

Частный регламент РДС – Сибирь 2019
«УТВЕРЖДАЮ»

Президент НООО «Новосибирская
федерация автомобильного спорта»

Арутюнян А.Э.

24 апреля 2019г.



Российская дрифт серия – Сибирь 2019

Новосибирск, 2019 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ	3
3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ	4
4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ	6
5. СУДЕЙСТВО	9
ПРИЛОЖЕНИЕ №1	12
ПРИЛОЖЕНИЕ №2	14
ПРИЛОЖЕНИЕ №3	15
ПРИЛОЖЕНИЕ №4	25

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Соревнование проводится в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ (СК РАФ), Правилами проведения соревнований по дрифту 2017 года, Правилами судейства спортивных соревнований по дрифту 2017 года, Правилами проведения соревнований, 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 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

ФУРИКАЕШИ (FURIKAESHI) - смена направления заноса, перекладка.

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

ЦУИСО (TSUIISO) – парные заезды, обязательная часть соревнований, проходящая по «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 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 зачете соревнования и соответствующее требованиям, изложенным в Регламенте.

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

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

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

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

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

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

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1. ВОДИТЕЛИ И УЧАСТНИКИ

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

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

3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

3.2.1. Заявкой на участие в соревновании является полностью заполненная заявочная форма, приведенная в ПРИЛОЖЕНИИ №4 к настоящему регламенту. Не подкрепленная оплатой стартового взноса заявка считается предварительной.

3.2.2. 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.

3.2.3. 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 заездов.

3.2.4. Не допускается участие двух водителей на одном автомобиле.

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

3.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

3.3.1. Заявочный взнос определяется и прописывается в частном регламенте. Заявочный взнос вносится не позднее проведения административных проверок.

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

3.3.2. Заявочный взнос возвращается Участнику в случаях:

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

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

3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.4.1. К соревнованиям допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют техническим требованиям ПРИЛОЖЕНИЯ №3 (Технического регламента) настоящих Правил.

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

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

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

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

3.4.6. Все автомобили обязаны быть представлены на предстартовую Техническую проверку, 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.

3.5. КОМАНДНЫЙ ЗАЧЁТ

3.5.1. Порядок и условия регистрации определяются Регламентом соревнования.

3.5.2. К участию в командном зачёте допускаются команды в составе не более ТРЁХ участников.

3.5.3. При начислении итоговых баллов учитываются результаты ДВУХ лучших представителей команды суммируются.

3.5.4. 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.

4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

4.1. МЕСТО И ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ

4.1.1. Место проведения: Новосибирская область, пос. Садовый, ул. Пасечная, 14 к2, ОРЦ «НОРДМОЛЛ»

4.1.2. Даты проведения:

- 18 – 19 мая 2019г., КГТ «Красное кольцо», г. Красноярск;
- 8 – 9 июня 2019г., КГТ «Красное кольцо», г. Красноярск;
- 22 – 23 июня 2019г., ОРЦ «НОРДМОЛЛ», г. Новосибирск;
- 6 – 7 июля 2019г., КГТ «Красное кольцо», г. Красноярск;
- 27 – 28 июля 2019г., ОРЦ «НОРДМОЛЛ», г. Новосибирск;
- 21 – 22 сентября 2019г., КГТ «Красное кольцо», г. Красноярск.

4.1.3. Наименование соревнования: «Российская дрифт серия – Сибирь 2019.

4.1.4. Организатор соревнования – НООО «Новосибирская федерация автомобильного спорта».

4.1.5. 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.

4.2 ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

4.2.1. Соревнование проводится в соответствии с этой Программой, опубликованной в данном Регламенте.

В случае возникновения непредвиденных ситуаций или угроз безопасности Водителей, судей, персонала и/или зрителей, Программа соревнования может изменяться.

4.2.2. Схему расположения палаток,

зон обслуживания автомобилей в паддоке определяет Организатор.

