

Drift Battle 2024

ЧАСТНЫЙ РЕГЛАМЕНТ

Красноярск, 2024 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Общие положения	3
2. Основные термины и определения	3
3. Общие условия участия	5
4. Официальные документы соревнования	5
5. Обеспечение безопасности при проведении соревнований.....	7
6. Допускаемые автомобили	7
7. Брифинг	7
8. Командный зачёт	9
9. Общие условия организации	9
10. Реклама	12
11. Определение результатов	12
12. Судейство дрифта.....	15
13. Судейские оценки и пенализация	16
14. Протесты и апелляции	17
15. Изменение погодных условий	17
16. Приложение №1 «Схема проведения парных заездов».....	18
17. Приложение №2 «Начисление очков».....	20
18. Приложение №3.....	21

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Соревнование «Drift Battle» проводится в дисциплине «дрифт» – номер-код спортивной дисциплины 166 014 1 8 1 1 Л, в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ (СК РАФ), Правилами соревнований по дрифту 2024 года, а также в соответствии с данным Регламентом. Изменения и/или дополнения к данному Регламенту могут быть представлены только в виде пронумерованных и датированных бюллетеней.

2. ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

(в скобках даны английские термины, применяемые ФИА)

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

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.

Дрифт (Drift) – дисциплина автоспорта, в которой пилоты соревнуются в мастерстве прохождения участков гоночной трассы в постоянном управляемом заносе.

Одиночные заезды (solo runs) – одиночные квалификационные заезды, обязательная часть соревнований, по итогам которой определяются участники, допущенные к финальной части соревнований, и формируется сетка парных заездов

Парные заезды (tandem runs) – финальная часть соревнований, в которой определяются победители на основании решений Судей Дрифта.

Хит (heat/battle) – два заезда подряд одной пары Пилотов, со сменой стартовых позиций во втором заезде.

Зона разгона - участок трассы от линии старта до последней точки постановки по которому автомобилям участников разрешено прямолинейное движение для набора необходимой скорости.

Респект-зона (respect zone) – это участок зоны разгона, на котором лидер должен двигаться с постоянной скоростью, без ускорения и замедления.

Постановка (initiation) – начало движения автомобиля в управляемом заносе после разгона.

Зона постановки – часть гоночной дорожки, предназначенная для постановки автомобиля в занос.

Оцениваемый участок – часть гоночной дорожки от окончания зоны постановки до линии финиша. Оцениваемый участок Пилот должен проезжать исключительно в управляемом заносе

Клиппинг зона (clipping zone) – небольшая зона оцениваемого участка, обычно обозначенная линиями или конусами, которую автомобили участников должны пройти по всей её длине, выполняя судейское задание.

Клиппинг точка (clipping point) – точка, обозначенная на оцениваемом участке, которую должны пройти автомобили участников согласно судейскому заданию.

Зона касания / тач-энд-гоу (touch-and-go) – небольшая зона оцениваемого участка, отмеченная на покрытии трассы или обозначенная конусами, которую автомобили участников должны коснуться в произвольном месте, но непременно в границах, обозначенных разметкой и/или конусами

Переключок (switch) – смена направления заноса.

Лидер (leader) – автомобиль, идущий первым в парном заезде

Преследователь (chaser) – автомобиль, идущий вторым в парном заезде

Перезаезд (one more time) – повторный Хит, проводимый в случае невозможности выявить победителя по итогам первого Хита одной пары пилотов.

«5 минут» (competition timeout) – разрешенная руководителем гонки хронометрируемая остановка заездов для проведения работ с автомобилем.

«3 минуты» – время, ограничивающее период выезда участников предстоящего по турнирной таблице Хита в стартовый накопитель

Хот пит (hot pit) – техническая остановка автомобиля, в строго отведенной и визуально обозначенной зоне, для выполнения быстрого ремонта и проверки технического состояния автомобиля. Время разрешенного пребывания в хот-пит зоне должно быть оговорено Регламентом.

Зона ремонта – специальная зона, только в которой, в рамках перерыва «5 минут» (Competition timeout) могут проводиться все технические работы с автомобилем.

Предстартовая зона – часть трассы или площадка, находящаяся в непосредственной близости к старту.

Сервисная зона (service park) – часть трассы или площадка, где автомобили, участвующие в заездах, могут находиться и обслуживаться командами в течение соревнований.

Стартовый накопитель – зона в которую вызываются автомобили, участвующие в заездах.

Ретардер, шикана (retarder, chicane) – связка поворотов, используемая для намеренного замедления автомобилей, обычно обозначаемая конусами,

предназначенная для замедления Лидера по отношению к Преследователю. **Оценка «ноль» (DNF)** – оценка пилота за незавершенный заезд, которую выставляют судьи дрифта за разворот, остановку, прекращение дрифта, выезд за пределы трассы четырьмя колесами и другие критические ошибки, определенные судьями дрифта в судьейском задании этапа.

Судьи дрифта – судьейское жюри, как правило, в составе от 1 до 3 человек, разрабатывающая Судейские Задания и принимающая решения по начислению очков в Квалификации и по определению победителей в парных заездах.

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1. СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

«Drift Battle», по классификации ФИА определяется как соревнование любительского класса DC3.

Соревнование «Drift Battle» состоит из двух частей: одиночные заезды (Квалификация) и парные заезды (Хиты).

Квалификация состоит из двух заездов для каждого пилота, но на усмотрение организатора и судей количество попыток может быть изменено, в зависимости от уровня пилотов, участвующих в соревновании.

По результатам Квалификации начисляются очки согласно Приложению №2 и формируется сетка парных заездов, как указано в приложении №1.

Парные заезды – основная часть соревнования, в которой участвуют только пилоты, прошедшие квалификацию. Для каждой пары проводится серия из трёх заездов либо по «Олимпийской системе» либо по системе «Double Elimination».

Порядок проведения парных заездов указывается в Приложении №1 и №2.

3.2. ВОДИТЕЛИ И УЧАСТНИКИ

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

3.2.2. Любой Участник, принимающий участие в соревновании, имеет право назначить своего представителя для взаимодействия с Организатором и официальными лицами соревнования. Представитель выполняет все функции, определенные настоящими Правилами как функции Участника, и является единственным лицом (помимо самого Участника), уполномоченным реализовывать права, предоставленные Участнику настоящими Правилами и иной регламентацией РАФ. Информация о представителе Участника должна

быть представлена Организатору во время административных проверок. В случае если лицензия участника выдана на юридическое лицо, представитель участника должен предъявить на административных проверках письменную доверенность от участника.

3.3. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

3.3.1. Заявкой на участие в соревновании является полностью заполненная заявочная форма. Не подкрепленная оплатой стартового взноса заявка считается предварительной.

3.3.2. Подписав заявку, участник тем самым заявляет, что он:

- Принимает условия проведения соревнования;
- Освобождает организатора от ответственности за возможные убытки и ущерб, нанесенные участнику и его имуществу во время соревнований, так и за ущерб и убытки, причинные участником третьим лицам и их имуществу;
- Обязуется беспрекословно выполнять указания и решения организатора и судей.

3.3.3. Каждый водитель вправе участвовать на одном автомобиле. Водитель вправе иметь запасной автомобиль, который должен быть указан в заявке. Замена автомобиля возможна не позднее начала финальных или квалификационных заездов.

3.3.4. Не допускается участие двух водителей на одном автомобиле.

3.3.5. Персонал Участника должен быть указан в заявочной форме и зарегистрирован во время прохождения административных проверок. С водителем допускается наличие двух механиков.

