

ВСЕМИРНАЯ ДРИФТ ЛИГА



УТВЕРЖДЕНЫ

Протоколом Правления Общества с ограниченной
ответственностью «Всемирная Дрифт Лига»

№ 3 от 15 ноября 2024 года

**ПРАВИЛА СУДЕЙСТВА СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТУ,
ОРГАНИЗУЕМЫХ ВДЛ
(Руководство по судейству ВДЛ)**

редакция 2025г.

Оглавление

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:	3
1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.	3
2. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ	10
2.1. СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ	10
2.2. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ	11
2.3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ. ЗАПРАВКА. <i>ЗОНЫ ОГРАНИЧЕННОГО ДОСТУПА</i>	12
2.4. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАКЛЕЙКИ И РЕКЛАМА	17
3. УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЙ. АВТОМОБИЛИ.	18
3.1. ТРЕБОВАНИЯ К СПОРТСМЕНАМ	18
3.2. АВТОМОБИЛИ, ЭКИПИРОВКА ПИЛОТОВ	19
4. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ НА СОРЕВНОВАНИЕ	20
4.1. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ	20
4.2. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ	22
5. ХОД СОРЕВНОВАНИЯ	22
5.1. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ И МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК	22
5.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ	24
5.3. БРИФИНГ	25
5.4. <i>ОТКРЫТИЕ. ПАРАД. МАРКЕТИНГОВЫЕ АКТИВНОСТИ</i>	26
6. СУДЕЙСТВО ДРИФТА	29
6.1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СУДЕЙСТВА	29
6.2. ТРАЕКТОРИЯ	31
6.3. УГОЛ ЗАНОСА	32
6.4. СТИЛЬ	32
6.5. КЛАССИФИКАЦИЯ ОШИБОК	33
6.6. ПЕНАЛИЗАЦИЯ	34
6.7. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	35
7. СОДЕРЖАНИЕ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЗАЕЗДОВ	36
7.1. СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА	36
7.2. ТРЕНИРОВКА	39
7.3. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)	40
7.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	43
7.5. ТАЙМАУТ (COMPETITION TIMEOUT)	52
7.6. <i>ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ АВАРИИ</i>	53
Приложение №1 Системы проведения парных заездов	55
Приложение №2 Примеры таблиц для начисления очков	58
Приложение №3 Таблица пенализаций	59
Приложение №4 Форма одежды в зонах ограниченного доступа	59

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:

Настоящие Правила разработаны на базе Правил вида спорта «автомобильный спорт», утвержденных Министерством спорта России, с учётом правил соревнований Международной автомобильной федерации (далее – FIA) и являются нормативным документом для организации и проведения соревнований по автомобильному спорту в спортивной дисциплине «дрифт» (номер-код спортивной дисциплины 166 014 1 8 1 1 Л), организованных ООО «Всемирная Дрифт Лига».

Настоящие Правила не противоречат Правилам организации соревнований по дрифту, утвержденным Общероссийской общественной организацией автомобильного спорта «Российская автомобильная федерация» (далее Федерация или РАФ), и публикуются на русском языке.

Положения настоящих Правил, являющиеся дополнением к правилам соревнований по дрифту, утвержденным РАФ 28.11.2024, выделены курсивом.

1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

(в скобках даны английские и японские термины, применяемые ФИА)

Брифинг - собрание спортсменов и / или представителей заявителей для получения информации и инструкций от организатора соревнования и судей.

Гоночная дорожка дрифта – часть трассы с покрытием поверхности, по которой должны двигаться участники соревнования. Границей гоночной дорожки может быть кромка между ее поверхностью и прилегающим грунтом или нанесенная краской на твердой поверхности прерывистая или сплошная линия, или установлены маркеры.

Дрифт (Drifting) – спортивная дисциплина, в которой спортсмены соревнуются в мастерстве прохождения гоночной трассы в постоянном управляемом заносе.

Завершение соревнования. Завершением спортивного соревнования считается наиболее позднее из нижеперечисленных событий:

- а) окончание сроков подачи протестов или апелляций либо завершение их рассмотрения;
- б) окончание технических инспекций, проведенных после соревнования в соответствии с настоящими правилами.

Завершенный заезд – заезд, совершенный по всем правилам без критических ошибок и завершившийся пересечением финиша.

Заезд - прохождение спортсменом соревновательной дистанции.

Зона замедления (Deceleration zone) – участок гоночной дорожки, на котором судьями предусмотрена возможность замедления лидера в соответствии с судейским заданием.

Зона ограничения (NO GO ZONE) – дополнительная ограниченная зона, за проезд по которой спортсмен может получить пенализацию в соответствии с судейским заданием. В парных заездах ограничения действуют только для лидера, для преследователя нахождение в указанной зоне разрешено.

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

Зона ремонта - специальная зона, ~~только~~ в которой ~~в рамках тайм-аута~~ могут проводиться все технические работы с автомобилем.

Зона разгона - участок гоночной дорожки от линии старта до последней точки постановки, по которому автомобилям спортсменов разрешено прямолинейное движение для набора необходимой скорости.

Заявитель - юридическое или физическое лицо, принимающее участие в соревновании, обладающее лицензией заявителя и имеющее право заявлять для участия в соревновании спортсменов, механиков и иной персонал, который должен быть внесён в заявку на участие в соревновании, в соответствии с регламентом соревнований.

Квалификационное задание – часть судейского задания, в которой прописываются требования к одиночному заезду.

Команда - несколько пилотов, заявленных по одной действующей лицензии заявителя и под одним названием для участия в командном зачете одного соревнования, нескольких соревнований, чемпионатов, кубков.

Клип – визуально определенный элемент судейского задания, определяющий траекторию движения автомобиля на оцениваемом участке.

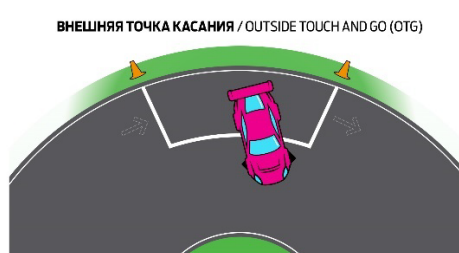
Разновидности клипов:

Клиппинг зона (clipping zone) – часть оцениваемого участка, обозначенная линиями и/или конусами, которую автомобили спортсменов должны пройти по всей её длине, выполняя судейское задание. Для идентификации таких зон используются блок или блоки из нескольких параллельных линий, расположенных на одинаковом расстоянии друг от

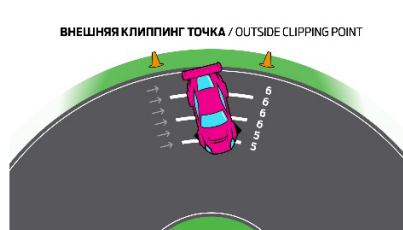
друга, которые образуют периметр клиппинг зоны и обозначают её глубину.



Место касания (TG, touch-and-go) – небольшая часть оцениваемого участка, отмеченная на покрытии трассы и/или обозначенная конусами, которую автомобили спортсменов должны коснуться в произвольном месте, но непременно в границах, обозначенных разметкой и/или конусами.



Клиппинг точка (CP, clipping point) – клиппинг зона, состоящая только из одного короткого блока линий, обозначенная на оцениваемом участке, которую, согласно судейскому заданию, должны пройти автомобили спортсменов.



Внешняя: зона (OUT, OZ, Outside Zone), место касания, клиппинг точка. Клиппинг зона, место касания или клиппинг точка, прохождение которой предусматривается задними колёсами автомобиля. Как правило, располагается на внешней стороне гоночной дорожки, но, в соответствии с судейским заданием, может смещаться к центру.

Внутренняя: зона (IN, IZ, Inside Zone), место касания, клип IC (Inside Clip). Клиппинг зона, место касания или клиппинг точка на траектории,

прохождение которой предусматривается передними колёсами или бампером автомобиля. Как правило, располагается на внутренней стороне гоночной дорожки, но, в соответствии с судейским заданием, может смещаться к центру.

Корректный заезд лидера (Chaseable lead run) — заезд, при котором были пройдены все клиппинг-зоны, собраны все внутренние клиппинг-пойнты с сохранением достаточной скорости и замедлением/торможением в зонах, обозначенных судейским заданием, что дает преследователю реальную возможность следовать за лидером, повторяя его траекторию, двигаясь при этом на близком расстоянии от него. Лидер определяет скорость дрифта, которая должна, в свою очередь, соответствовать характеру трассы и скорости спортсмена во время квалификационных и тренировочных заездов.

Лидер (leader, senko) – роль спортсмена, идущего первым в парном заезде.

Лицензия - регистрационное свидетельство, выдаваемое общероссийской спортивной федерацией юридическому или физическому лицу, необходимое для участия в каком-либо качестве в соревнованиях, регламентированных настоящими Правилами.

Лицензия заявителя - лицензия, позволяющая физическому или юридическому лицу заявлять спортсменов и автомобили для участия в соревновании.

Лицензия пилота - лицензия, позволяющая заявленному спортсмену управлять автомобилем в ходе соревнования.

Начало соревнования. Спортивное соревнование начинается со времени начала административных и/или технических проверок и включает в себя как тренировки, так и собственно соревнование.

Недопустимый заезд лидера (Unchaseable lead run) — заезд лидера, в котором его действия вынудили преследователя совершить критическую ошибку.

Незавершенный заезд (DNF - did not finish, Incomplete run) - заезд, в процессе которого спортсменом была совершена критическая ошибка, и для подведения его результата требуется специальное решение судей дрифта.

Нулевой заезд — заезд, в ходе которого спортсмен допускает одну из критических ошибок и в результате получает за него «0 баллов».

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

Официальная тренировка - одиночные или парные заезды пилотов, допущенных к участию в соревнованиях, проходящие на оцениваемом участке.