4.2.3. Схема движения по трассе, возврат финиша на старт, в падок, атака движения в паддоке определяется Организатором.

Схема движения будет опубликована на Официальном табло информации.

4.2.4. Зона шиномонтажа находится в паддоке.

4.2.5. Требования к участникам и водителям, технические требования к автомобилям, правила судейства и другие условия соревнования описаны в правилах организации и проведении соревнований по дрифту.

4.2.6. Явка водителя, принимающего участие в соревновании, на каждый брифинг является строго обязательной.

Приняв канал любой из брифингов без получения предварительного разрешения организатора водитель подлежит пенализации в соответствии с ППСД. Исключения составляют водители, не получившие по результатам квалификации права на участие в парных заездах. Для них участие в текущих брифингах в течение дня соревнования не обязательно.

4.2.7. 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.

4.2.8. Опасная езда, т.е.

повторение серьезных ошибок во время вождения или явные признаки отсутствия надлежащего

контроля на автомобиле будет являться предметом рассмотрения Спортивными комиссарам и может повлечь за собой наказание, вплоть до исключения водителя из соревнования.

4.2.9.

Запрещено движение автомобилей по трассе в направлении противоположно определенному организатором.

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

4.2.11. Официальное открытие соревнования проходит перед парными заездами.

4.2.12. Судейство заездов и подведение результатов производится на основании правил судейства спортивных соревнований по drifting.

4.2.13. 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 независимо 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 в этом случае будет равенство, тогда учитываются очки в квалификации, набранные водителями во всех трех испытаниях.

4.2.14. По результатам соревнования производится вручение Призов (кубков, грамот) водителям, занявшим I, II, III места, также победителю квалификации.

Награждаются также участники «Командного зачета водителей».

Организатор оставляет за собой право вручение дополнительных наград.

4.2.15. Медицинский контроль осуществляется организатором на основании статьи 8 приложения 2 к СКРАФ.

Прохождение медицинской комиссии может быть предложено организатором каждому предстателю водителя, механику и/или лицу, имеющему доступ в зоны ограниченного доступа для обеспечения безопасности проведения соревнований.

Отказ от прохождения медицинского контроля является основанием для отказа в доступе в паводок.

Прохождение медицинской комиссии для водителей является обязательным.

Допуск водителей к тренировкам или классифицируемым заездам без прохождения медицинского контроля не производится.

4.2.16. 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.

В предстартовой зоне обязательно ношение закрытой обуви (рекомендуется негорючая обувь), одежды с длинными рукавами и штанинами.

В предстартовой зоне разрешено пребывание водителей соревнования в экипировке водителя, аккредитованных механиков водителей, принимающих в соревнованиях, при этом механик обязан иметь закрытую обувь в рабочий комбинезон, полностью закрывающий туловище, руки и ноги до обуви.

Одежда механика должна обеспечивать защиту от ожогов 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.

4.3. РЕКЛАМА

4.3.1. 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.

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

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

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

4.4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

4.4.1. Результаты этапа определяются путем суммирования очков, полученных участником за заезды ТАНСО и ЦУЙСО, в соответствии с ПРИЛОЖЕНИЕМ №2 данных правил.

4.4.2. Результаты общего зачета определяется путем суммирования пяти лучших результатов на этапах чемпионата.

4.4.3. 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.

4.4.4. По итогам чемпионата определяется победитель в номинации «Лучший водитель ТАНСО» путем суммирования пяти лучших результатов в заездах ТАНСО.

4.5. НАГРАЖДЕНИЕ

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

4.5.2. По итогам этапа награждаются победитель заездов ТАНСО и три первых места заездов ЦУЙСО.

5. СУДЕЙСТВО

5.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ ТАНСО

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

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

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

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

ТРАЕКТОРИЯ устанавливается внутренними и внешними «точками клиппинга».

Удаленность автомобиля участника от «точек клиппинга» во время движения по трассе отражается на оценках по критерию ТРАЕКТОРИЯ.