3.4. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

3.4.1. Заявочный взнос в личном зачёте составляет 15000 руб. Заявочный взнос вносится не позднее проведения административных проверок.

3.4.2. Заявочный взнос в командном зачете составляет 10000 руб. с команды. Заявочный взнос вносится не позднее времени проведения административных проверок.

3.4.3. Заявка на участие принимается только в том случае, если она сопровождается уплатой полной суммы заявочного взноса. До уплаты заявочного взноса Заявка считается предварительной.

3.4.4. Заявочный взнос возвращается Участнику в случаях:

- отмены соревнования либо переноса соревнования более чем на 24 часа;
- отказа в приеме заявки или не допуске к соревнованию по любому основанию, указанному в настоящем регламенте.

3.4.5. Организатор вправе полностью или частично освободить Участника от уплаты стартового взноса.

4. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЯ

4.1. Регламент – документ, содержащий основные сведения о предстоящем соревновании, как указано в статье 4.6.3 Главы 4 СК РАФ

4.2. Бюллетень – официальный документ, который является неотъемлемой частью Регламента соревнования и предназначен для публикации изменений, пояснений или дополнений последнего.

Бюллетени выпускаются:

- Организатором – до начала административных проверок (эти бюллетени подлежат обязательному согласованию спортивным организатором);
- Спортивными комиссарами – в течение всего соревнования.

4.3. Лицензия / Акт принятия трассы

4.4. План обеспечения безопасности при проведении соревнования (План безопасности).

5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1. Спортсмены, участвующие в «Drift Battle», обязаны носить защитную экипировку – шлем, имеющий жесткую наружную оболочку, энергопоглощающую (пенополиуретановую, пенопластовую и т.д.) внутреннюю вставку, являющуюся неотъемлемой частью конструкции шлема, и вентиляционные отверстия. Разрешается применение автомобильных или мотоциклетных шлемов, стандартов E22 и выше. Рекомендуются использование экипировки по требованиям КиТТ.

5.2. Автомобили должны соответствовать требованиям безопасности, как это указано в настоящем Регламенте и КиТТ.

6. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

6.1. К соревнованиям допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют техническим требованиям (Приложение №3) настоящего Регламента.

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

6.3. Разрешается использование летних шин, предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, без видимых повреждений и деформаций. Максимально разрешенная ширина шины **235 мм**. Запрещается использование сликов и спортивных шин с пометкой "for competition use only".

6.4. Допускается использование водителем в одном испытании (квалификационные или парные заезды) 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.

6.5. Все автомобили обязаны быть представлены на предстартовую Техническую проверку (Техническую инспекцию), проводимую в соответствии с Программой соревнования. Автомобили, не прошедшие предстартовую ТИ, на трассу не допускаются. Дополнительные Технические проверки могут быть проведены в любой момент соревнования.

3.4.7. На предстартовую Техническую проверку Заявители обязаны предоставить:

- Автомобиль (полностью подготовленный к старту);
- Спортивный Технический паспорт на заявляемый автомобиль;
- Документы на каркас безопасности, установленный в автомобиле;
- Экипировку Водителя – комбинезон, шлем, подшлемник, белье, обувь, перчатки.
- Экипировку механика – комбинезон, или заменяющую его одежду с длинными рукавами и брюками до обуви.

Любому автомобилю, не прошедшему входную Техническую инспекцию будет отказано в старте.

7. БРИФИНГ

7.1. Брифинги для участников проводятся совместно Руководителем гонки (Главным судьей) и Судьями дрифта.

7.2. На первом брифинге Руководитель гонки (Главный судья) должен проинформировать пилотов о порядке действий при возникновении нештатных ситуаций, схеме движения по трассе, важных моментах безопасности.

7.3. Судьи дрифта должны обозначить первоначально установленное место старта, оцениваемый участок и план расположения клиппинг зон.

7.4. После тренировок на последующих брифингах перед началом соответствующей части соревнования Судьи Дрифта дают окончательные Судейские Задания на Квалификацию и Парные заезды с точным обозначением места и процедуры старта, зоны и крайней точки постановки, точным обозначением клиппинг зон и точек, а также информацию о том, каким образом оцениваемый участок делится на сектора и каков удельный вес оценки за прохождение каждого сектора в итоговой оценке.

8. КОМАНДНЫЙ ЗАЧЁТ

8.1. К участию в командном зачёте допускаются команды в составе не более ТРЁХ и не менее ДВУХ участников.

8.2. При начислении итоговых баллов учитываются результаты ДВУХ лучших представителей команды, которые суммируются.

8.3. Автомобили одной команды должны быть оформлены в единой стилистике и идентифицироваться именно с данной командой и никак иначе. Автомобили, не отвечающие данному критерию, не могут принимать участие в данном зачете.

9. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

9.1. МЕСТО И ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ

9.1.1. Место проведения: Красноярский край, Емельяновский район, с. Дрокино, КГТ «Красное кольцо»

9.1.2. Даты проведения:

I этап: 1-2 июня 2024,

II этап: 29-30 июня 2024,

III этап: 20-21 июля 2024,

IV этап: 31 августа – 1 сентября 2024,

V этап: 28-29 сентября 2024.

9.1.3. Наименование соревнования: «Drift Battle» 2024.

9.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА:

Руководитель гонки – по назначению;

Главный судья – по назначению;

Заместитель руководителя гонки по безопасности и маршруту – по назначению;

Главный секретарь – по назначению;

Судья при участниках – по назначению;

Технический контролер – по назначению.

9.3. ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЯ:

9.3.1. Официальная программа соревнования публикуется накануне каждого из этапов соревнования.

9.4. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ:

9.4.1. Соревнование проводится в соответствии с его Программой, опубликованной в данном Регламенте. В случае возникновения непредвиденных ситуаций или угроз безопасности Водителей, судей, персонала и/или зрителей, Программа соревнования может изменяться.

9.4.2. Схему расположения палаток, зон обслуживания и автомобилей в паддоке определяет Организатор.

9.4.3. Схема движения по трассе, возврат с финиша на старт, в паддок, а также движения в паддоке определяется Организатором. Схема движения будет опубликована на Официальном табло информации.

9.4.4. Зона шиномонтажа находится в паддоке.

9.4.5. Общие требования к участникам и водителям, технические требования к автомобилям, правила судейства и другие условия соревнования описаны в правилах организации и проведения соревнований по дрифту.

9.4.6. Явка водителя, принимающего участие в соревновании, на каждый брифинг является строго обязательной. При неявке на любой из брифингов без получения предварительного разрешения организатора водитель будет пенализирован в соответствии с правилами проведения соревнований. Исключение составляют водители, не получившие по результатам квалификации права на участие в парных заездах. Для них участие в текущих брифингах второго дня соревнования не обязательно.

9.4.7. Тренировочные заезды проходят на трассе соревнования. Водители, не прошедшие Административный и Медицинский контроль, а также автомобили, которые не прошли Технический контроль, до тренировок не допускаются.

9.4.8. Опасная езда, т.е. повторение серьезных ошибок во время вождения или явные признаки отсутствия надлежащего контроля над автомобилем будет являться предметом рассмотрения Спортивными комиссарами и может повлечь за собой наказание, вплоть до исключения водителя из соревнования.

9.4.9. Запрещено движение автомобилей по трассе в направлении противоположном определенному организатором.

9.4.10. Квалификационные заезды проходят на трассе соревнования. Количество тренировочных и зачетных попыток определяется организатором в день соревнований на основании количества заявленных водителей и погодный условий.

9.4.11. Официальное открытие соревнования проходит перед парными заездами.