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

Парные заезды (tandem runs, tsuiso) – заезды, в которых два автомобиля (лидер и преследователь) проходят оцениваемый участок совместно, выполняя судейское задание.

Пенализация – наказание, назначаемое за нарушение Правил или иных регламентирующих документов. Перечень нарушений, за которые назначается пенализация, с указанием возможных ее видов, должен быть включен в регламент соревнования. Пенализация за нарушения, не включенные в такой перечень, устанавливается спортивными комиссарами.

Перезаезд хита (OMT - one more time) - повторный хит, проводимый в случае невозможности выявить победителя по итогам первого хита одной пары спортсменов.

Перекидка (switch, furikaeshi) – смена направления заноса.

Персонал заявителя — все лица, внесенные в заявку и/или аккредитованные (персонально или в группе) заявителем, выполняющие какие-либо функции на соревновании (спортсмены, споттеры, представители, механики, гости, обслуживающий персонал, медиапредставители). Заявитель несет всю полноту ответственности за действия всего персонала.

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

Представитель - лицо, заявленное на соревнование заявителем как официальное и обладающее всеми полномочиями, предоставленными такому представителю регламентом соревнования. Полномочия представителя подтверждаются письменной доверенностью, оформленной надлежащим образом.

Преследователь (chaser, atooi) – роль спортсмена, идущего вторым в парном заезде.

Протест - официальная жалоба, подаваемая заявителем в определенный промежуток времени в отношении действия или упущения со стороны другого участника или официального лица, или в отношении правомочности участия

другого автомобиля.

Прямолинейное движение – движение, во время которого вектор перемещения совпадает с продольной осью автомобиля.

Разделительная линия – линия, разделяющая полосы для движения лидера и преследователя в зоне разгона.

Результативный заезд – заезд, по итогам которого выставлена оценка судьями дрифта. Нулевой заезд – разновидность результативного заезда.

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

Ретардер, шикана (retarder, chicane) – связка поворотов, обычно обозначаемая конусами, которая используется для намеренного замедления.

Сервис парк (service park) / парк сервиса - часть трассы или площадка, где участвующие в заездах автомобили могут находиться и обслуживаться командами в течение соревнований.

Спортсмен или пилот - лицо, обладающее действующей лицензией пилота с правом управления спортивным автомобилем и допущенное до участия в соревновании.

Спортивная санкция - мера ответственности за нарушение субъектом физической культуры и спорта настоящих Правил, положений (регламентов) спортивных соревнований, антидопинговых правил, норм и требований соревнований.

Споттер – аккредитованный организатором эксклюзивный представитель пилота, который обладает правом наблюдать за заездами из специализированной зоны, куда запрещен доступ посторонних лиц, информировать пилота и корректировать его действия.

Стартовая линия - находится в начале гоночной дорожки и является официальным местом старта всех квалификационных и парных заездов.

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

Судейское задание – установленные судьями дрифта требования к прохождению зоны разгона и оцениваемого участка, в которых определены процедура старта, начало и конец оцениваемого участка, замедления и

ограничения, сектора для оценки, клипы и т.п. Обязательным является графическое изображение судейского задания с условными обозначениями всех зон перед началом квалификационных или парных заездов.

Судья дрифта – спортивный судья, работающий в составе коллегии от 1 до 3 человек, разрабатывающий судейские задания и принимающий решения по начислению баллов в квалификации и определяющий победителей в парных заездах дрифта.

Таймаут (competition timeout) – разрешенная руководителем гонки хронометрируемая остановка заездов для проведения работ с автомобилем. Длительность таймаута 5 минут, если регламентом не определено иное.

Территория соревнования – описанная в регламенте территория, специально подготовленная в соответствии с правилами проведения соревнований по дрифту.

Технический проезд (BYE RUN) – обязанность спортсмена в хитах продемонстрировать свою готовность к заезду при отсутствии соперника, для чего он должен по команде судьи старта своим ходом без посторонней помощи доехать до линии постановки и пересечь её.

Технический сход - невозможность спортсмена продолжать соревнования из-за технических проблем с его автомобилем, о чем сделано заявление спортсмена или его представителя официальным лицам соревнования в любой устной или письменной форме, включая, но не ограничиваясь: сообщения в мессенджерах, электронной почте, смс. Заявление о техническом сходе не может быть отозвано.

Трасса – специально построенное или подготовленное гоночное полотно с характерными сооружениями, используемая для соревнований, включая гоночную дорожку вместе со всеми зонами вылета, барьерами или сооружениями безопасности, сетчатыми ограждениями и стенками.

Хит (heat/battle) – два заезда подряд одной пары спортсменов, со сменой ролей во втором заезде.

Хот-пит (hot pit) – техническая остановка автомобилей между заездами одного хита в строго отведённой и визуально обозначенной зоне для выполнения быстрого ремонта и проверки технического состояния автомобиля. Время разрешенного пребывания в хот-пит зоне 1 (одна) минута, если регламентом не определено иное.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

2.1. СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ

2.1.1. Соревнования по спортивной дисциплине «дрифт» состоят из трех частей:

- Официальные тренировки,
- Квалификация (одиночные заезды),
- Хиты (парные заезды).

2.1.2. Квалификация, как правило, состоит из двух заездов для каждого спортсмена, но регламентом может быть предусмотрено изменение количества попыток в зависимости от спортивной квалификации спортсменов, участвующих в соревновании.

2.1.3. По результатам квалификации начисляются очки и формируется сетка парных заездов по выбранной системе.

2.1.4. Организатор на свое усмотрение выбирает систему проведения парных заездов - «олимпийская система», «олимпийская система с выбыванием после двух поражений (Double Elimination)» или «круговая система». Система проведения парных заездов описывается в регламенте соревнования и может быть изменена только решением коллегии спортивных комиссаров (КСК). Примеры формирования сеток парных заездов приведены в Приложении 1 к Правилам.

2.1.5. Парные заезды (хиты) – основная часть соревнования, в которой участвуют только спортсмены, прошедшие квалификацию (имеющие не нулевой результат). Для каждой пары проводится серия из двух заездов со сменой лидера во втором заезде, в которой судьями дрифта определяется победитель.

2.1.6. Победитель соревнования определяется по наибольшей сумме очков, полученной за квалификационные и парные заезды.

2.1.7. Остальные места распределяются в порядке уменьшения суммы очков среди спортсменов, имеющих результат как минимум в квалификационных заездах.

2.1.8. В случае равенства результатов по итогам соревнования у двух или более пилотов, приоритет имеет пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации. Распределение мест в случаях повторного равенства описывается в регламентах соревнования.

2.1.9. В случае форс-мажора и/или из соображений безопасности КСК имеет право по докладу руководителя гонки перенести классифицируемые заезды как в рамках одного дня, так и на любой другой день.

2.1.10. Если соревнование останавливается по причине форс-мажора, то

КСК, официально признав форс-мажорные обстоятельства, принимает решение об отмене, переносе или прекращении соревнования.

Решение об отмене соревнования выносится в случаях, когда форс-мажорные обстоятельства не позволили начать классифицируемые заезды. Награждение не проводится, итоговая классификация не составляется.

Если условия позволяют завершить соревнование в другой день, классифицируемые заезды могут быть перенесены полностью, либо частично.

В случае принятия решения о прекращении соревнования при начислении очков по результатам этапа применяются следующие правила:

- В случае наступления форс-мажорных обстоятельств до окончания первого раунда парных заездов соревнование признается несостоявшимся, очки в зачет многоэтапного соревнования не начисляются, награждение не проводится.*
- Если какой-либо раунд парных заездов был завершен, а следующий раунд завершить не успели, соревнование признается состоявшимся. В этом случае итоговым результатом пилота является 50 % от суммы очков, начисленных в соответствии с таблицей 1 и 2 за победы в завершенных раундах. Награждение проводится по результатам текущей классификации.*

2.2. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ

2.2.1. Соревнования по дрифту могут проводиться на трассах с асфальтовым или асфальтобетонным покрытием.

Соревнования проходят на объектах спорта, включенных во Всероссийский реестр объектов спорта, или территориях (местах проведения), специально подготовленных для проведения официального спортивного соревнования в соответствии с Федеральным законом от 4 декабря 2007 года № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации».

2.2.2. Минимальная ширина гоночной дорожки не менее 8 метров.

2.2.3. Выбранная конфигурация гоночной дорожки должна иметь достаточно места для разгона и предусматривать как минимум одну перекладку (смена направления заноса).

2.2.4. Места для расположения судей дрифта должны находиться на возвышении и быть расположены с таким расчетом, чтобы иметь непрерывный панорамный обзор всего оцениваемого участка.

2.2.5. Гоночная дорожка должна иметь разгонную прямую (зона разгона), которая позволяет автомобилям достаточно ускориться до входа в первый поворот оцениваемого участка, чтобы продемонстрировать свое мастерство и весь потенциал автомобиля и сохранить достаточную скорость на всем участке.

2.2.6. Клипы, линия старта, респект-зона, зона постановки и другие элементы судейского задания должны быть отмечены на трассе таким образом, чтобы спортсмен мог отчетливо видеть установленные ориентиры. При легком контакте с ними автомобиля эти ориентиры должны быть безопасными как для автомобиля, так и для собственной конструкции. В случае разрушения таких ориентиров (стоек, конусов, знаков) от контакта с автомобилем, они или их элементы не должны нанести вред участникам и зрителям.

2.2.7. При составлении плана трассы и плана обеспечения безопасности необходимо предусмотреть возможность оперативного прибытия транспортных средств медицинской, противопожарной и спасательной служб (в т.ч. бригады извлечения) в любую точку трассы за кратчайшее время.

2.2.8. Руководитель гонки и комиссар по безопасности в присутствии представителя организатора обязаны до начала соревнования принять трассу, убедиться в ее безопасности и соответствии требованиям и подписать акт принятия трассы. Могут быть дополнительно установлены требования по лицензированию трассы.