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

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

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

Организаторы/судьи Соревнования дополнительно объяснят всем участникам, какой должна быть оцениваемая «траектория» движения. Данная траектория служит наиболее оптимальной линией движения автомобиля в состоянии заноса на оцениваемом участке трассы. Корректное использование рекомендованной линии

18 движения обычно означает минимальную потерю скорости на всем оцениваемом участке трассы и обеспечивает близкие парные заезды Цуйсо.

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

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

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

5.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ ЦУЙСО

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

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

5.2.2. Парный заезд состоит из 2 заездов: сначала первый участник лидирует, а второй старается повторить траекторию первого на максимальном приближении к нему. Затем

участники меняются местами, и теперь второй лидирует, а первый его преследует.

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

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

5.2.4. Процедура старта. Во время парного старта автомобили должны контролировать разгон в так называемой РЕСПЕКТ-ЗОНЕ и не допускать отрыва друг от друга на корпус и более. Основное правило движения автомобилей в РЕСПЕКТ-ЗОНЕ (отмеченной на трассе конусами) это нахождение обоих автомобилей в базе друг друга. При этом скорость и темп разгона задает автомобиль движущийся первым. В случае, когда такой отрыв происходит и СЕНКО получает преимущество в зоне Furidashi или наоборот оба автомобиля имеют недостаточную скорость, Главным судьей может быть назначен рестарт данного заезда с определением предупреждения виновному участнику. В случае повторного аналогичного нарушения при рестарте этим же водителем – данному участнику присуждается 100 штрафных очков за заезд. Второй автомобиль (АТУЙ) так же не должен умышленно сдерживать разгон, за что может быть пенализован.

19
После окончания РЕСПЕКТ-ЗОНЫ наступает ЗОНА ФУЛЛ-ТРОТЛ, где участники свободны в выборе разгонной динамики. Производить АТУЙ ФУРИДАШИ в базе автомобиля СЕНКО – ЗАПРЕЩЕНО. Ставиться в занос можно так чтобы передний бампер (крайняя его часть) АТУЙ не был далее заднего колеса СЕНКО.

5.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ И ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ

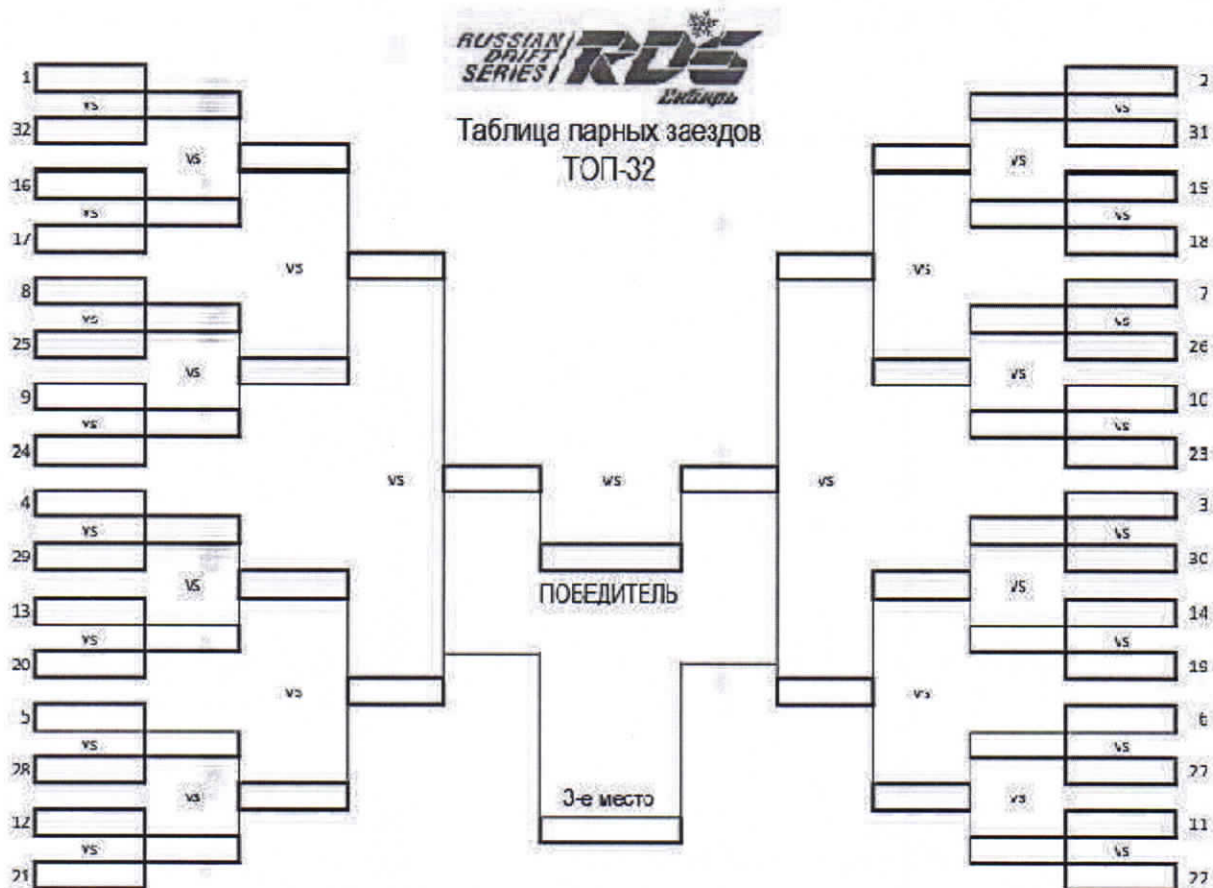
5.3.1. Общее количество баллов в попытке Тансо приравнивается к нулю, если:

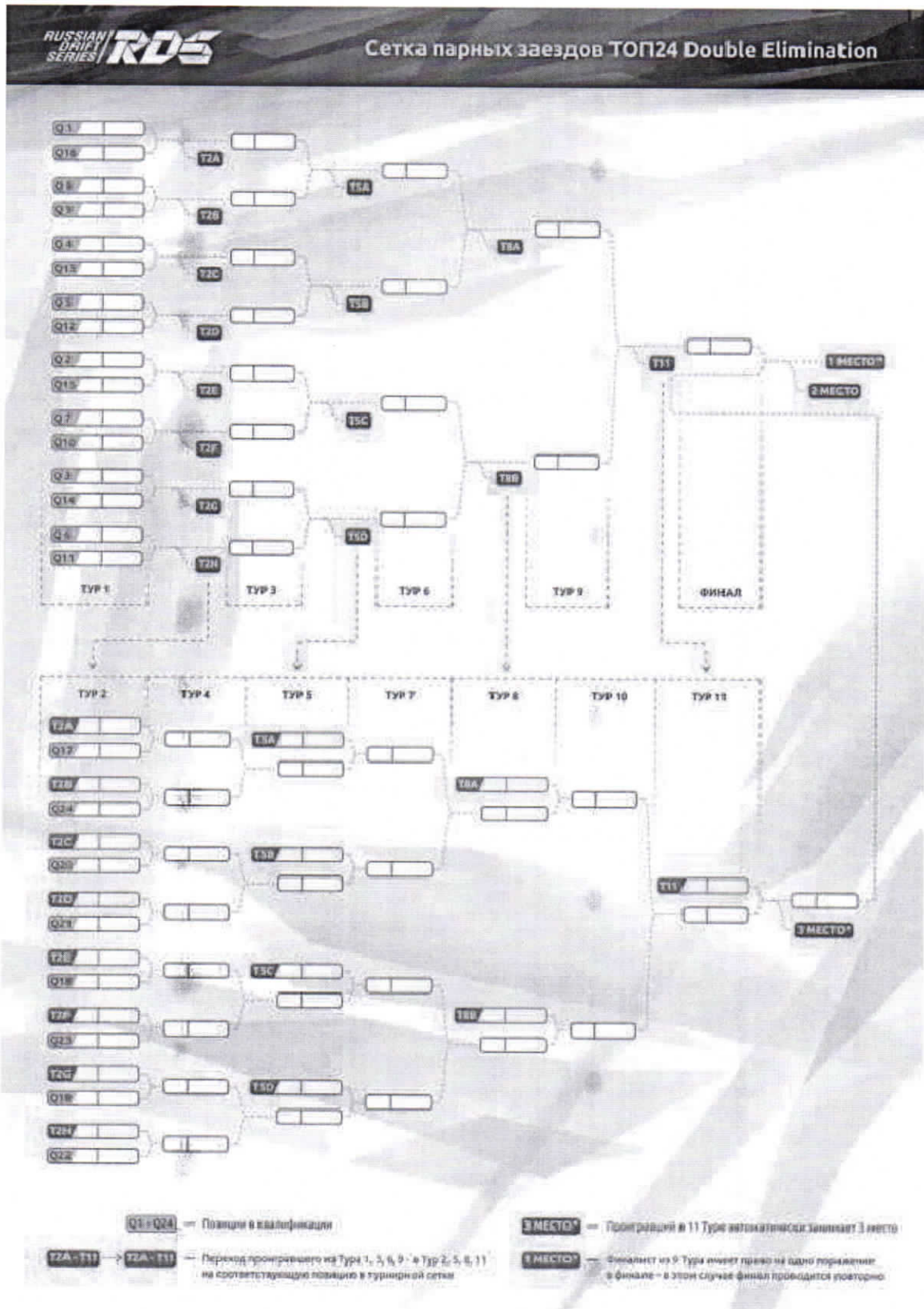
- автомобиль развернуло во время заноса, и он критически потерял скорость – остановился;
- автомобиль проехал без заноса существенную часть оцениваемого участка трассы (более 50 м);
- автомобиль выехал за границы трассы 3 (или более) колесами;
- автомобиль АТУЙ допустил отставание от автомобиля СЕНКО на расстояние более 10 метров и находился в таком положении продолжительное время (более 5 сек) или неоднократно по прохождению классифицируемого заезда Цуйсо.
- автомобиль СЕНКО резко замедлился или ушел с заданной траектории чем существенно осложнил движение АТУЙ параллельно на близком расстоянии, в следствии чего АТУЙ вынужден: остановиться, выпрямиться в движении и замедлиться, совершил контакт;

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ №1
к «Правилам проведения соревнований по drifting «РДС-Сибирь»





ПРИЛОЖЕНИЕ №2
к «Правилам проведения соревнований по дрифту «РДС-Сибирь»

НАЧИСЛЕНИЕ ОЧКОВ ДЛЯ СЕТКИ «ТОП24» DOUBLE ELIMINATION

Цуйсо	
1 место	210
2 nd	180
3 rd	150
ТОР 5-6	120
ТОР 7-8	95
ТОР9-12	55
ТОР13-16	40
ТОР17-24	20

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

НАЧИСЛЕНИЕ ОЧКОВ ДЛЯ СЕТКИ «ТОП32» SINGLE ELIMINATION

Цуйсо	
1 место	200
2 nd	180
3 rd	160
ТОР 8	140
ТОР 16	110
ТОР32	80

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

ПРИЛОЖЕНИЕ №3
к «Правилам проведения соревнований по дрифту «РДС-Сибирь»

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.