9.4.12. Судейство заездов и подведение результатов производится на основании правил судейства спортивных соревнований по дрифту.

9.4.13. Подведение результатов Командного зачета осуществляется следующим образом:

Начисление очков для определения призеров командного зачета определяется по сумме двух лучших результатов, показанных заявленными командой водителями в личном зачете.

В случае дисквалификации одного из заявленных водителей команды, в командный зачет результатов принимается только один лучший результат

водителя не зависимо от общего количества заявленных водителей в команде.

При равенстве очков, набранных на этапе водителями двух команд – для определения победителя в расчет берется сумма очков, набранных данными водителями в квалификации, если и в этом случае будет равенство, тогда учитываются очки в квалификации, набранные водителями во всех трех испытаниях.

9.4.14. По результатам соревнования производится вручение Призов (кубков, грамот) водителям, занявшим I, II, III места.

Награждаются так же участники «Командного зачета водителей». Организатор оставляет за собой право на вручение дополнительных наград.

9.4.15. Медицинский контроль осуществляется организатором на основании статьи 8 приложения 2 к СК РАФ.

Прохождение медицинской комиссии может быть предложено организатором каждому представителю водителя, механику и/или лицу, имеющему доступ в зоны ограниченного доступа для обеспечения безопасности проведения соревнования. Отказ от прохождения медицинского контроля является основанием для отказа в доступе в паддок.

Прохождение медицинской комиссии для водителей является обязательным. Допуск водителей к тренировкам или классифицируемым заездам без прохождения медицинского контроля не производится.

9.4.16. Предстартовая зона соревнования объявляется зоной ограниченного доступа в связи с повышенной опасностью. Допуск в предстартовую зону регламентируется организатором. Для получения допуска обязательно прохождение инструктажа по технике безопасности и ознакомления с правилами пребывания в зоне повышенного риска. Всем, находящимся в предстартовой зоне, обязательно ношение перчаток, закрытой обуви, одежды с длинными рукавами и штанинами (рекомендуются негорючие материалы). В предстартовой зоне разрешено пребывание водителей соревнования в экипировке водителя, аккредитованных механиков водителей, принимающих в соревновании, при этом механик обязан иметь закрытую обувь и рабочий комбинезон, полностью закрывающий туловище, руки до кисти и ноги до обуви. Одежда механика должна обеспечивать защиту от ожогов и механических повреждений кожного покрова. Рекомендуется использование специальных негорючих комбинезонов механиков.

Организатор вправе запретить присутствие любого лица в предстартовой зоне в случае, если его присутствие может представлять опасность для него самого или окружающих.

Порядок размещения автомобилей в предстартовой зоне определяется организатором и доводится до сведения водителей во время брифингов.

10. РЕКЛАМА

10.1. 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.
- не ухудшает видимость через стекла автомобиля.

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

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

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

11. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

11.1. Результаты этапа определяются путем суммирования очков, полученных участником за заезды квалификации и парных заездов, в соответствии с ПРИЛОЖЕНИЕМ №2 данных правил.

11.1.2. Результаты общего зачета определяются путем суммирования всех итоговых результатов на этапах чемпионата.

11.1.3. В случае равенства очков по итогам всех этапов чемпионата, более высокое место занимает участник с лучшими дополнительными показателями: количество первых мест, количество вторых мест и так далее.

11.2. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ, solo runs)

11.2.1. Во время Квалификации пилот должен проехать оцениваемый участок точно по траектории, указанной в Судейском Задании на Квалификацию, при сохранении оптимального угла заноса на каждом секторе оцениваемого участка.

11.2.2. Результаты пилотов в квалификации оцениваются по трем основным критериям:

«Траектория» (Line)

«Угол» (Angle)

«Стиль» (Style). Этот критерий, в свою очередь, состоит из двух параметров:

- Точность, агрессивность и самоотдача пилота при движении автомобиля вперед по траектории (Commitment)
- Контроль и плавность при движении автомобиля вокруг своей оси (Fluidity)

Удельный Вес каждого из основных критериев от общего балла должен составлять от 10 до 50%.

11.2.3. При наличии надежного инструмента измерения Судьи Дрифта могут добавить дополнительный критерий «Скорость» (Speed). Удельный Вес этого критерия может быть от 0 до 10% от общего балла.

11.2.4. Судейское задание и удельный вес каждого критерия от общего балла устанавливаются Судьи Дрифта до начала квалификационных заездов.

11.2.5. Результат пилота в заезде оценивается исходя из максимальной (суммарной или средней) оценки в 100 баллов. Для объективной оценки могут использоваться показания телеметрии.

11.2.6. Порядок оценки результатов проезда излагается в настоящем Регламенте соревнования. Рекомендуемая система оценки, выраженная в баллах, следующая: все критерии распределяются между тремя Судьями Дрифта, каждый из них выставляет балл за свой критерий (в зависимости от его удельного веса исходя из суммарной максимальной оценки 100 баллов), затем результаты суммируются, и пилот получает итоговый квалификационный балл за заезд. Допустима также следующая система оценки: каждый из заявленных на соревнование Судей Дрифта (от 1 до 3 человек), выставляет свой балл исходя из максимума 100 баллов, затем по результатам выставленных баллов выводится средний балл, он и является квалификационным баллом за заезд.

11.2.7. Для определения результатов квалификации принимается во внимание лучший балл, полученный каждым пилотом в квалификационных (одиночных) заездах. В случае равенства баллов у двух и более пилотов, в расчет принимается второй лучший балл. В случае дальнейшего равенства баллов у двух или более участников, приоритет отдается спортсмену, выехавшему на квалификацию раньше своих соперников.

11.3. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ (tandem runs)

11.3.1. Парный заезд (Хит) - это испытание, в котором два автомобиля проходят Оцениваемый участок совместно. При этом лидер оценивается так же, как и в одиночном заезде, а преследователь – по тому, насколько он смог приблизиться к лидеру. При этом в отношении преследователя действуют и те же критерии, что и в отношении лидера (в частности, запрещено сокращать дистанцию за счет уменьшения угла заноса и пренебрежения другими критериями, применяемыми для оценки одиночного заезда).

11.3.2. В парные заезды допускаются пилоты, попавшие по результатам квалификации в число 32-х (24-х или 16-ти при малом количестве

участников) в порядке, установленном по таблице: 1-й против 32-го, 2-й против 31-го и т.д., и далее, 1/16, 1/8, четвертьфиналы, полуфиналы и финал.

11.3.3. Для оценки действий Лидера и Преследователя Судьи Дрифта устанавливают Судейское Задание на Парные заезды, в котором могут быть обозначены дополнительные разрешенные параметры или введены дополнительные ограничения для Лидера и Преследователя.

11.3.4. Для каждой пары проводится серия из трёх заездов:

1) один заезд – ознакомительный, в котором пилоты знакомятся с состоянием покрытия и готовностью автомобиля к заездам (только для топ-32 и топ-16);

2) первый зачетный заезд, в котором один пилот проводит заезд в качестве лидера, выполняя судейское задание на оцениваемом участке. Он должен делать это, сохраняя контроль над скольжением и не препятствуя преследователю приближаться к нему. Другой пилот выступает в роли преследователя, демонстрируя способность воспроизводить движения лидера, находясь как можно ближе к нему.

3) второй зачетный заезд, в котором пилоты меняются местами.

По завершении этой серии заездов (ХИТа), определяется победитель серии.

11.3.5. Лидером в первом зачетном заезде назначается тот из двух пилотов, который показал лучший результат в квалификации.