2.2.9. Во время соревнования все участники, включая персонал, обязаны соблюдать схемы движения по территории соревнования. Схема публикуется на официальном табло соревнования до начала официальных тренировок.

2.2.10. Режим тишины – режим нахождения на территории соревнования, объявленный организатором, во время которого уровень шума, производимого участниками соревнования (в том числе персоналом), не должен превышать 60дБА. Во время режима тишины в том числе запрещено проигрывать музыку, производить шумные ремонтные работы и запускать двигатели спортивных автомобилей.

Время действия режима тишины указывается в регламенте (торжественные церемонии, брифинги, ночное время и т.д.). Нарушение режима тишины пенализируется.

2.3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ. ЗАПРАВКА. ЗОНЫ ОГРАНИЧЕННОГО ДОСТУПА

2.3.1. Меры безопасности на трассах принимаются для защиты зрителей, участников, представителей прессы, официальных лиц и обслуживающего персонала соревнований. При разработке мер безопасности во внимание должны быть приняты характеристики трассы (покрытие, прилегающие

площадки, здания и сооружения), а также скорости, достигаемые в любой точке трассы.

2.3.2. Организатор при проведении соревнования разрабатывает и согласовывает в порядке, определенном законодательством РФ, план мероприятий по обеспечению общественной безопасности и общественного порядка во время проведения мероприятия.

2.3.3. Организатор, при участии руководителя гонки и комиссара по безопасности, до начала соревнований составляет план обеспечения безопасности во время спортивных заездов, который включает схему трассы с расположением всех служб и судейских постов, направления движения спортивных автомобилей, а также информацию о работе служб и другую информацию, влияющую на безопасность.

2.3.4. Для обеспечения безопасности организатор может ограничивать доступ людей в некоторые зоны соревнования и устанавливать там особые правила поведения. В такие зоны допускаются только те лица, которые имеют право находиться в данной конкретной зоне, прошли инструктаж по технике безопасности (о чем имеется запись в журнале инструктажа) и имеют соответствующий пропуск (билет, браслет, бейдж). *Список зон ограниченного доступа – п.2.3.14. Организатор может выделить на этапе и другие зоны ограниченного доступа.*

2.3.5. Любое техническое обслуживание автомобиля разрешено осуществлять только в парке сервиса или месте, разрешенном организатором, а также в боксах (при их наличии).

Схему расположения палаток, зон обслуживания и автомобилей в парке сервиса определяет организатор.

При размещении в парке сервиса все участники обязаны иметь палатку/место в общей командной палатке для размещения заявленных автомобилей для каждого автомобиля заявителя, в том числе запасных (если предусмотрены). Палатка должна иметь защитную подстилку размером не менее 3х6 м под обслуживаемый автомобиль, непроницаемую для каких-либо жидкостей, включая ГСМ.

Зона, выделенная для размещения участника, должна быть неизменно представительной и чистой с момента открытия входа для зрителей до официального закрытия соревнования. На нарушителей данного требования может быть наложен денежный штраф.

Демонтаж палатки и/или зоны обслуживания в парке сервиса, сбор и вывоз запасных частей и шин, автомобиля, равно как и любого другого имущества, возможны только по предварительному согласованию с организатором и с его разрешения, после подписания акта передачи места для размещения, но в любом случае только тогда, когда вход для зрителей в парк сервиса закрыт. На некоторых трассах, в силу их конфигурации, может быть организован

выездной парк сервиса с дополнительной зоной заправки и шиномонтажом. Требования к размещению в выездном парке сервиса определяются регламентом соревнования.

2.3.6. Максимальная разрешенная скорость движения автомобилей, самокатов, велосипедов, скутеров и т.п. во всех зонах соревнования с разрешенным доступом зрителей (*включая сервис-парк, основной и выездной*) — 5 км/ч. Рекомендуются сопровождение движущегося в указанной зоне автомобиля механиком или другим членом команды, который идет рядом с автомобилем и постоянно касается его рукой для контроля скорости.

2.3.7. На протяжении тренировочных и соревновательных заездов пилоты могут использовать для движения в управляемом заносе только оцениваемый участок, если иное не разрешено руководителем гонки.

2.3.8. Категорически запрещено использование пробуксовки задних колес вне зоны прогрева колес и/или оцениваемого участка, если оно прямо не разрешено руководителем гонки.

2.3.9. При размещении в парке сервиса в расположении команды должно находиться минимум по два огнетушителя, имеющих не истекший срок годности, емкостью огнегасящего вещества не менее 4 кг каждый, для каждого автомобиля, в том числе запасного.

2.3.10. Место для заправки автомобилей топливом должно быть определено организатором в регламенте и организовано с обязательным соблюдением правил противопожарной безопасности.

Участники могут заправлять автомобили только в разрешенных местах и с соблюдением всех правил противопожарной безопасности.

2.3.11. Минимальные обязательные требования к процедуре заправки:

2.3.11.1. Во время заправки двигатель автомобиля должен быть заглушен, главный выключатель электропитания выключен.

2.3.11.2. Во время заправки нахождение человека в автомобиле запрещено. В виде исключения допускается нахождение во время заправки в автомобиле полностью экипированного пилота. При этом ремни безопасности должны быть расстегнуты, дверь открыта, дверная сетка (при наличии) отстегнута и не создает препятствий для покидания автомобиля.

2.3.11.3. Лица, производящие заправку, должны иметь при себе огнетушитель (несколько огнетушителей), специально предназначенный для тушения горючих жидкостей, с общей массой пламегасящего вещества не менее 4 кг.

2.3.11.4. Лица, производящие заправку, в обязательном порядке должны

быть одеты в закрытую одежду из плотной не синтетической ткани, полностью закрывающей руки и ноги, и обуты в закрытую обувь. Рекомендуются применение пламезащитной омологированной экипировки.

2.3.11.5. Разлитое топливо должно быть немедленно убрано лицами, осуществляющими заправку автомобиля.

2.3.12. Запрещено оставлять в зоне заправки емкости с топливом, а также пустые емкости. Хранение ГСМ в ходе соревнования разрешается в отдельно выделенном организатором месте, либо в распоряжении команды при соблюдении правил противопожарной безопасности и ограничении доступа к топливу посторонних лиц. Участник обязан обеспечить противопожарную безопасность на протяжении всего соревнования.

2.3.13. Время пребывания автомобиля в заправочной зоне не должно превышать время, необходимое для его заправки, по окончании которой автомобиль обязан немедленно покинуть зону заправки.

2.3.14. Зоны ограниченного доступа:

Группа	Зоны ограниченного доступа	Пропуск
Спорт	Трасса Стартовый накопитель Зона прогрева шин	Браслет пилота
	Зона заправки и хранения ГСМ	Браслет пилота Браслет механика Бейдж представителя Бейдж споттера
	Зона хот-пита и ремонта 5 мин Пит-лейн	Браслет пилота Браслет механика Бейдж представителя Бейдж споттера Браслет и жилет медиа
	Точки фото/видеосъемки на трассе	Браслет и жилет медиа
Сервис	Сервис-парк (основной и выездной) Боксы	Браслет пилота Браслет механика Бейдж представителя Бейдж споттера Браслет гостя Браслет STAFF Браслет медиа
Участники	Секретариат (штаб) соревнования	Браслет пилота Бейдж представителя Бейдж споттера
	Помещение для брифингов	Браслет пилота Бейдж представителя Бейдж споттера
	Зона для споттеров	Бейдж споттера

	Парад	Браслет пилота Бейдж представителя Бейдж споттера Браслет гостя
	Палатка/зона пилотов	Браслет пилота Браслет механика Бейдж представителя Бейдж споттера Браслет гостя Браслет и жилет медиа
Зрительская	Трибуны	Билет зрителя
Медиа	Пресс-центр	Браслет медиа

2.3.15. Для присутствия в зонах с ограниченным доступом автомобили, спортсмены и персонал команды должны соответствовать требованиям, обладать пропуском (бейдж, браслет и т. п.), выданным организатором, а также соблюдать правила нахождения в зоне ограниченного доступа (в том числе в части одежды).

Представители службы безопасности организатора вправе требовать предъявления соответствующего пропуска у любого лица, которое направляется в зону ограниченного допуска.

Пропуск является собственностью организатора. Организатор оставляет за собой право лишить доступа в ограниченную зону за несоблюдение предписанных требований поведения, в том числе за нарушения пропускного режима, такие как:

- несанкционированная передача пропуска третьим лицам;
- нахождение в зоне ограниченного доступа без соответствующего пропуска либо с чужим пропуском.

Ответственность за нахождение персонала заявителя в зонах ограниченного доступа (в том числе за все пропуска, выданные персоналу) несет заявитель и пилот. За нарушение правил поведения в этих зонах организатором могут быть наложены штрафные санкции.

2.3.16. Организатор вправе отказать в присутствии в зоне ограниченного доступа любому лицу, если это может представлять опасность для него самого или окружающих.

2.3.17. Перемещение во всех зонах, кроме группы «спорт» и «сервис», разрешено только пешком.

2.3.18. Для проведения ремонта спортивных автомобилей во время таймаута и обслуживания их между заездами одного хита организатор предусматривает две смежные зоны ограниченного доступа: выездная зона ремонта и зона хот-пита.

2.3.19. Для выезда и возвращения в боксы спортивных автомобилей может использоваться зона выезда из боксов (пит-лейн). Она выделена в отдельную зону ограниченного допуска, так как по ней спортивные

автомобили могут двигаться со скоростью до 60 км/ч. В этой зоне на некоторых трассах может производиться ремонт спортивных автомобилей. В этом случае скорость автомобилей в зоне работ должна быть снижена до 5 км/ч.