2 Безопасность

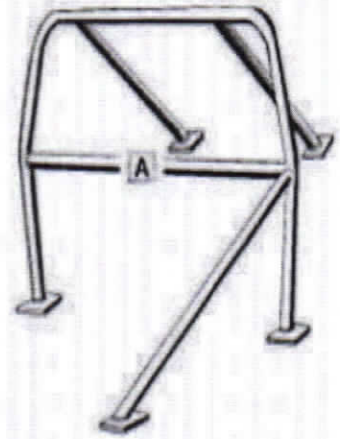
2.1 Автомобили участвующие в соревнованиях рекомендовано оснащать каркасом безопасности.

2.1.1 Вварные каркасы безопасности должны соответствовать требованиям ст.253 Приложения J МСК FIA.

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.

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

2.2 Сидение Водителя обязано быть заменено на спортивное. В автомобилях допускается установка максимум 2-х спортивных сидений.

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 Крепления сидений должны соответствовать ст. 253.16 Приложения J МСК FIA.

2.3 В автомобиле для каждого сиденья должны быть установлены 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 Рекомендуются 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 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.

2.5 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.

2.6 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.

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

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

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

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.

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

3.2.2 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.

3.2.3 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.

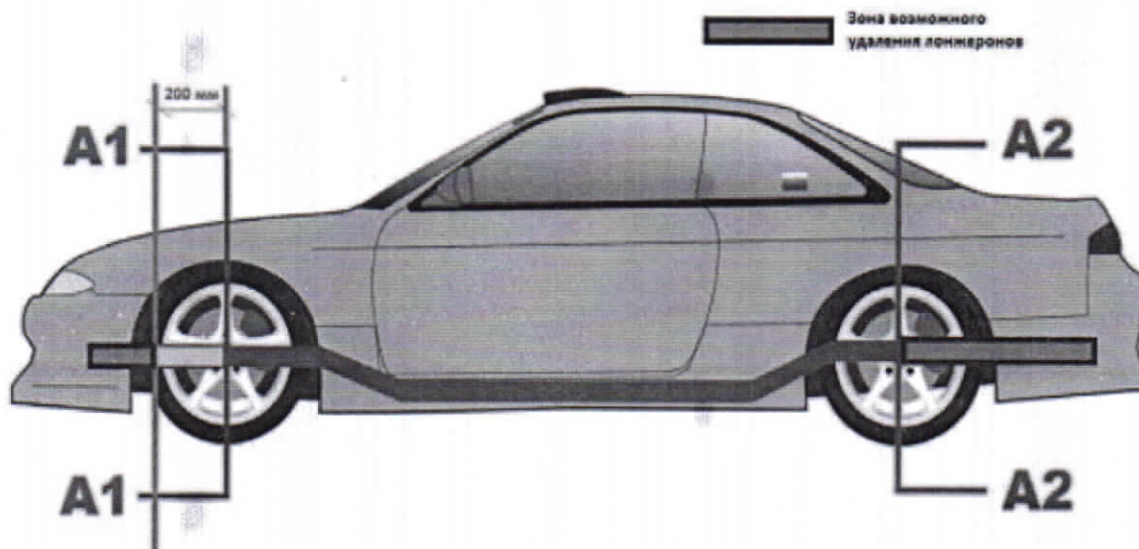
3.2.4 Буксирные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

3.3 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.

3.3.1 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.

3.4 Запрещается удалять и облегчать несущие элементы кузова (за исключением изменений, описанных в п. 5.2.3 настоящего Регламента). 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.

3.5 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):



3.6 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.

3.7 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.

3.8 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.**

3.9 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.**

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

3.11 Антикрылья, спойлеры – свободные

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

3.13 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.

3.14 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.

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

4 Двигатель, его системы, трансмиссия

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

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 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 Топливная система

4.3.1 Количество, марка и расположение топливных насосов свободные. 4.3.2 Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа. Магистрали могут проходить через салон, но без разъемов внутри кроме мест прохождения через передние и задние переборки. Запрещается прокладка топливных магистралей в непосредственной близости от карданного вала.

4.3.3 При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени.