11.3.6. Задача Лидера – показать максимально близкий к Судейскому Заданию на Квалификацию проезд. Он должен осуществлять максимальное скольжение автомобиля так же, как и в квалификации (одиночном заезде), стараясь не допустить ошибок.

Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость.

11.3.7. Задача Преследователя – полностью повторить движения и траекторию Лидера, находясь как можно ближе к нему, но не обгоняя его. Действия Преследователя оцениваются по следующим параметрам:

- «Угол» (Angle) (должен быть не меньше, чем у Лидера),
- «Приближение» / (Proximity),
- «Траектория» (Line) - траектория преследователя по отношению к траектории лидера
- «Синхронность» (Mimics). Преследователь должен показать свою способность двигаться максимально близко и синхронно к лидеру, не обгоняя его. Он должен ехать близко и параллельно лидеру и делать все так же, как и он или лучше. Если преследователь уменьшает свой угол заноса с целью увеличить скорость и остается рядом с лидером или обгоняет его, оценка ему снижается.

Преследователь не должен обгонять лидера. Тем не менее, он может это сделать, чтобы избежать опасной ситуации и/или ситуации, при которой может нарушиться плавный ход заезда.

11.3.8. В парных заездах запрещаются любые контакты между автомобилями, которые могут вынудить лидера изменить траекторию. Такие действия преследователя расцениваются судьями как серьезная ошибка в этой серии заездов.

11.3.9. Начисление очков в парных заездах производится согласно Приложению №2. Организатор на свое усмотрение выбирает «Олимпийскую систему» проведения парных заездов или систему «Double Elimination».

11.3.10. В случае равенства очков в серии заездов, назначается перезезд из двух заездов, при этом, «ознакомительный» заезд не проводится. Может быть назначено не более двух серий перезездов. Если по результатам перезездов не выявлен победитель, то победителем признается пилот, занявший более высокое место в квалификации.

12. СУДЕЙСТВО ДРИФТА

12.1. Каждый заезд оценивают жюри Судей дрифта. Оценка проводится по критериям, описанным в п.11 выше.

12.2. Удельный Вес каждого критерия (Стиль, Угол, Траектория) для конкретного соревнования определяют жюри Судей Дрифта, но общие рекомендации для класса DC3: Стиль 20; Угол 30; Траектория 50.

12.3. Судейское задание на каждый этап до начала квалификации обозначается и разъясняется на брифинге для участников. При необходимости судьи могут вносить корректировки в судейское задание на квалификацию и парные заезды.

12.4. При соблюдении всех необходимых требований к безопасности, Оцениваемый участок и Судейские задания должны, прежде всего, соответствовать принципам зрелищности. Они должны обеспечивать возможность близкого и синхронного движения автомобилей в парных заездах.

12.5. Основной принцип организации и процедуры старта – не дать возможность Лидеру создать существенный отрыв от Преследователя до начала оцениваемого участка. В этих целях могут использоваться стартовая шикана, обозначенная в судейском задании респект-зона, разрешение преследователю начать движение до подачи ему стартового сигнала. При этом необходимо контролировать фальстарт лидера.

12.5.1. Фальстартом Лидера считаются:

- начало движения до подачи стартового сигнала;
- сбитый конус стартовой шиканы;
- задержка на старте более 3-х секунд после подачи стартового сигнала;
- значительное снижение темпа разгона (намеренное или случайное) до начала оцениваемого участка;

За фальстарт Лидер получает Предупреждение. В одном заезде можно получить не более 2-х Предупреждений. В случае 3-го Предупреждения в этом заезде Пилот получает «ноль».

12.6. Судьи дрифта являются судьями факта. Все решения Судей Дрифта являются окончательными и пересмотру не подлежат. Протесты на решения Судей Дрифта не принимаются.

13. СУДЕЙСКИЕ ОЦЕНКИ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ

Применяются следующие виды пенализации:

13.1. Присвоение «0 очков» в квалификации или парном заезде за прохождение всего оцениваемого участка или его зоны (определяется судьейским заданием):

- полная остановка или критическое замедление;
- разворот (или механическая поломка), в том числе в зоне ускорения или торможения;
- откровенно недостаточный занос автомобиля;
- выезд за пределы трассы четырьмя колесами;
- использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными;
- столкновение с соперником (умышленное или нет). Легкие контакты, не влияющие на движение автомобилей в заезде и не представляющие опасности, могут быть оставлены без внимания на усмотрение судей;
- темп в парном заезде, отличающийся от квалификационного более, чем на 20% в сторону уменьшения;
- дрифт с противоположным заданию углом дрифта;

С момента получения оценки ноль, заезд в котором получена эта оценка, считается завершенным.

Судьи Дрифта могут определить и другие ошибки, и нарушения, которые оцениваются как «ноль». Все эти параметры должны быть четко описаны в Судейских Заданиях.

13.2. Снижение судейской оценки:

- ошибка в вождении, невыполнение Судейского задания;
- сознательно «медленное» движение в парном заезде в роли лидера;
- ошибка в зоне клиппинга (сбивание ориентира);

13.3. Исключение из соревнования или из серии заездов:

- любая форма опасного поведения на трассе или в зоне соревнования (паддок и т.п.);
- превышение установленной скорости движения вне трассы;
- тренировки в неустановленных для этого местах, включая паддок;
- неспортивное поведение;
- неподчинение сигналам и указаниям судей;
- несоответствие техническим требованиям;

- нарушение антидопинговых правил;
- невыполнение важных указаний, полученных на брифинге;
- невыполнение обязанностей пилота и/или его команды.

14 . ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

Протесты и апелляции подаются в соответствии с требованиями статей 3.9 «Протесты» и 3.11 «Апелляции» Главы 3 Спортивного кодекса РАФ

15. ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ

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

15.2. Если Главный судья примет решение в виду изменившихся условий соревнования прекратить – то победитель может быть определен по результатам заездов квалификации.

Приложение №1 «Схема проведения парных заездов»

1. Схема проведения парных заездов «Олимпийская система», порядок формирования заездов:



2. Схема проведения парных заездов «Double elimination»

ТОП 24



Приложение №2 Начисление очков

1. «Олимпийская система»

КВАЛИФИКАЦИЯ		ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	
МЕСТО	ОЧКИ	МЕСТО	ОЧКИ
1	25	1	210
2	21	2	185
3	19	3	160
4	17	4	135
5-6	12	ТОП 8	110
7-8	9	ТОП 16	80
9-12	6	ТОП 32	40
13-16	4		
17-24	2		
25-32	1		

2. «Double Elimination»

КВАЛИФИКАЦИЯ		ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	
МЕСТО	ОЧКИ	МЕСТО	ОЧКИ
1	25	1	210
2	21	2	185
3	19	3	160
4	17	4	135
5-6	12	ТОП 8	110
7-8	9	ТОП 16	80
9-12	6	ТОП 24	40
13-16	4		
17-24	2		

Приложение №3

к «Правилам проведения соревнований по дрифту «Drift Battle»

Технические требования к автомобилям

1. Автомобили

1.1. К участию в соревнованиях допускаются автомобили серийного производства, с двигателями внутреннего сгорания подготовленные в соответствии с настоящими требованиями.

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

1.3. 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).

1.4. Соответствие техническим требованиям автомобиля участника определяется техническим комиссаром гонки.