2.3.20. Использование средств индивидуальной мобильности (СИМ — транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя) на территории проведения соревнования разрешено лицам старше 16 лет и со скоростью не выше 10 км/ч, а в зонах с доступом зрителей — не выше 5 км/ч (п. 2.3.6).

2.3.21. Во всех зонах ограниченного доступа запрещено пребывание лиц в состоянии алкогольного или иного опьянения, а также с любыми животными.

2.3.22. Возрастное ограничение для присутствия в зонах группы «спорт» — 18 лет. Исключение: спортсмены, допущенные к соревнованию в соответствии с правилами с 16 (15) лет.

2.3.23. Форма одежды в зонах ограниченного доступа регламентирована. Минимальные требования к одежде и обуви описаны в Приложении № 4.

2.3.24. Согласно Федеральному закону от 23.02.2013 N 15-ФЗ ст. 12 п 1. запрещено курение на всей территории проведения соревнования, кроме специально отведенных для курения мест.

2.4. ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАКЛЕЙКИ И РЕКЛАМА

2.4.1. На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в соревнованиях, размещаются официальные наклейки со стартовыми номерами и обязательной рекламой, предоставляемые организатором. Схема расположения наклеек публикуется в регламенте.

Отказ от нанесения на автомобиль эмблемы соревнования и стартовых номеров не предусмотрен. Условия отказа от размещения рекламных наклеек публикуются в регламенте.

2.4.2. В течение всего соревнования официальные наклейки должны находиться на автомобиле, при этом они должны быть полностью видны и не могут перекрываться какими-либо другими наклейками.

2.4.3. Не разрешается изменять форму и размеры стартовых номеров и рекламных наклеек.

Размещение любого из элементов рекламных материалов вне указанного места либо с нарушениями ориентации считается нарушением брендинга. Организатором может быть допущено отступление от изложенной схемы отдельным решением на основании доклада технического комиссара.

2.4.4. Фамилия и национальный флаг пилота должны быть нанесены на

передних крыльях или задних боковых окнах с обеих сторон (высота букв не менее 6 см). На международных соревнованиях фамилии должны быть написаны на английском языке, на национальных соревнованиях допускается написание как на английском, так и на русском.

2.4.5. Организатором может быть предусмотрено размещение необязательной (опциональной) рекламы, от которой можно отказаться на условиях, изложенных в регламенте соревнования.

2.4.6. За нарушения вышеуказанных требований на пилота могут налагаться санкции, вплоть до недопуска или исключения из соревнования.

2.4.7. Автомобили участников могут нести на себе любую дополнительную рекламу, если она:

- не противоречит законодательству РФ и регламентации ФИА и РАФ;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек организатора и стартовых номеров;
- не ухудшает видимость через стекла автомобиля;
- не является политической и религиозной по сути;
- не является оскорбительной.

2.4.8. Нанесение на лобовое стекло любых эмблем и наклеек, кроме предоставленных организатором, строго запрещено.

2.4.9. Присутствие на автомобиле стартовых номеров и рекламных материалов любых иных соревнований, гоночных серий, трек-дней и т. п. запрещено.

3. УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЙ. АВТОМОБИЛИ.

3.1. ТРЕБОВАНИЯ К СПОРТСМЕНАМ

3.1.1. В соревнованиях по дрифту могут принять участие спортсмены возрастной группы «мужчины, женщины (16 лет и старше)». В исключительных случаях, после оценки результатов спортсмена, показанных за предыдущие два года, Федерация может дать разрешение на участие с 15 лет.

Для участия в спортивных соревнованиях спортсмен должен достичь установленного возраста в календарный год проведения спортивных соревнований.

3.1.2. Уровни лицензий заявителя и пилота, требуемых для участия в соревновании, должны быть указаны в регламенте этого соревнования.

3.1.3. КСК может из соображений безопасности не допустить к парным заездам пилота, квалификация которого, по мнению судей дрифта, не соответствует

сложности судейского задания.

3.1.4. Все обладатели лицензий пилота могут принимать участие в соревнованиях только при наличии страхования от рисков несчастного случая на время проведения соревнований по автомобильному спорту. Объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с жизнью, здоровьем и трудоспособностью застрахованного. Страховыми рисками являются: смерть, инвалидность или телесные повреждения в результате несчастного случая.

3.1.5. Права и обязанности спортсменов и их представителей

3.1.5.1. Спортсмены имеют право:

- а) своевременно получать необходимую информацию о ходе соревнований, программе соревнований, изменениях в программе соревнований;
- б) обращаться в судейскую коллегию по любому вопросу только через официального представителя своей команды.

3.1.5.2. Спортсмены обязаны:

- а) строго соблюдать положение о соревнованиях, соблюдать настоящие правила, программу соревнований;
- б) быть корректным по отношению ко всем участникам соревнований и зрителям, соблюдать этические нормы в области спорта;
- в) использовать исправную технику, допущенную к участию в соревновании;
- г) соблюдать антидопинговые правила;
- д) соблюдать санитарно-гигиенические требования, медицинские требования, регулярно проходить медицинские обследования в целях обеспечения безопасности занятий спортом для здоровья.

3.1.5.3. Представители имеют право:

- а) при получении официального вызова, присутствовать вместе со спортсменом в коллегии спортивных комиссаров;
- б) заявлять спортсмена на соревнование при прохождении административных проверок и автомобиль при прохождении предварительных технических проверок, получать в секретариате соревнования документацию с промежуточными и итоговыми результатами соревнования;
- в) подавать протест от имени заявителя.

3.1.5.4. Представители обязаны:

- а) соблюдать нормы спортивной этики, быть вежливым по отношению к спортсменам, судьям и зрителям;
- б) знать настоящие Правила, регламенты (положения) о соревнованиях.

3.2. АВТОМОБИЛИ. ЭКИПИРОВКА ПИЛОТОВ. ТЕЛЕМЕТРИЯ.

3.2.1. Автомобили для соревнования по дрифту разделяются на три основных

класса в соответствии с классификацией ФИА:

3.2.1.1. DC1 – класс автомобилей с высоким уровнем подготовки (PRO). Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24 к КиТТ (раздел 1).

3.2.1.2. DC2 – класс автомобилей со стандартным уровнем подготовки (SEMI PRO). Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24 к КиТТ (раздел 1).

3.2.1.3. DC3 – класс автомобилей с минимальным уровнем подготовки (Am). Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24 к КиТТ (раздел 2).

3.2.2. Автомобили должны соответствовать требованиям безопасности, как это указано в Приложении 24 к КиТТ. Регламентом соревнования могут быть установлены дополнительные требования.

3.2.3. Спортсмены, участвующие в соревнованиях по дрифту на автомобилях классов DC1 и DC2, обязаны использовать защитную экипировку в соответствии с требованиями Приложения 15 к КиТТ. Регламентом соревнования могут быть установлены дополнительные требования.

3.2.4. Спортсмены, участвующие в соревнованиях по дрифту на автомобилях класса DC3, обязаны использовать как минимум мотоциклетные шлемы, сертифицированные для дорог общего пользования. Рекомендуется использование экипировки по требованиям Приложения 15 к КиТТ.

3.2.5. Организатор имеет право устанавливать телеметрическое и видеооборудование в каждый автомобиль. Пилотам, не допустившим установку оборудования в свой автомобиль, будет отказано в участии в соревновании. При использовании бортового телеметрического оборудования оно рассматривается как инструмент, помогающий судьям дрифта оценить заезды. Телеметрическое и видеооборудование организатора имеет безусловный приоритет перед аналогичным оборудованием пилота.

Участник несет ответственность за нахождение оборудования на месте первоначальной установки, его сохранность и работоспособность во время соревнования.

4. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ НА СОРЕВНОВАНИЕ

4.1. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

4.1.1. Заявитель, желающий принять участие в соревновании, должен подать заявку на участие не позднее даты окончания приема заявок, обозначенной в регламенте. Заявка может быть отправлена электронными средствами связи.

Такая заявка обязательно должна быть подтверждена представлением организатору на административных проверках оригинала заявки и уплатой (если это требуется) заявочного взноса. Временем подачи заявки в этом случае считается время её отправки электронными средствами связи.

В заявочной форме должна содержаться следующая информация:

- а) наименование, статус и дата соревнования;
- б) графы для внесения фамилии, имени и отчества, а также адреса заявителя, спортсмена(ов), номера их лицензий, даты рождения;
- в) необходимая и достаточная информация об автомобиле;
- г) спортивная дисциплина.

Если регламентом (положением) спортивного соревнования предполагается регистрация персонала заявителя, в заявочной форме должны быть предусмотрены соответствующие графы. Все должным образом зарегистрированные лица считаются участниками соревнования от этого заявителя. При заполнении заявочной формы заявитель и спортсмены, а также иные лица должны расписаться в ней.

4.1.2. Дата и время окончания приёма заявок указываются в регламенте (положении) спортивного соревнования. Для всероссийских и межрегиональных соревнований приём заявок должен оканчиваться не позднее, чем за 7 дней до даты начала соревнования, если иное не предусмотрено регламентом (положением) спортивного соревнования. Для остальных соревнований этот срок может быть сокращён до 3 дней. После окончания приема заявок должен быть опубликован список заявленных пилотов с указанием стартовых номеров. Время и место его публикации должно быть указано в регламенте соревнования.

4.1.3. Заявка является договором между заявителем и организатором. Заявка обязывает заявителя принять участие в соревновании и выполнять требования правил и регламентов, а организатора – выполнить по отношению к заявителю все положения регламентирующих документов.

4.1.4. Участник спортивного мероприятия, заявленный в установленном порядке, осознает и добровольно соглашается нести полную материальную ответственность за все риски (как известные, так и неизвестные) и отказывается от претензий, освобождая от ответственности и судебного преследования организаторов, его представителей и/или сотрудников, других участников, партнеров в случае причинения любой травмы, нетрудоспособности, смерти, ущерба или повреждения, причиняемого лицу или имуществу, во время спортивного мероприятия.

