие факторы, как: динамичность (средняя скорость прохождения оцениваемого участка), агрессивность (резкие Furidashi и Furikaeshi) и привлекательность, в том числе за количества дыма в зонах Power Slide.

5. СИСТЕМА ОЦЕНОК ЦУЙСО.

5.1. Сцепление колес обоих транспортных средств во время дрифта оценивается на предмет превышения допустимых пределов, позволяющих автомобилям находиться в пределах границ дороги оцениваемого участка.

5.2. Автомобиль Atooi оценивается на возможность сравниться с Senko, где Senko является дополнительным препятствием и ориентиром при прохождении оцениваемого участка. Допуская минимум ошибок, демонстрируя мастерство в скорости, смене направлений заноса, насколько близко автомобили находятся друг от друга (возможность входить в занос параллельно (одновременно) с Senko) – участники сохраняют очки. Atooi оценивается в сравнении с Senko по количеству допущенных ошибок и начисленным штрафным баллам.

5.3 Если Senko допускает остановку, разворот, критическую потерю скорости или существенный выезд за пределы трассы (более чем двумя колесами), что помешало Atooi продолжить движение — то Senko получают штраф с отрицательной величиной стоимости сектора, за все дальнейшие сектора он получает 0 баллов. Набранные очки до сектора, в котором был начислен штраф - сохраняются.

5.4. Победитель определяется на основании сравнительных преимуществ участников заезда.



В ТОП 32, 24 и 16: если по результатам двух заездов участники набрали одинаковое количество баллов, например в первом заезде 7-8, во втором 10-9, то победителем признается тот, кто набрал больше баллов за проезд Senko. В случае, если эти баллы по результатам двух заездов равны, то победителем признается тот, кто занял более высокую позицию в квалификационных заездах.

ОМТ в ТОП 32, 24 и 16: не назначается.

Начиная с ТОП8 при равном количестве баллов победителем признается тот, у кого проезд первым (Сенко) был оценен судьями выше. Например, в паре с результатами в первом заезде 7-8, во втором 10-9 победителем будет признан участник, набравший за проезд первым (Сенко) 9 баллов.

ОМТ в ТОП8 и дальше назначается только если при равном количестве баллов по результатам двух заездов оба участника получили одинаковую оценку за проезд первым (Сенко), например 9-10 и 10-9.

5.5. Если автомобиль Atooi допустил отставание от автомобиля Senko на расстояние более 15 метров и находился в таком положении продолжительное время или неоднократно по прохождению заезда Цуйсо – оценка в заезде такого автомобиля равна нулю баллов. Но Главный судья может определить часть оцениваемого участка, где это правило не действует, в силу особенностей данной трассы или по другим причинам. Такое условие должно быть объявлено на Брифинге участников во время оглашения судьейского задания.

5.6. Во время парного старта автомобили должны контролировать разгон в так называемой РЕСПЕКТ-ЗОНЕ (если судьями таковая была определена) и не допускать отрыва друг от друга на корпус и более. Основное правило движения автомобилей в РЕСПЕКТ-ЗОНЕ (отмеченной на трассе конусами или иначе) 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 Senko 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 (Atooi) так же не должен умышленно сдерживать разгон, за что может быть пенализирован. После окончания РЕСПЕКТ-ЗОНЫ наступает ЗОНА «full throttle», где участники свободны в выборе разгонной динамики. Производить автомобилю Atooi Furidashi в базе автомобиля Senko – ЗАПРЕЩЕНО. Ставиться в занос можно так чтобы передний бампер (крайняя его часть) Atooi не был далее заднего колеса Senko.

5.7 Разворот после финиша приравнивается к развороту на последнем секторе.

5.8. Идеальное выступление, без штрафных баллов (ANIKUYA), оценивается в 100 очков. Так же судьями могут быть определены дополнительные задания, такие как: резкость постановки, близость к точкам клиппинга или стене, максимальная скорость входа и т.д. за которые можно, при их выполнении, получить дополнительные очки (не более 10). Таким образом максимальное количество очков в квалификации может достигать 110 очков.