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

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

2. Безопасность

2.1. Каркас безопасности. Автомобили участвующие в соревнованиях рекомендовано оснащать каркасом безопасности, соответствующим нижеприведенным требованиям:

Кем и по каким требованиям изготовлен	Какие документы необходимы
Изготовлен сертифицированным РАФ (или иной ASN – членом FIA) производителем в соответствии с требованиями Статей 253.8 или 269.10 действующего Приложения «J» к МСК FIA	Сертификат производителя, установленного РАФ (ASN) образца
Изготовлен сертифицированным РАФ (или иной ASN – членом FIA) производителем в соответствии с омологацией РАФ (иной ASN) до 01.01.2014 г.	Сертификат производителя, установленного РАФ (ASN) образца
Изготовлен сертифицированным РАФ (или иной ASN – членом FIA) производителем в соответствии с омологацией РАФ (иной ASN) между 01.01.2014 г. и 01.07.2015 г.	Сертификат производителя установленной РАФ формы
Изготовлен сертифицированным РАФ (или иной ASN – членом FIA) производителем в соответствии с омологацией РАФ (иной ASN) после 01.07.2015 г.	Сертификат производителя установленной FIA формы на специальной бумаге РАФ (ASN) и заверенный РАФ (ASN)
Изготовлен самостоятельно в соответствии с требованиями Статьи 253.8 действующего Приложения «J» к МСК FIA (максимальная обязательная конфигурация)	Не требуются. На каждом соревновании решение о допуске принимается КСК.

На автомобилях, имеющих отметку в СТП об участии в соревнованиях по дрифту не позднее 31.12.2016г., разрешается применение каркасов безопасности, не имеющих усилителей стойки лобового стекла (п. 8.3.2.1.4 Ст.253 Приложения J к МСК FIA, рис. 253-15). Данный усилитель выделен темным цветом на рисунке 1.

В местах, где возможен контакт шлема Пилота с каркасом безопасности, а так же выделенных красным на рисунке 2, должны быть установлены защитные наклейки, удовлетворяющих стандарту ФИА 8857-2001 тип А (См. технический лист №23 «Омологированные ФИА наклейки для каркасов безопасности») или SFI 45.1, 45.2. Наклейки должны быть надежно зафиксированы от смещения и проворачивания (например, с помощью двухсторонней клеящей ленты).

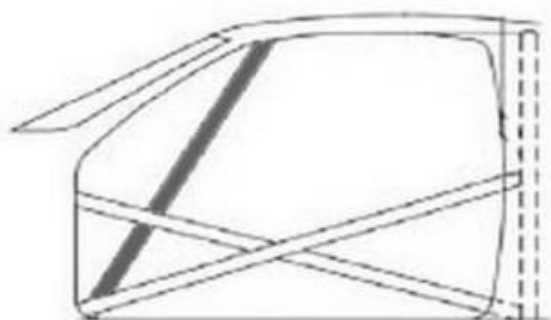


Рисунок 1.



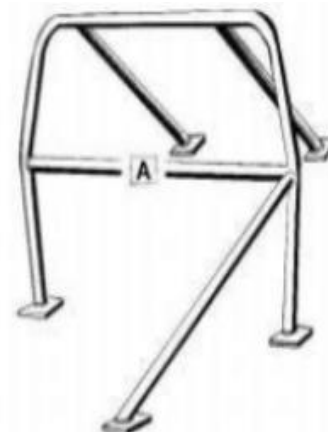
Рисунок 2.

С 01.01.22 на вновь построенных автомобилях каркасы безопасности, выполненные по требованиям Ст. №№253, 269 Приложения J к МСК FIA, должны быть изготовлены и установлены только сертифицированным РАФ (иной ASN) производителем и иметь сертификат установленной FIA формы.

2.1.2. Допускается применение болтовых каркасов (rollcage) минимальная схема, материал изготовления, крепление к кузову и соединение элементов которых соответствуют п.8.3 ст.253 Приложения J МСК FIA, либо болтовых каркасов заводского изготовления.

2.1.3. Допускается применение дуг безопасности (rollbar) минимально соответствующих схеме:

*All cars with an OEM frame must have rollbar attached to frame.
Cars without frame use 6" (152mm) square 1/8" (3.2mm) steel plates on top and bottom of floor, securely bolted together with at least four 3/8" (9.53mm) bolts, or top plate welded to rocker sill.
All materials must be 1.75" OD x .118" (44.5 x 3.02mm) mild steel except for **A** which is 1.25" OD x .118" (31.8 x 3.02mm) mild steel*



либо дуг (rollbar) заводского изготовления. В случае самостоятельного изготовления материал изготовления дуг должен соответствовать п.8.3.3 ст

253 Приложения J. Крепления дуги осуществляются в штатных точках, либо через закладные в соответствии с требованиями п.8.3.2.6 ст.253 Приложения J.

2.2. Крепление сидений

Кронштейны сидений и точки их креплений должны соответствовать предписаниям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем.

В случае крепления сидений на поперечных трубах эти трубы должны быть закреплены в соответствии с требованиями Статьи 253-16.2, Рис 3, либо приварены к кузову. Трубы должны быть приварены по всему периметру к усиливающим накладкам площадью не менее чем 4000 мм (каждая) и толщиной не менее 3 мм, в свою очередь приваренным по всему периметру к кузову. Все сварочные швы должны быть высокого качества, их запрещено зачищать, шпаклевать и т.п.



Рисунок 3

Должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 35x2,5 либо трубы квадратного сечения с минимальными размерами 35x35x2,5 мм. На этих трубах также могут быть закреплены паховые лямки ремней безопасности. В этом случае должны использоваться трубы круглого сечения размерами не менее 38x2,5 мм или 40x2 мм. В местах крепления кронштейнов сидений трубы должны иметь местные усиления в виде вваренных втулок и опорных площадок в соответствии с Рис.3.

Для крепления сидений и их кронштейнов должны использоваться болты

категории прочности не ниже 10.9. Обязательно использование усиливающих шайб толщиной не менее 2 мм, размером не менее 2,5 диаметров крепежного болта и не менее размера отверстия в фиксируемом элементе крепления.

Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола. Допускается также установка сидений на оригинальные точки крепления (при условии, что монтажные точки задних опор будут расположены на расстоянии ширины сиденья). В этом случае точки креплений необходимо усилить стальной пластиной толщиной не менее 2 мм и шириной не менее 50 мм. Усилительная пластина должна быть приварена по периметру и через отверстия (Рис.5). Минимальная площадь контакта между опорой, кузовом/шасси и усиленной пластиной — 4000 мм², для каждой точки крепления.

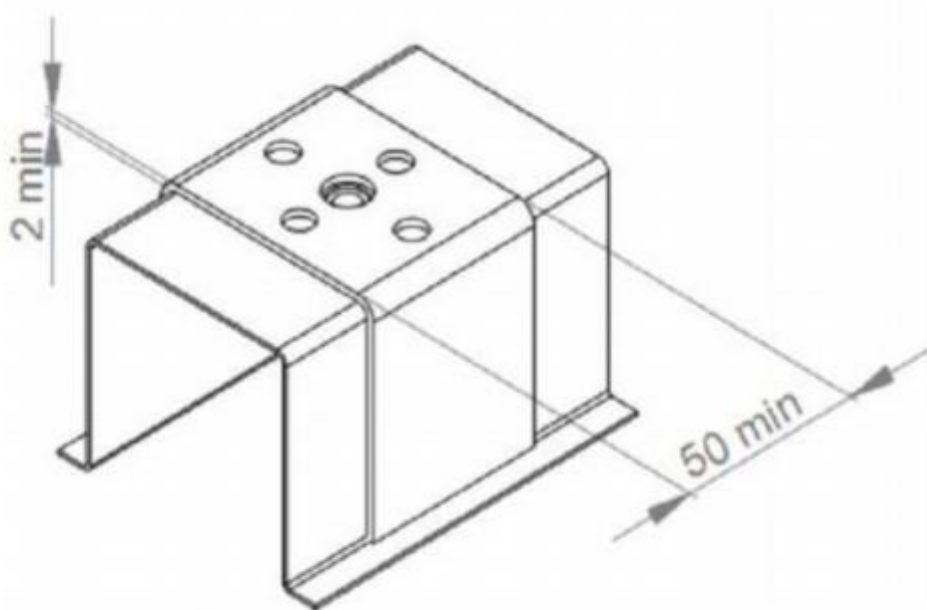


Рисунок 5

Если используются системы быстрого съема, они должны быть способны противостоять вертикальной и горизонтальной нагрузкам в 18000 Н, прикладываемым не одновременно.