4.1.5. Регламентом (положением) соревнований может предусматриваться максимальное число участвующих автомобилей. В таком случае приоритетность допуска (в том числе к квалификационному отбору) определяется регламентом

(положением) соревнования.

4.1.6. Один и тот же автомобиль может быть заявлен к участию в одном соревновании только один раз, если только регламент (положение) о соревновании не разрешает подачу двух или более заявок одного и того же автомобиля. В таком случае ответственность за заявку делится между всеми заявителями, и автомобиль может участвовать с одним и тем же спортсменом только один раз.

4.1.7. Включение пилота в предварительный список заявленных пилотов на официальном сайте организатора рассматривается как официальное подтверждение приема заявки.

4.1.8. Организатор вправе отказать заявителю в приеме заявки, не позднее окончания срока приема заявок.

4.2. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

4.2.1. Если регламентом (положением) спортивного соревнования предусмотрен заявочный взнос (размер и сроки его внесения), он должен уплачиваться одновременно с подачей заявки. В противном случае заявка будет считаться предварительной.

4.2.2. Заявителю, не оплатившему заявочный взнос, может быть отказано в участии в соревновании. Организатор вправе освободить заявителя от уплаты заявочных взносов частично или полностью.

4.2.3. Заявочные взносы возвращаются:

- кандидатам на участие, чьи заявки были отклонены;
- в случае, если соревнование не состоялось, за исключением случаев возникновения форс-мажорных обстоятельств.

5. ХОД СОРЕВНОВАНИЯ

5.1. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ И МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК.

5.1.1. Все спортсмены, принимающие участие в соревновании, должны пройти административные проверки в соответствии с расписанием соревнования. *После окончания приема заявок главный секретарь составляет график прохождения АП с учетом пожеланий участников. Опоздание на АП относительно графика в рамках расписания соревнования может служить основанием для наложения штрафа.*

5.1.2. На административных проверках представляются следующие документы на каждого спортсмена:

- а) зачётная классификационная книжка, удостоверение спортивного звания;

- б) лицензия заявителя;
- в) лицензия пилота;
- г) оригинал заявки на участие в соревновании;
- д) документ, подтверждающий страхование жизни и здоровья от несчастных случаев.

Для спортсменов младше 18 лет, помимо документов, указанных выше, должно быть представлено нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автомобильному спорту

Регламентом (положением) соревнования могут устанавливаться и иные документы, необходимые для представления на административной проверке.

5.1.3. Медицинский допуск спортсменов осуществляется главным врачом соревнования перед началом заездов. Руководитель гонки или главный врач соревнований могут потребовать от спортсмена пройти медицинский осмотр и/или допинг-контроль в любое время в течение соревнования.

Для получения медицинского допуска спортсмены обязаны иметь медицинское заключение в соответствии с требованиями Приказа Министерства здравоохранения РФ от 23.10.2020 г. №1144н.

Все участники обязаны строго соблюдать законодательство в отношении алкоголя и запрещенных веществ, действующее в РФ. Если в отношении какого-либо пилота возникает подозрение в вождении в состоянии опьянения, у него могут потребовать пройти необходимые тесты. Организатор сохраняет за собой право проводить проверку концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе или иных запрещенных веществ любого участника в любой момент проведения соревнования. В случае положительного результата теста, стоимость его проведения компенсируется участником. Отказ в прохождении такой проверки влечет за собой отказ в старте или исключение из соревнования.

Пилот обязан во время медицинского осмотра сообщить главному врачу соревнования о любых медицинских препаратах, принимаемых им по назначению врача, при необходимости предоставив разрешение на их использование.

5.1.4. Любому заявителю, чьи пилоты не прошли административные проверки в пределах времени их проведения, может быть отказано в участии в соревновании.

5.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ.

5.2.1. Каждый заявитель, заявляющий автомобиль для участия в соревновании, должен представлять автомобиль на входную техническую инспекцию (ВТИ) полностью готовым к старту, с нанесёнными стартовыми номерами и рекламой, предоставляемой организатором, вместе со спортивным техническим паспортом на автомобиль, принимающий участие в соревнованиях. Представление автомобиля на входную техническую инспекцию равнозначно заявлению о его соответствии техническим требованиям и заявленной зачётной группе (классу). Также должна быть представлена экипировка пилотов. Любому автомобилю, не прошедшему входную техническую инспекцию, будет отказано в старте.

После окончания приема заявок главный секретарь составляет график прохождения ВТИ с учетом пожеланий участников. Опоздание на ВТИ относительно графика в рамках расписания соревнования может служить основанием для наложения штрафа.

5.2.2. Предъявляя автомобиль на ВТИ, участник подтверждает, что автомобиль, оборудование безопасности и защитная экипировка соответствуют требованиям регламента и находятся в исправном состоянии.

5.2.3. Участник обязуется немедленно уведомить технического комиссара в случае возникновения любых расхождений между фактическим состоянием автомобиля, оборудования безопасности и экипировки и тем, которое было засвидетельствовано в протоколе ВТИ. Несоответствие автомобиля, оборудования безопасности и/или экипировки требованиям регламента может служить основанием для наложения санкций.

5.2.4. Перед допуском к заездам проводится предстартовая техническая инспекция для контроля наличия и правильности использования оборудования и экипировки. Несоответствие требованиям безопасности и/или наличие опасных технических неисправностей может служить основанием для отказа в старте.

Технические контролеры и/или маршалы старта имеют право по указанию руководителя гонки/технического комиссара и с согласия пилота закрывать двери, капоты, багажники, фиксировать/демонтировать внешние панели кузова и совершать иные действия с автомобилем, направленные на соблюдение требований безопасности.

5.2.5. Каждый автомобиль может быть подвергнут текущей технической инспекции в любое время соревнования. Как правило, контролируются технические параметры, влияющие на результат, и, как правило, без разборки узлов и агрегатов автомобиля. Нарушение требований технической инспекции может привести к применению санкций.

5.2.6. Технический комиссар может в любое время осмотреть и\или опломбировать для дальнейшей проверки автомобиль участника или какие-либо его агрегаты и узлы.

5.2.7. По окончании соревнования регламентом может быть предусмотрено проведение заключительной технической инспекции.

5.2.8. Техническая инспекция никоим образом не меняет того факта, что заявитель, пилот, персонал заявителя несут полную ответственность за безопасную работу автомобиля. Заявитель соглашается с тем, что он лучше всех осведомлен о конструкции и эксплуатации автомобиля, оборудования безопасности и экипировки пилота, а также соглашается с соблюдением всех правил, требований, регламентов и соглашений.

5.2.9. Организатор может ограничить массу допускаемых автомобилей. В этом случае учитывается масса автомобиля, готового к старту, вместе с пилотом в полной экипировке.

Масса автомобиля должна быть не ниже минимально допустимой с момента начала квалифицируемых заездов и на протяжении всего соревнования.

5.2.10. Все автомобили взвешиваются на ВТИ, их масса фиксируется в протоколе взвешивания, если в автомобиле установлен балласт, он может быть опломбирован.

В любой момент соревнований любой автомобиль может быть взвешен.

Если автомобиль не способен достичь зоны взвешивания своим ходом, то он доставляется в нее под контролем судей.

5.2.11. Никакая смазка, жидкость, газ или другая субстанция или материя какой бы то ни было природы не может быть добавлена, помещена или заменена в автомобиле после того, как он был выбран для взвешивания.

Если на выбранном для взвешивания автомобиле отсутствуют какие-либо части, потерянные в результате инцидента на трассе, он остается в зоне взвешивания, пока все отсутствующие элементы не будут доставлены для взвешивания автомобиля.

5.2.12. В зоне взвешивания могут находиться только пилот со своим автомобилем, технический комиссар и технические контролеры. Не допускается нахождение третьих лиц и вмешательство любого рода, если оно не санкционировано вышеуказанными официальными лицами. Пилот и\или автомобиль не могут покидать зону взвешивания без согласия технического комиссара или технического контролера.

5.3. БРИФИНГ

5.3.1. В ходе проведения соревнования проводится как минимум один брифинг,

на котором до участников должны быть доведены ключевые вопросы безопасности и судейское задание. Этот брифинг является обязательным и требует личного присутствия всех пилотов, участвующих в квалификационных и парных заездах, что подтверждается личной подписью. Пилот, не прослушавший обязательный брифинг, не допускается к заездам до момента прохождения индивидуального инструктажа руководителя гонки.

Время и место проведения обязательного брифинга указывается в расписании соревнования. Присутствуя на обязательном брифинге, пилоты обязаны быть в полностью надетом и застегнутом гоночном комбинезоне, брендированном в соответствии с требованиями регламента.

5.3.2. По решению руководителя гонки количество брифингов может быть увеличено.

5.3.3. Как правило брифинг проводится совместно руководителем гонки и судьями дрифта.

5.3.4. Вся информация, доведенная до сведения участников на брифинге, является обязательной для исполнения пилотами и персоналом заявителя.

5.3.5. На обязательном брифинге руководитель гонки должен проинформировать пилотов о порядке действий при возникновении нештатных ситуаций, особенностях правил безопасности на оцениваемом участке и за его пределами, схеме движения по трассе и других важных моментах безопасности.

5.3.6. Судьи дрифта на брифинге представляют предварительное судейское задание с указанием мест старта и финиша и примерным расположением клипов. Окончательное судейское задание с точным обозначением места и конфигурации старта, крайней точки постановки, точным обозначением клипов, а также разделением оцениваемого участка на секторы и оценками за прохождение каждого сектора должно быть опубликовано официальным бюллетенем до начала квалификационных заездов.