6. НАЧИСЛЕНИЕ ОЧКОВ

Судейская коллегия выносит решение о снятии очков на основании следующей таблицы. Снятие очков производится согласно каждого оцениваемого критерия до первого десятичного знака. Средняя оценка определяется путем округления до второго десятичного знака. Вынесенная оценка указывается до первого десятичного знака и должна быть отмечена как оценка соответствующего заезда.

Итоговой оценкой выступления является средняя по всем заявленным пунктам выступления, критерии оценки которых изложены с следующей таблице:

СИСТЕМА ОЦЕНКИ ТАНСО. **Таблица**
№1

Элемент оценивания	Критерии начисления дополнительных очков	Количество удерживаемых очков
Траектория	Близость прохождения заданной траектории	От 0.0 до -5.0
	Плавность линии хода	От 0.0 до - 5.0
	Вылет с трассы (границы оцениваемого участка) одним, двумя или тремя колесами	От 1 балла до 100% стоимости сектора
Угол заноса	Сокращение (потеря) угла во время заноса	От 0.0 до -5.0
	Выравнивание угла во время заноса	От 0.0 до -15.0
Скорость	Скорость на входе в занос и во время заноса	От 0.0 до - 5.0
	Использование бокового торможения	От 0.0 до -5.0
	Недостаточное/чрезмерное использование педали акселератора	От 0.0 до -15.0
	Существенная потеря скорости (вращения и пр.)	От 1 до 100% стоимости сектора
Смена углов	Скорость постановки в угол на Furidashi	От 0,0 до -5.0
	Скорость, резкость перекладки	От 0,0 до -5.0
Общее впечатление	Динамика, агрессивность, привлекательность выступления, дым, звук мотора, и прочее	Добавление очков от 0,0 до +5,0

Примечание: В целях увеличения конкуренции, на начальном этапе данное приложение не разглашается. Детали сообщаются во время инструктажа.

В соревнованиях Tsuiso, Atooi автомобиль оценивается в сравнении с автомобилем Senko по следующим пунктам: угол заноса, скорость, прохождение и общее впечатление. Определение дополнительных преимуществ и оценки за доп.преимущества добавляются к базовым оценкам. Критерии определены в таблице ниже:



СИСТЕМА ОЦЕНКИ ЦУЙСО.

Таблица №2

Критерии оценки Atooi			Atooi	Senko
Позиция Furidashi	A	Furidashi находится где то на той же позиции что и Senko	равно	равно
	B	Furidashi идет вровень или опережает Senko		минус
	C	Furidashi позднее Senko	минус	
Результат Furidashi	D	Явно больший угол заноса чем у Senko		минус
	E	Близкое расстояние между Atooi и Senko после Furidashi		минус
	F	Большое расстояние между Atooi и Senko после Furidashi (недействителен в случае если угол заноса Senko мал)	минус	
Во время заноса	G	Существенно больший угол заноса чем у Senko		минус
	H	Листания между Atooi и Senko во время лифта сокращаются (недействителен в случае если угол заноса Atooi мал)		минус
	I	Листания между Atooi и Senko во время лифта увеличивается (недействителен в случае если угол заноса Senko мал)	минус	
Furikaeshi	J	При синхронности Atooi с Senko в в точке Furikaeshi. Действия Atooi в Furikaeshi острее, чем Senko		минус
	K	Не синхронность Atooi в Furikaeshi с Senko	минус	
	L	В случае потери угла или обратного заноса во избежание столкновения с Senko, потери скорости Senko или столкновения.		минус
	M	В случае небольшого контакта в сближении Atooi и Senko не повлекшее изменение траектории и движения Senko и не нанесшее автомобилям значительные повреждения	Ровно или минус	
Ошибки	N	Значительно большее количество лыма от колес Atooi в Furidashi. в сравнении с Senko (при этом разница в мощности автомобилей должна учитываться)		минус
	O	Когда ошибка уже совершена. такое же обнаруживается у Senko - который оценивается строже		минус
	P	Существенное отклонение Senko от линии Tanso или движение Atooi не по курсу Senko (данная оценка будет вынесена в случае. когда заблокирована траектория или произошел контакт с линией)	большой минус	