Минимальная толщина опор и усиливающих пластин — 3 мм для стали, и 5 мм для материалов из сплавов алюминия. Минимальный продольный размер каждой опоры — 6 см. Монтажные точки задних опор должны располагаться на расстоянии ширины сиденья.

Крепление сидений к полу запрещено.

2.2.1. Разрешается применение жестких сидений заводского изготовления спортивного типа. Спинки таких сидений должны быть сплошными и достигать по высоте уровня темени Водителя. Рекомендуется установка спортивных сидений для закрытых автомобилей, имеющих омологацию FIA и/или SAF сидений.

2.2.2. Допускается применение сидений с просроченным сроком годности, при этом их состояние должно быть удовлетворительным, и иных нерегулируемых сидений.

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

2.3. Ремни безопасности

2.3.1. Обязательны ремни, состоящие из двух плечевых и одной поясной лямки. Точки крепления на кузове: для поясной лямки – две; для плечевых лямок – две. Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия.

2.3.2. Рекомендуется использование ремней безопасности омологированных FIA.

2.3.3. Допускается использование ремней с истекшим сроком годности, при этом состояние ремней должно быть удовлетворительным, и иных ремней безопасности.

2.3.4. Схема крепления и материалы должны соответствовать требованиям ст.253.6 Приложения J MCK FIA.

2.4. Салон

Салон автомобиля должен быть отделен от моторного отсека и топливного бака, включая его заправочную трубу и горловину, перегородками, непроницаемыми для жидкостей и пламени, выполненными из материала, не поддерживающего горение. Моторный щит при этом может подвергаться модификациям с применением материала с не худшими характеристиками, чем заводской.

2.4.1. Запрещено располагать в салоне емкости с любыми жидкостями, за исключением емкости системы подачи воды для пилота и описанных настоящими ТТ.

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

2.4.3. В случае нахождения в салоне элементов системы охлаждения с теплоносителем, эти элементы должны быть закрыты защитными термостойкими кожухами.

2.5. Главный выключатель электрооборудования (массы).

Обязательно применение главного выключателя электрооборудования, исключающего образование искр. Выключатель должен обесточивать все электрические цепи автомобиля. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю пилоту, нормально сидящему на своем месте и пристегнутому ремнями безопасности.

Обязательно использование функционирующего наружного привода выключателя электрооборудования. Наружный привод выключателя должен быть установлен под лобовым стеклом, если капот поднят у основания лобового стекла и не имеет уплотнения, изолирующего моторный отсек то на

панели кузова под задним окном, или на боковой поверхности задней стойки крыши. 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 должен быть длиной не менее 120 мм (рисунок 6)



Рисунок 6

3. Кузов

3.1. Механизмы открывания – закрывания дверей и капота должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу.

3.2 Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.

3.3. Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки свободно катящегося автомобиля.

3.4. Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин. Если проушина имеет возможность отсоединения от автомобиля на время заездов она должна быть удалена и находится в автомобиле.

3.5. 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.

3.6. Буксирные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

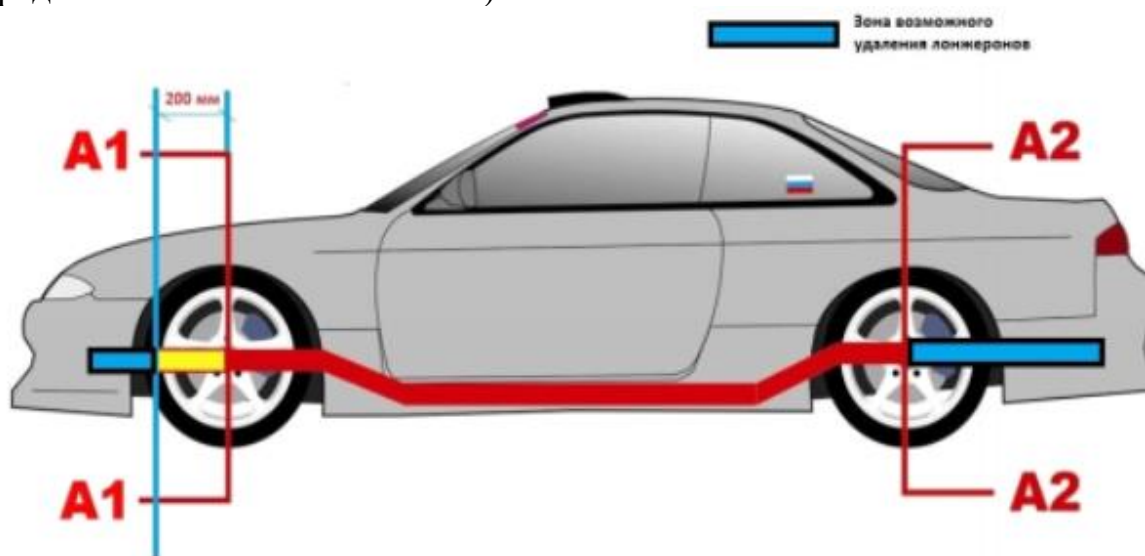
3.7. Для автомобилей оборудованных каркасом безопасности внутренняя полость дверей должна быть закрыта листовым негорючим материалом (алюминий/железо толщиной 0.5мм и более или не горючий полимер толщиной более 1 мм) и предотвращать контакт водителя с внутренними механизмами в двери и деталями запорного устройства.

3.8. На автомобилях, не оборудованных каркасом безопасности, должны быть установлены двери, предусмотренные заводом-изготовителем. Использование дверей из композитных материалов и замена стекол на

поликарбонат запрещено. Также запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию дверей. Заводская обшивка дверей также должна быть сохранена.

3.9. Запрещается 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 статьи 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. Разрешается добавление к силовым элементам кузова элементов крепления подвески и подрамников.

3.10. Разрешается замена части силовых элементов кузова (заднего и переднего лонжеронов) на свободную конструкцию, обеспечивающую жесткость кузова, в соответствии с рисунком (часть, находящаяся за пределами осей A1-A1 и A2-A2):



3.11. Разрешается замена любых штатных навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов). В случае наличия в замененном капоте отверстий для поступления воздуха, они должны быть закрыты при виде сверху воздухозаборником, или сеткой.

3.12. Во время проведения квалификационных и парных заездов не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера.

3.13. Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны. Задние фонари должны иметь оригинальную форму и места расположения. Допускается демонтаж одной из передних фар с целью создания

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

3.14. Лобовое стекло – оригинальное, промышленного изготовления. ВОЗМОЖНО применение стекла из поликарбоната, специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля. Разрешается замены боковых стекол и заднего ветрового стекла на поликарбонат. минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их клеивание или установка соответствующих уплотнителей.

Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.