5.3.7. На дополнительном судейском брифинге пилот может быть представлен представителем или споттером, если иное не оговорено регламентом. Представитель/споттер обязаны донести всю информацию до пилота, который в данном случае считается получившим ее.

Право посещения брифинга, помимо пилотов, имеют только представитель заявителя, споттер пилота и аккредитованные медиапредставители.

5.4. ОТКРЫТИЕ. ПАРАД. МАРКЕТИНГОВЫЕ АКТИВНОСТИ.

5.4.1. На соревновании могут проводиться торжественные мероприятия: открытие/закрытие соревнования, парад участников, автограф-сессия, церемония награждения. Время и место проведения торжественных

мероприятий указывается в расписании.

5.4.2. Торжественное открытие соревнования проводится в соответствии со сценарием организатора. Присутствие на торжественном открытии всех спортсменов является обязательным. Форма одежды – гоночный комбинезон, если иное не оговорено руководителем гонки.

Во время проведения торжественного открытия на всей территории соревнования должен соблюдаться «режим тишины»: категорически запрещено включать громкую музыку и запускать двигатели спортивных автомобилей и генераторов, пользоваться пневмоинструментом. Нарушение «режима тишины» пенализируется денежным штрафом.

5.4.3. Парад участников — построение пилотов с автомобилями в отведенном организатором месте. В регламенте соревнования указывается, кто из пилотов обязан принять участие в параде, а кто имеет право участвовать «по желанию».

5.4.4. Пилоты должны прибыть для участия в параде в спортивном комбинезоне и с автомобилем. В случае невозможности предоставления автомобиля для парада, пилот обязан получить у руководителя гонки разрешение на участие в параде без автомобиля, на запасном автомобиле или в ином формате. Отсутствие на параде пилота или автомобиля пенализируется.

Порядок построения парада определяется организатором. Выезд на парад закрывается за 5 минут до его начала. Во время парада участники обязаны строго выполнять указания официальных лиц.

Все участники парада могут покинуть зону его проведения только после команды официальных лиц или по согласованию с руководителем гонки.

5.4.5. В расписании соревнования могут быть предусмотрены автограф-сессии для зрителей. Участие в автограф-сессии обязательно для всех пилотов.

Команда имеет право использовать во время парада и автограф-сессии флаги, символику, грид-герлз и/или талисманы команд (маскоты), предварительно согласовав их с организатором.

Любые изменения процедуры парада, связанные с маркетинговой активностью, требуют дополнительного согласования с организатором.

5.4.6. Торжественная церемония награждения проводится в соответствии со сценарием организатора. После завершения финальных заездов пилоты и команды, занявшие 1,2,3 места, а также пилоты - победители квалификации, обязаны прибыть в зону наградного подиума в гоночных комбинезонах и с автомобилями. Присутствие на торжественном открытии всех

задействованных в проведении церемонии спортсменов является обязательным, отсутствие должно быть согласовано с организатором.

До официального начала церемонии награждения грид-герлз и/или талисманы команд (маскоты) по согласованию с организатором могут находиться рядом с автомобилями участников. За минуту до начала церемонии по указанию организатора они обязаны покинуть зону размещения автомобилей и перейти в зрительскую зону. При наличии достаточного пространства в зоне проведения церемонии награждения организатор может предложить грид-герлз и/или талисманам команд (маскотам) перейти для работы в зоны справа и/или слева от наградного подиума.

После окончания официальной части церемонии награждения участники соревнования могут подняться на наградной подиум для записи видео или групповых командных фото.

5.4.7. Обязательные интервью. После церемонии награждения по приглашению пресс-секретаря или иного представителя организатора пилоты, занявшие 1–3 места в личном зачете, а также победитель квалификации, обязаны в установленные организатором сроки прибыть в обозначенную организатором локацию соревнования для участия в записи пост-этапного интервью. Форма одежды: гоночный комбинезон, брендированный в соответствии с требованиями регламента.

5.4.8. При участии в записи любых интервью в официальные дни соревнования, в том числе в студии, на пит-лейн, в сервис парке, пилоты обязаны быть либо в полностью надетых и застегнутых комбинезонах, брендированных в соответствии с требованиями регламента, либо в фирменной командной одежде, не содержащей элементы брендинга и рекламных материалов любых иных соревнований, гоночных серий, трек-дней. Данное требование распространяется в том числе и на спортсменов, прекративших участие в соревновании, но приглашенных на интервью.

5.4.9. В соответствии с расписанием соревнования участникам могут быть разрешены статические фотосессии на трассе при условии строгого соблюдения нижеследующих правил:

- руководитель гонки и представитель автодрома дают разрешения и дополнительно информируют о точном расположении мест, разрешенных для фотосессии;*
- для движения по трассе к месту проведения фотосессий разрешено использовать только гоночную дорожку дрифта, пит-лейн и сервисные дорожки, указанные в схеме движения как «дорожки из сервиса к старту» и «от финиша в сервис»;*

- *при движении по трассе всегда помнить, что на трассе работают люди и техника, а также может быть размещено оборудование организатора и подрядчиков;*
- *дрифт категорически запрещен;*
- *максимальная скорость перемещения по трассе — 5 км/ч;*
- *на каждую команду разрешен выезд одного гражданского автомобиля (технички, операторского автомобиля и т. п.) и трех человек из команды пилота;*
- *съемка в движении возможна только по специальному разрешению руководителя гонки.*

За нарушение правил для фотосессий на участника будет наложен штраф. В случае причинения материального ущерба в процессе фотосессии и/или движения к/с точке съемки, ответственность несет лицо, причинившее ущерб. Организатор или другое пострадавшее лицо вправе потребовать полного возмещения убытков.

6. СУДЕЙСТВО ДРИФТА

6.1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СУДЕЙСТВА

6.1.1. Судейская коллегия судей дрифта должна состоять из квалифицированных судей, обладающих как теоретическими знаниями в вопросах спортивного судейства, так и опытом участия или судейства соревнований по дрифту. Если судьи работают в составе коллегии, один из них назначается председателем коллегии судей дрифта. Председатель коллегии судей дрифта несет ответственность:

- За составление протоколов оценки пилотов и связь с руководителем гонки и КСК на протяжении всего мероприятия.
- За оформление и представление судейского задания на брифинге.
- За наличие и правильность разметки судейского задания на трассе.

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

6.1.2. Решения принимаются на основе выполнения пилотами судейского задания по заранее утвержденным критериям: траектория, угол, стиль и скорость. Судья дрифта может использовать любые доступные инструменты включая электронные судейские системы, для повышения точности оценки, но в любом случае окончательное решение принимается только судьёй дрифта. Судья дрифта участвует только в определении оценок, при этом за проведение

соревнования отвечает руководитель гонки.

6.1.3. Для оценки заездов судьями дрифта могут использоваться показания телеметрии и видеозапись, как наружная, так и изнутри автомобиля.

6.1.4. Организатором соревнований должно быть обеспечено удобное место для работы судей дрифта. С этого места должен быть виден весь оцениваемый участок, и оно должно быть расположено на достаточной высоте по отношению к полотну гоночной дорожки для обеспечения правильного угла обзора. В случае, если это требование невыполнимо, должна быть обеспечена видеозапись с возможностью оперативного просмотра судьями дрифта.

6.1.5. Судьи дрифта оценивают каждый заезд. Оценка проводится по критериям:

- **Траектория (Line).**
- **Угол (Angle):**
 - соблюдение минимально разрешенного угла в каждом секторе;
 - контроль и стабильность при вращении автомобиля вокруг своей оси (fluidity).
- **Стиль (Style):** Этот критерий, в свою очередь, состоит из двух параметров:
 - самоотдача (commitment) - точность, агрессивность и самоотдача пилота при движении автомобиля по траектории;
 - выполнение судейского задания по скорости и изменению темпа движения.
 - ~~плавность вращения (Fluidity) — контроль и плавность при движении автомобиля вокруг своей оси~~

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

Общий принцип определения удельного веса — чем ниже уровень квалификации участников соревнования менее опытен участник (ниже уровень подготовки автомобиля), тем более важна траектория и менее важен стиль.

Например:

- для Класса DC1: Стиль 40; Угол 30; Траектория 30
- для Класса DC2: Стиль 30; Угол 30; Траектория 40
- для Класса DC3: Стиль 20; Угол 30; Траектория 50

6.1.6. При наличии надежного инструмента измерения судьи дрифта могут ~~добавить~~ выделить в судейском задании дополнительные критерии

- **скорость (Speed)**
- **стабильность темпа**
- **стабильность угла.**

Скорость и темп должны оцениваться судьей «стиля», стабильность угла —

судьей «угла».

6.1.7. Судьи дрифта являются единственными лицами, которые могут консультировать спортсменов относительно толкования критериев судейства в рамках своего судейского задания. Подобная консультация может происходить исключительно во время брифингов.

6.1.8. Общие критерии оценки и порядок начисления баллов должны описываться в регламенте соревнования.

6.1.9. Судейское задание должно быть утверждено КСК (или руководителем гонки в случае отсутствия КСК), опубликовано до начала квалификации и разъяснено на брифинге для участников. При необходимости судьи могут вносить корректировки в судейское задание на парные заезды, которые должны быть опубликованы и разъяснены участникам до начала парных заездов.

6.2. ТРАЕКТОРИЯ

6.2.1. Судьями оценивается точность прохождения автомобиля по траектории, указанной в судейском задании, включая глубину заполнения внешних клиппинг-зон, внутренних клиппинг-пойнтов, зон «touch&go», а также соблюдение зон ограничения и границ гоночной дорожки.

6.2.2. Принципы оценки качества прохождения траектории должны быть подробно разъяснены в судейском задании.