**ПРИСВОЕНИЕ БАЛОВ SENKO (для выявления победителя в паре).****Таблица №3**

100 -10
99 и выше-9
97 и выше-8
95 и выше-7
90 и выше-6
80 и выше-5
70 и выше-4
50 и выше-3
30 и выше-2
10 и выше-1

7. АВАРИИ ИЛИ СТОЛКНОВЕНИЯ ВО ВРЕМЯ СОРЕВНОВАНИЙ.

- Участники, которыеумышленно или ввиду низкого мастерства блокируют траекторию движения оппонента или замедляются в зонах разгона - дисквалифицируются.
- Если автомобиль Senko не оставляет достаточно места для автомобиля Atooi или явно «ползает» его, чтобы занять более удобную траекторию – Senko подлежит дисквалификации.
- Незначительный контакт допустим и свидетельствует о достижении предела сближения автомобилей и высоком мастерстве обоих участников. Однако, если в следствии касания одним автомобилем другого, произошел разворот или вылет с трассы, при этом автомобили получили значительные повреждения - автомобиль-виновник существенно штрафуются или дисквалифицируются.
- Видео повторы используются судьями при разрешении сложных ситуаций, таких как разворот или столкновения участников. Их использование должно применяться только по единогласному решению судей.
- Решения по спорным эпизодам принимаются коллегиально, однако итоговое решение принимает Главный судья.

8. ШТРАФЫ.

8.1.

	НАРУШЕНИЕ	тренировка	квалификация	цуйсо
1	Неучастие на первом 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		
	Неуважительное, грубое поведение участника или членов его команды в отношении организатора, других участников или зрителей	Дисквалификация в этапе		
14	Несанкционированные действия по семплингу, промо-акций, раздачи гостям (зрителям, другим участникам, персоналу организатора) соревнований рекламной продукции, товаров от партнеров или спонсоров участников соревнований	5,0 заявочного взноса		
15	Случай преднамеренного контакта автомобиля с другим автомобилем участника	5,0 з/в		Дисквалификация
16	Использование запрещенных шин	предупреждение	Последнее место	
17	Дрифт на трассе до зоны Фуридаши			
18	Заправка автомобиля вне зоны заправки или определенного порядка	0,5 з/в	1,0 з/в	1,0 з/в
19	Дрифт после финиша	Предупреждение, при повторном случае 0,5 з/в за эпизод		
20	Разбрасывание мусора в сервис парке			
21	Порча инфраструктуры трассы, проливание тех.жидкостей на покрытие автодрома	От 0,5 до 5.0 з/в в зависимости от тяжести последствий		
22	Отказ от уплаты штрафа	Снятие с соревнования		
23	Повторение любого из вышеперечисленных нарушений в течении соревнования	Штраф в 2-х кратном размере		
24	Несвоевременная подача заявки на участие в этапе	1,0 з/в		

8.2. Кроме штрафов Организаторами или судьями к водителю может быть применено наказание в виде:

- отстранение от участия (или не допуск) в соревновании;
- дисквалификация в соревновании;
- требование о лишении лицензии водителя, в том числе с отсрочкой исполнения.

За следующие проступки участника (водителя):

- неспортивное поведение;



- сокрытие фактов нарушений или умышленная фальсификация фактов нарушения;
- не исполнение заранее выставленных требований тех.комиссара;
- выявление не соответствия автомобиля имеющемуся тех.паспорту.
- спортивная езда на оцениваемом участке без шлема и экипировки согласно требований п.12 «ППСД».