Разрешается отсутствие стекол на передних дверях при условии применения защитной сети дверного проема. Она при виде сбоку должна простираться от центра рулевого колеса до средней стойки кузова. Сеть должна быть изготовлена из плетеных полос шириной минимум 19 мм (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25 x 25 мм, а максимальный – 60 x 60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Сеть не должна иметь временный характер. Сеть должна крепиться к каркасу безопасности над боковым (водительским) окном и сниматься посредством быстроразъемного соединения даже в случае опрокидывания автомобиля. Должна быть предусмотрена возможность отсоединения сетки одной рукой. Застежки должны иметь цветную маркировку яркой (оранжевой, желтой, красной) краской. Допускается установка разъемного соединения с нажимной кнопкой. При отсутствии стекол обязательно применение водителем шлема с визором, полностью закрывающим лицо.

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

3.16. Антикрылья, спойлеры –свободные

3.17. Во время классифицируемых заездов на трассе запрещается приоткрывать или открывать боковые стекла.

3.18. При виде сверху на автомобиль, колеса должны быть эффективно закрыты крыльями не менее чем на всю ширину рабочей поверхности шины. Допускается использование прочно закрепленных пластиковых фендеров.

3.19 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.

3.20. Любые защитные конструкции (башбар) должны иметь замкнутую конструкцию и не иметь срезов и острых углов.

4. Двигатель, его системы, трансмиссия

4.1. Разрешен один любой серийно (имеет каталожный номер производителя)

производимый двигатель внутреннего сгорания, как бензиновый, так и дизельный. Допуск автомобилей с электроприводом возможен только по согласованию с Технических комиссаром и организатором. Гибридные установки запрещены.

4.2. Система впуска и 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.

Концевая труба системы выпуска должна быть выведена назад либо вбок автомобиля. Окончание трубы системы выпуска не должно выступать за периметр кузова (вертикальная проекция по бамперам, порогам и крыльям). Окончания труб, направленных вбок, должны быть расположены в базе автомобиля. Не допускается проводка выхлопной трубы через салон автомобиля и элементы его кузова, за исключением вывода данной трубы через специально изготовленный тоннель в пороге и лонжероне. Такой тоннель обязан иметь круглую форму и быть выполнен на всю длину из металла, по своим свойствам и толщине (минимум) идентичного тому, из которого сделаны пороги лонжероны. Он обязан быть приварен к порогу и/лонжерону и не может выступать из него. Внутренний диаметр данного тоннеля обязан превышать наружный диаметр трубы выхлопной системы настолько, сколько необходимо для исключения их контакта между собой. Указанный тоннель запрещено располагать со стороны Пилота, под передней дверью автомобиля и выше ее нижнего среза. Вблизи концевой части выхлопной системы не допускается располагать горючие предметы и материалы (например, бензобак)

4.3. Маховик, КПП, главная пара, блокировка дифференциала свободные.

5. Топливная система

Разрешено только жидкое углеводородное топливо: бензин, дизельное топливо.

Разрешено использование в качестве добавок к топливу спирт, но не более 85% объема.

5.1. Топливная система должна быть оборудована системой вентиляции. Эта система должна быть выведена наружу автомобиля и снабжена устройством, исключающим утечку топлива при любом положении автомобиля, даже при опрокидывании.

5.2. Если топливный бак и/или наливная горловина расположены внутри кузова, то в полу должно быть предусмотрено отверстие диаметром от 15 до 50 мм для слива пролитого при заправке топлива в пространство вне автомобиля.

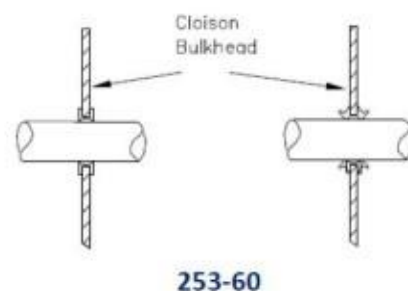
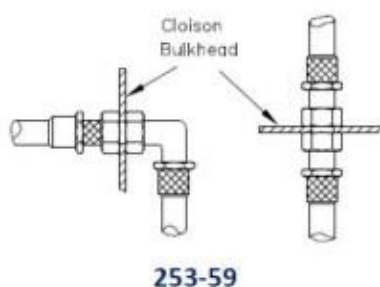
5.3. Топливный бак и его наливная горловина должны быть отделены от пассажирского салона жестким кожухом (обязателен для двухобъемных автомобилей) или жесткой перегородкой, непроницаемыми для жидкости и огня.

5.4. Если бак установлен в заводском месте, он должен быть закреплен заводским способом. Бак должен быть надежно закреплен, согласно инструкции производителя, либо в нестандартном месте, но стальными лентами, не менее 2-х, минимальным размером 20*0,8мм с болтами диаметром не менее 10 мм. Гайки таких болтов должны быть выполнены на усилительных пластинах с противоположной части элемента кузова по аналогии с болтами ремней безопасности. Все кронштейны, к которым крепится бак, должны быть приварены к кузову. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5 мм и площадью не менее 1000 мм².

5.5. Допускается применение дополнительного противоотливного бака, объемом не более 3-х литров. Он должен быть надежно закреплен в непосредственной близости от основного бака. Все присоединяемые фитинги и топливопроводы, должны быть авиационного типа.

5.6. Количество, марка и расположение топливных насосов не ограничены. При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в герметичный контейнер, непроницаемый для жидкости и огня.

5.7. Разрешается располагать топливопроводы в салоне, но при этом они должны быть металлическими или авиационного типа и не должны иметь разъемов в салоне, кроме резьбовых соединений в местах прохождения через пол или панели кузова (рис. 253-59, 253-60 Приложения J статья 253 п.п. 3.1-3.2).



Запрещено располагать топливопровод в непосредственной близости от карданного вала.

В любом случае все элементы топливной системы обязаны быть отделены от выхлопной системы негорючими перегородками.

5.8. Разрешается установка топливных баков индивидуального или заводского производства. Рекомендуется установка безопасного бака согласно требованиям п.14 Ст. 253 Приложения «J» к МСК ФИА или стандарта SFI 28.1 и выше.

6. Закись азота (N₂O).

Рекомендуется, чтобы системы закупались в полностью укомплектованном состоянии у общепризнанного производителя. Ниже приводятся действующие правила безопасности.

Магистраль подачи азота должны находиться за пределами кабины пилота, за исключением случаев, когда баллон(ы) установлен(ы) в пассажирском салоне, в этом случае магистраль должна быть проведена за пределами пассажирского салона как можно ближе к выпускному отверстию баллона. В тех местах, где магистраль проходят через область маховика, они должны помещаться в кожух из стальных труб с толщиной стенки минимум 3 мм. Необходимо использовать шланг высокого давления, рассчитанный минимум на 10,5 МПа. Монтаж баллона: баллоны необходимо устанавливать за пределами моторного отсека. Баллоны, которые находятся внутри пассажирского салона, должны устанавливаться с использованием металлических скоб, закрепленных к элементу конструкции транспортного средства и снабжены перепускным клапаном для вентиляции пассажирского салона, выведенным за пределы салона. При продольном расположении обязательно наличие упорного кронштейна, предотвращающего перемещение баллона.

Баллоны должны быть оборудованы открывающими/закрывающими вентилями. Не допускается использование систем закрытия баллонов с применением специальных ключей. Используемые баллоны должны быть специально изготовлены для хранения закиси азота.

Электроприборы, которые используются для повышения температуры баллонов с закисью азота, должны быть изготовлены специально для данных целей промышленным производителем и не должны никаким образом изменяться. Система должна быть установлена в строгом соответствии с инструкцией изготовителя.