6.2.3. Рекомендации по снижению оценки за выезд автомобиля за пределы гоночной дорожки *(на квалификации и для лидера в хитах)*:

1 уровень	Одно колесо за пределами	Вычитается 2 (два) балла за каждое нарушение
2 уровень	Два колеса за пределами	Вычитается 5 (пять) баллов за каждое нарушение
3 уровень	Три колеса за пределами	Вычитается 10 (десять) баллов за каждое нарушение
4 уровень	Четыре колеса за пределами	Присуждается 0 (ноль) баллов за заезд

При условии движения преследователя близко и по траектории лидера, снижение его оценки за нарушение границ трассы осуществляется следующим образом *(для преследователя в хитах)*:

1 уровень	Одно колесо за пределами	Не пенализируется
2 уровень	Два колеса за пределами	Вычитается 2 (два) балла за каждое нарушение

3 уровень	Три колеса за пределами	Вычитается 5 (пять) баллов за каждое нарушение
4 уровень	Четыре колеса за пределами	Вычитается 10 (десять) баллов за каждое нарушение или присуждается 0 (ноль) баллов за заезд в зависимости от взаимного расположения автомобилей в момент нарушения

6.3. УГОЛ ЗАНОСА

6.3.1. В каждом секторе оценивается соответствие угла заноса автомобиля минимально разрешенному углу, определенному судьейским заданием в этом секторе, а также стабильность набранного угла (наличие/отсутствие корректировок угла), скорость и точность набора угла (плавность вращения).

При использовании критерия «стабильность угла» он включается в общий критерий «угол».

6.3.2. Плавность вращения («fluidity») оценивается по качеству движения автомобиля вокруг своей оси. В идеальном проезде автомобиль должен очень быстро достигать нужного угла заноса и делать это без корректировок, осуществлять резкие и точные перекладки (изменение направления заноса).

6.3.3. При выставлении баллов за плавность вращения судья должен существенно снижать их количество в случаях:

- несоответствующей судьейскому заданию постановки (медленный или ступенчатый набор угла заноса, недостаточный угол заноса);
- нерезких и неточных перекладок, перекладок через «распрямление».

6.3.4. Примеры нарушений, влекущих снижение оценки:

- Угол меньше минимально разрешенного в данном секторе;
- Корректировки угла заноса;
- Слишком медленное и/или ступенчатое изменение угла.

6.4. СТИЛЬ

6.4.1. В каждом секторе оцениваются такие компоненты стиля как самоотдача (commitment), скорость и изменение темпа движения. ~~оценивается два компонента стиля: «Самоотдача» («Commitment») и «Плавность вращения» («Fluidity»).~~

6.4.2. ~~Самоотдача («commitment»)~~ Стиль оценивается по качеству движения

автомобиля по траектории. В идеальном проезде автомобиль должен максимально эффективно разогнаться, **поставиться** **совершить постановку** в соответствии с судейским заданием и двигаться с максимально возможной на данном участке скоростью, снижать скорость только в зонах замедления, уверенно и с самоотдачей заезжать во все внешние зоны и внутренние клиппинг-пойнты, максимально использовать ширину трека, не нарушая заданной траектории.

~~6.4.3. При использовании критериев «Скорость» и «Стабильность темпа», они включаются в компонент «Самоотдача» («Commitment»).~~ Самоотдача (commitment) это движение автомобиля по заданной траектории с максимально возможной скоростью, без «прицеливания» в клипы и корректировок.

6.4.4. При выставлении баллов за **самоотдачу** **стиль** судьи дрифта **существенно** снижают оценку в случаях:

- изменения темпа, не соответствующие судейскому заданию;
- намеренного или случайного изменения темпа разгона перед постановкой;
- ~~• не соблюдения заданной траектории;~~
- изменения траектории движения, влияющие на возможность преследования.

6.5. КЛАССИФИКАЦИЯ ОШИБОК

Критическая – ошибка, которая привела к признанию заезда нулевым.

Грубая – ошибка, которая повлекла снижение оценки в секторе на 50 – 100 %.

Существенная – ошибка, которая повлекла снижение оценки в секторе на 25 – 50 %.

Незначительная – ошибка, которая повлекла снижение оценки в секторе на величину до 25 %.

6.5.1. Критические ошибки:

- Разворот автомобиля.
- «Opposite drift» — движение с направлением заноса, противоположным тому, который требуется на данном участке по судейскому заданию.
- Продолжительное прямолинейное движение.
- Потеря элементов кузова, деталей и агрегатов во время заезда, а также открытие капота, дверей или крышки багажника, создавшие помеху другому участнику заезда.

- Дистанция между автомобилями более двух клипов (преследователь не заехал в первый клип в момент, когда лидер выехал из второго клипа). Данное требование не распространяется на TG, объединенные в судейском задании в одну зону и обозначенные одним дробным номером (например TG2/1, TG2/2 и т.д.).
- Третье замечание у одного из спортсменов в рамках одного хита.
- Обгон лидера преследователем на оцениваемом участке во время заезда.
- Недопустимый заезд лидера (Unchaseable lead run) – действия лидера, не позволяющие преследователю выполнить судейского задание. К таким действиям в том числе могут быть отнесены: резкое изменение темпа или угла, траектория, не позволяющая преследователю оставаться в рамках гоночной дорожки, использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными и пр.
- Полная остановка или критическое замедление до линии финиша.
- Выезд за пределы гоночной дорожки 4-мя колесами.
- Отсутствие постановки до последней точки постановки.
- Неконтролируемый финиш - если спортсмен совершил критическую ошибку после финиша, но начало этой ошибки очевидно было до линии финиша, то судьи дрифта могут оценить это как критическую ошибку в заезде.

6.5.2. Судьи дрифта могут определить другие ошибки и нарушения, которые оцениваются как «критические». Все эти параметры должны быть четко описаны в судейском задании.

6.6. ПЕНАЛИЗАЦИЯ

6.6.1. В случаях нарушения нормативных документов любым из участников соревнования (включая весь персонал заявителя) руководитель гонки, судьи дрифта и/или спортивный комиссар в пределах своей компетенции имеют полномочия провести расследование и применить санкции.

Виды санкций (наказаний) в порядке увеличения строгости:

- предупреждение;
- замечание (выговор или общественное порицание);
- денежная пенализация;
- общественно полезные работы;
- снижение занятого места (мест) в классификации соревнования;

- отказ в старте;
- исключение из соревнования;
- аннулирование результата соревнования (части соревнования, заезда).

6.6.2. Перечень нарушений, ведущих к возможности исключения из соревнования или из серии заездов:

- любая форма опасного поведения на трассе или в зоне соревнования (сервис парк и т.п.);
- превышение установленной скорости движения на территории проведения соревнования;
- тренировки в неустановленных для этого местах, включая сервис парк;
- неспортивное поведение;
- неподчинение сигналам и указаниям судей;
- несоответствие техническим требованиям;
- нарушение антидопинговых правил;
- невыполнение важных указаний, полученных на брифинге;
- невыполнение обязанностей спортсмена и/или его команды.

6.6.3. Все денежные пенализации и штрафы должны быть оплачены в срок, указанный в решении о их наложении.

6.6.4. В случае нанесения материального ущерба имуществу организатора и/или инфраструктуре места проведения соревнования (в том числе порча поверхностей), организатор имеет право, кроме наложения санкций, потребовать возмещения нанесенного ущерба и восстановительных работ для устранения повреждений и дефектов.

6.6.5. В случаях нарушения маркетингового соглашения и/или иных требований, связанных с коммерческими правами, организатор имеет полномочия провести расследование и применить дополнительные санкции в соответствии с соглашением.

6.7. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

6.7.1. В дрифте принято использование двух основных флагов и/или световых сигналов (при наличии) для подачи сигналов пилотам и официальным лицам на трассе оцениваемого участка:

- Красный флаг — остановка заезда по причине опасности на трассе.
- Зеленый флаг — препятствия на трассе отсутствуют; трасса готова к заезду.

6.7.2. Руководитель гонки должен определить порядок использования флаговой

и/или световой сигнализации и оповестить о нем пилотов во время брифинга.

В зоне стартового накопителя установлен следующий порядок использования флагов/световых сигналов:

- *Зеленый флаг и/или световой сигнал – приглашение в зону прогрева.*
- *Желтый световой сигнал с индикацией обратного отсчета (или иной способ информирования) – информирование о времени, оставшемся до окончания прогрева.*
- *Красный флаг и/или световой сигнал – указание немедленно покинуть зону прогрева и прибыть на старт.*

6.7.3. В случае показа на трассе красного флага (светового сигнала) всем спортсменам, находящимся на гоночной дорожке, необходимо немедленно прекратить движение в заносе, снизить скорость и медленно продолжить движение или остановиться, подчиняясь указаниям судей.

6.7.4. За нарушение правил поведения во время использования флагов спортсмены подлежат пенализации.

6.7.5. Для подачи стартовой и других команд может использоваться зеленый флаг или иной, прописанный в регламенте соревнования.

7. СОДЕРЖАНИЕ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЗАЕЗДОВ

7.1. СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА

7.1.1. Стартом в заезде считается момент подачи стартовой команды.

7.1.2. Стартовая линия находится в начале трассы и может быть отмечена аркой.

7.1.3. Стартовый накопитель — зона ограниченного доступа, в которой пилоты в полной экипировке и сидя пристегнутыми в автомобиле ожидают приглашения в зону прогрева/на стартовую линию. *Пилот, находясь в стартовом накопителе, обязан следить за флаговыми/световыми сигналами, которые являются для него указаниями официальных лиц.*

Любые действия с автомобилем в стартовом накопителе и/или по дороге к старту без дополнительного разрешения официальных лиц, равно как и любые остановки при следовании из зоны прогрева к старту станут предметом рассмотрения руководителем гонки, который может определить их как нарушение правил технического обслуживания автомобиля (п.2.3.5 настоящих правил), подлежащее пенализации.