4.3.4 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. Крепление бака на новом месте должно быть осуществлено не менее чем двумя стальными лентами минимальным размером 20*0,8 мм 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. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5 мм и площадью не менее 1000 мм². Топливный бак и его заливная горловина, расположенные в салоне или багажном отсеке, должны быть отделены от пассажирского салона жестким кожухом (обязателен для двухобъемных автомобилей) или жесткой перегородкой, непроницаемыми для жидкости и огня.

4.4 Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключаяющий 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.

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

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

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

5 Рулевое управление

5.1 Разрешается установка любого рулевого колеса только с замкнутым ободом.

5.2 Не допускается установка рулевого колеса с видимыми повреждениями

5.3 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.

6 Тормозная система

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

6.2 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.

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

6.4 Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

7 Подвеска

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

8 Колеса

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

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

8.3 Диски, изготовленные из магния запрещены.

8.4 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.

8.5 Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

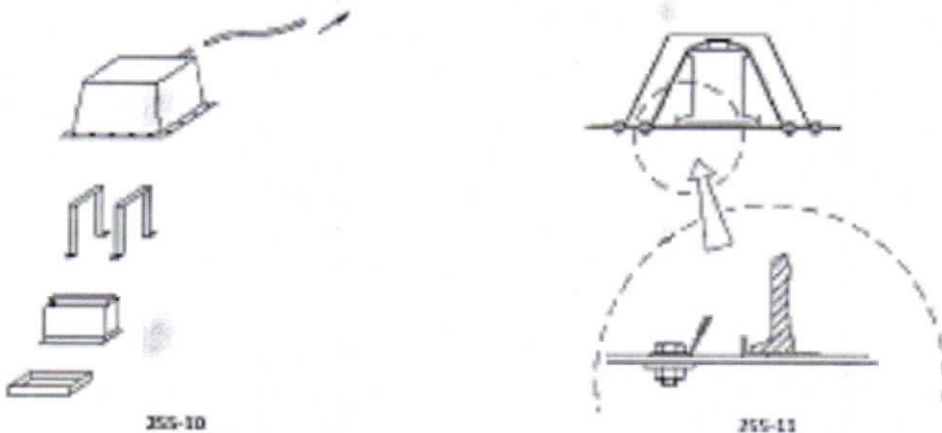
8.6 Для увеличения колеи разрешено использование проставок.

8.7 Соревнования 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 265мм.

9 Электрооборудование

9.1 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.

9.2 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. 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 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.



9.3 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.

10 Экипировка участников

10.1 Обязательно применение шлемов закрытого или открытого типа в соответствии с Приложением 15 к КиТТ 2018 года (омологация для автомобильного спорта).

10.2. Водители должны быть одеты в защитный комбинезон, перчатки, подшлемник, длинное бельё, носки и ботинки, отвечающие требованиям, изложенным в Приложении № 15 к КиТТ 2018 г. (омологация для автомобильного спорта).

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

ЗАЯВКА

на участие в ___ этапе Российской дрифтзаявсерия - Сибирь
_____ 2019 г.

Стартовый номер: _____

Водитель (Ф.И., лицензия): _____

Команда _____

Адрес, контактный телефон _____

Марка, модель автомобиля _____

Механик _____

Механик _____

Технический автомобиль: _____

Я _____ (фамилия И.О.) настоящим подтверждаю, что ознакомлен с регламентом соревнования, принимаю условия проведения соревнования; освобождаю организатора как от ответственности за возможные убытки и ущерб, нанесенные мне и моему имуществу во время соревнования, так и за ущерб и убытки, причинные моими действиями третьим лицам и их имуществу; обязуюсь беспрекословно выполнять указания и решения организатора и судей.

Подпись: _____

Отметки официальных лиц соревнований:

Медицинская комиссия:

Допущен / не допущен _____ (подпись)

Административная комиссия:

Соответствует / не соответствует _____ (подпись), оплачен взнос _____

Техническая комиссия:

Соответствует / не соответствует _____ (подпись)