Переключение: оба соленоиды должны работать от общего переключателя, и система должна предусматривать возможность выключения с применением трех различных средств:

- 1) при закрытии дроссельной заслонки;
- 2) специальным исполнительным переключателем, которое подает питание на соленоиды;
- 3) обычным ключом зажигания или общим выключателем электрооборудования («массы»).

Обозначения: на всех транспортных средствах, в которых используется закись азота, должны быть нанесены специальные обозначения, расположенные с обеих сторон автомобиля в области, защищенной от повреждений. Обозначения должны иметь вид как на рисунке 9.

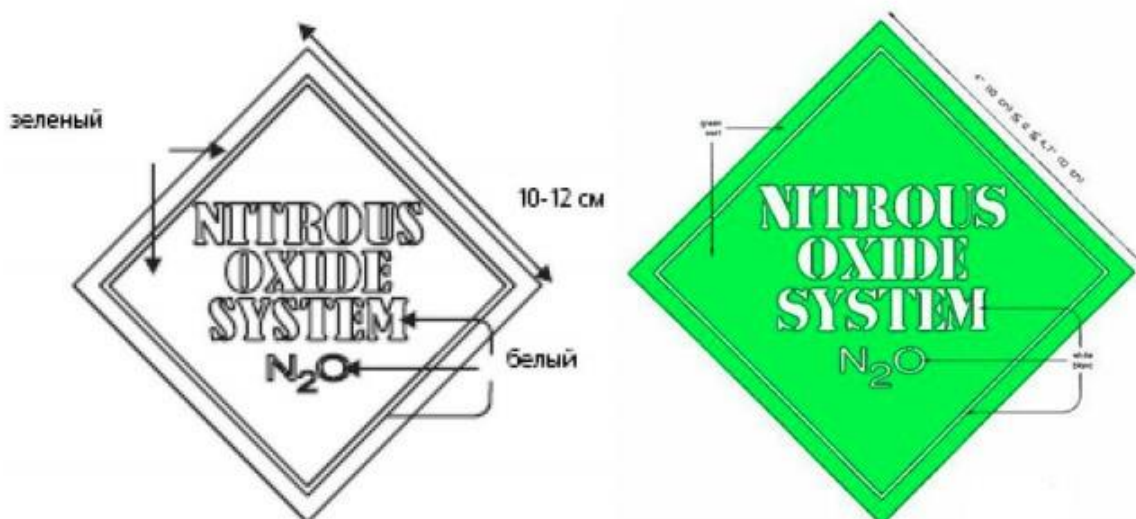
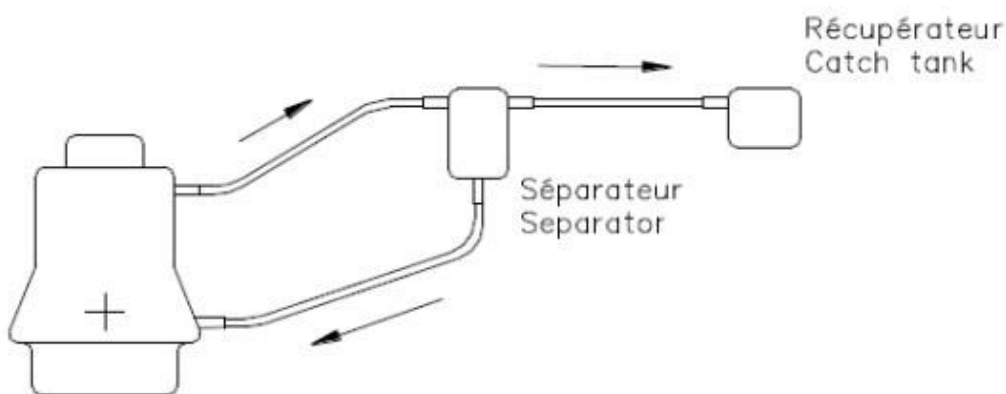


Рисунок 9.

7. Система смазки и вентиляции картера.

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 и должны быть отделены от салона. В случае установки масляного бака вне подкапотного пространства он должен быть отделен от салона металлическим непроницаемым для жидкости и пламени кожухом.

Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. Такая система должна быть оборудована сепаратором (рис. 255-3), максимальным объёмом 1 литр.



255-3

Масло из маслосборника должно стекать в двигатель только под действием силы тяжести. Все газы должны отводиться в бачок, исключаящий утечки жидкости при любом положении автомобиля, емкостью не менее 2-х литров, 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.

Щуп проверки уровня масла ДВС должен быть закреплен надежно во избежание выдавливания масла через трубку щупа.

8. Наддув.

Разрешено использование нагнетателей любого типа. Интеркулер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-охлаждающая жидкость, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах внешнего контура кузова. Расположение интеркулера в салоне запрещено.

9. Система охлаждения.

Элементы системы охлаждения свободные.

9.1. В случае установки радиатора охлаждения в багажном отсеке автомобиля, забор воздуха для его охлаждения не должен осуществляться из салона (кокпита) автомобиля, и должен быть отделен от салона не проницаемым для жидкости экраном.

9.2. В случае прохождения трубопроводов через салон, они должны быть металлическими или авиационного типа, цельными без соединений и должны быть закрыты не проницаемым для жидкости экраном, полностью отделяющим трубопровод от салона.

9.3 Все соединения (фитинги, ниппели) трубок и рукавов должны быть надежно закреплены к несъемным частям кузова.

9.4. В качестве теплоносителя в системе охлаждения разрешается использовать только охлаждающую жидкость, состоящую из воды или смеси воды и специальных противоизносных и антикоррозийных присадок.

9.5. Оригинальный расширительный бачок охлаждающей жидкости может быть заменен на другой при условиях, что он установлен в моторном отсеке.

10. Рулевое управление

10.1. Разрешается установка любого рулевого колеса только с замкнутым ободом.

10.2. Не допускается установка рулевого колеса с видимыми повреждениями

10.3. Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса при следующих условиях:

-Данный адаптер должен быть изготовлен из единого куска металла.

-Адаптер должен крепиться к рулевой колонке оригинальным способом.

11. Тормозная система

11.1. Разрешены тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны только заводского (промышленного) изготовления.

11.2. 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.

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

11.4 Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

12. Подвеска

Амортизаторы, пружины, опоры стоек, стабилизаторы, рычаги свободные.

13. Колеса

13.1 Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами. Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек недопустимо.

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

13.3 Диски, изготовленные из магния запрещены.

13.4 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.

13.5 Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

13.6 Для увеличения колеи разрешено использование проставок.

13.7 Разрешается использование летних шин, предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, без видимых повреждений и деформаций. Максимально разрешенная ширина шины **235 мм**. Запрещается использование сликов и спортивных шин с пометкой "for competition use only".

14. Электрооборудование

14.1 Рекомендуется использование гелевой аккумуляторной батареи.

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

14.3 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. В случае такого переноса 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 8 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.

14.4 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.

14.5 Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях и заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.

15. Экипировка участников

15.1 Обязательно применение шлемов закрытого или открытого типа в соответствии с Приложением 15 к КиТТ 2024 года (омологация для автомобильного спорта).

15.2 Водители должны быть одеты в защитный комбинезон, перчатки, подшлемник, длинное белье, носки и ботинки, отвечающие требованиям, изложенным в Приложении № 15 к КиТТ 2024 г. (омологация для автомобильного спорта).

15.3 Предметы экипировки не должны иметь сквозных повреждений ни одного из слоев, значительных потертостей, распоротых швов и значительных загрязнений. Все предусмотренные конструкцией элементы (застежки, ремни и т.п.) должны быть в исправном состоянии.