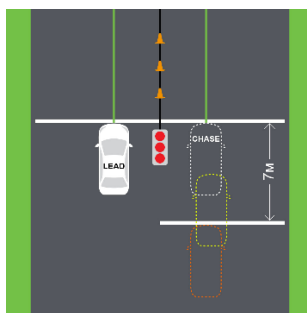
7.1.4. В стартовом накопителе запрещено присутствие любых лиц, за исключением официальных лиц и пилотов предстоящего заезда. Пилотам запрещено покидать автомобиль без разрешения официальных лиц, они должны быть полностью готовы к вызову на старт.

7.1.5. В непосредственной близости к стартовому накопителю может быть организована зона прогрева. В этой зоне разрешен исключительно прогрев шин.

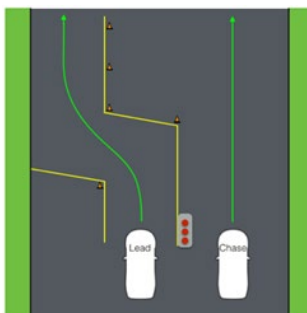
7.1.6. Процедура старта должна быть подробно описана в регламенте соревнования. Основной принцип организации старта – не дать возможность лидеру создать существенный отрыв от преследователя до начала оцениваемого участка. В этих целях могут использоваться стартовая шикана, респект-зона, обозначенная в судейском задании, разрешение преследователю начать движение до подачи ему стартового сигнала. При этом необходимо контролировать ошибки старта.

7.1.7. Рекомендованная организация процедуры старта:

А) Спортсмены выставляются на линию старта по указаниям судей. Лидер обязан установить автомобиль, не пересекая линию старта передней частью автомобиля. Преследователь имеет право встать как на линии старта, так и отступив от нее, но не далее, чем в 7 (семи) метрах от линии старта (рисунок 1а).



Б) В отдельных случаях во время квалификационных и парных заездов судьи дрифта могут принять решение использовать респект-зону или шикану из конусов, предназначенную для ограничения ускорения лидера, чтобы позволить преследователю не отстать от лидера в зоне разгона (рисунок 1б).



7.1.8. Старт может даваться с применением стартового светофора с автоматическим включением огней или с применением флагов.

7.1.9. В случае применения стартового светофора спортсмены устанавливают автомобили на стартовые позиции. Судья на старте получает от спортсменов подтверждение того, что они готовы стартовать, после чего включает автоматику. На светофоре последовательно загораются: «один красный огонь — два красных огня — три красных огня». После этого все красные огни гаснут, и через 0,5–3,0 сек загорается зеленый огонь — это является командой «старт». Лидер должен стартовать немедленно после команды «старт». Преследователь имеет право стартовать в любой момент после начала работы светофора (или после поднятия двух стартовых флагов при применении флагового старта).

7.1.10. Процедура старта с применением флагов: спортсмены устанавливают автомобили на стартовые позиции. Судья на старте получает от спортсменов подтверждение того, что они готовы стартовать, после чего поднимает вверх два стартовых флага (в каждой руке по флагу, по обе стороны от него). Начало движения флагов вниз является командой «старт».

7.1.11. В ходе тренировочных заездов для процедуры старта применяется флаг. Если стартуют два спортсмена, применяется описанная выше процедура старта с двумя флагами, при этом старт может даваться не обоим спортсменам одновременно. Сигналом старта для каждого из спортсменов является движение вниз флага, расположенного с его стороны.

7.1.12. Ошибкой старта лидера считаются:

- фальстарт (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.

7.1.13. Ошибки старта преследователя:

- действия преследователя препятствовали лидеру произвести постановку в соответствии с судейским заданием;
- преследователь, находясь впереди лидера, в зоне разгона пересек разделительную (или любую другую ограничительную определенную судьями) линию.

7.1.14. За ошибки старта спортсмен получает замечание, а руководителем гонки назначается повторный старт этого заезда. В одном заезде можно получить не более 2-х замечаний. В случае 3-го замечания этот заезд становится для спортсмена нулевым.

7.1.15. Заявления, касающиеся рассмотрения видеозаписей предполагаемых нарушений во время стартовой процедуры в ходе парных заездов, принимаются:

- по первому заезду – до начала второго заезда хита;
- по второму заезду – до момента объявления решения судей дрифта по результатам хита.

Протесты на решение судьи факта фальстарта не рассматриваются. В случае подтверждения руководителем гонки факта незафиксированного фальстарта, судьи дрифта могут назначить перезаезд, если сочтут, что фальстарт повлиял на результат заезда.

7.2. ТРЕНИРОВКА

7.2.1. Официальная тренировка является неотъемлемой частью соревнования и должна входить в программу соревнования.

7.2.2. Участие в официальной тренировке важно для составления корректного судейского задания и обязательно для всех заявленных в соревнование спортсменов. Неучастие может служить основанием для исключения из соревнования. *Допуск к соревнованию участников, не выехавших на тренировки, находится в компетенции КСК.*

7.2.3. Порядок проведения тренировочных заездов доводится до сведения пилотов на первом брифинге.

7.2.4. Пилоты начинают каждую тренировочную сессию только после получения разрешения судьи старта. Как правило старт дается флагом, однако организатор может использовать иную процедуру, объявленную на брифинге.

7.2.5. После начала соревнования тренировки на трассе вне официальных тренировочных сессий строго запрещены. Кроме того, во время соревнования строго запрещается тренироваться в других местах автодрома за пределами трассы, за исключением тестов, прямо разрешенных в частном регламенте этапа, либо отдельным решением руководителя гонки. Невыполнение данных правил пенализируется, вплоть до исключения из соревнования.

7.2.6. Выезд на трассу во время тренировок закрывается по решению руководителя гонки.

7.2.7. Исключительно во время тренировочных заездов разрешено присутствие одного пассажира в автомобиле при условии, что автомобиль подготовлен для пассажира, и это подтверждено на ВТИ. Пассажир обязан использовать омологированные шлем, подшлемник и огнезащитный комбинезон, а также закрытую обувь. Настоятельно рекомендуется использовать полную экипировку согласно Приложению 15 КИТТ.

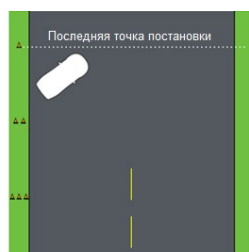
7.2.8. Во время официальных тренировок допускается отсутствие бамперов

и накладок на пороги, а также передних фар и задних фонарей. Отсутствие других кузовных элементов и панелей запрещено.

7.3. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)

7.3.1. Во время квалификации спортсмен должен проехать оцениваемый участок точно по траектории, указанной в судейском задании на квалификацию, при сохранении оптимального угла заноса на каждом секторе оцениваемого участка.

7.3.2. Во время квалификационных заездов при пересечении линии постановки автомобиль должен двигаться в контролируемом заносе. Как правило, линия постановки обозначается конусом, стоящим на обочине в конце последовательности ряда из конусов, расположенных в порядке «3, 2, 1», как показано на рисунке.



7.3.3. Результаты пилотов в квалификации оцениваются по трем основным критериям (п.6.1.5).

7.3.4. Судейское задание, сектора для оценки по каждому из критериев и вес каждого критерия от общего балла устанавливают судьи дрифта до начала квалификационных заездов.

7.3.5. Результат пилота в заезде оценивается по секторам исходя из максимальной (суммарной или средней) оценки за заезд в 100 баллов.

7.3.6. 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 веса в суммарной максимальной оценке 100 баллов,
- затем результаты суммируются, и пилот получает итоговый квалификационный балл за заезд.

Если судей дрифта только двое, то критерии распределяются между ними руководителем гонки. При этом происходит разделение обязанностей по оценке критерия «стиль»: «Fluidity» контролирует судья «угла», а «Commitment» – судья

«траектории»:

Если судья дрифта один, то оценки по каждому из критериев ставит он.

7.3.7. Для определения результатов квалификации принимается во внимание лучший балл, полученный каждым пилотом в квалификационных (одиночных) заездах.

7.3.8. В случае равенства баллов у двух и более спортсменов, в расчет принимается второй лучший балл.

В случае равенства обеих попыток у двух или более пилотов, более высокое место занимает пилот, получивший в лучшей попытке наиболее высокую оценку по критерию «Стиль».

В случае равенства по вышеперечисленным параметрам, более высокое место занимает пилот, получивший в худшей попытке наиболее высокую оценку по критерию «Стиль».

В случае дальнейшего равенства баллов у двух или более спортсменов, приоритет отдается спортсмену, выехавшему на квалификацию раньше своих соперников.

7.3.9. В случае если все квалификационные заезды пилота признаны нулевыми, он не получает место и очки за квалификацию и не проходит в стадию парных заездов.

7.3.10. *Расписанием соревнования может быть предусмотрена разминка перед квалификационными заездами, участие в которой не является обязательным.*

7.3.11. *Для проведения квалификационных заездов все пилоты распределяются в стартовой ведомости на квалификационные группы по 5–10 человек, в зависимости от общего количества участников. Распределение участников по квалификационным группам производится на брифинге путем жеребьевки. Жеребьевка как правило проходит в обратном порядке текущих результатов серии (результатов прошлого года для первого этапа).*

7.3.12. *По указанию судей квалификационная группа собирается в стартовом накопителе, откуда пилоты вызываются на старт в порядке стартовой ведомости. При необходимости порядок старта может быть изменен руководителем гонки.*

7.3.13. *Первая квалификационная попытка группы начинается по команде судьи старта. После того, как судьи дрифта объявили оценку последнему из выехавших на старт пилоту данной группы, первая попытка считается завершённой.*

Вторая попытка группы начинается сразу по окончании первой и в том же

порядке.

7.3.14. Пилоты первой квалификационной группы обязаны прибыть в стартовый накопитель не позднее чем за 5 минут до начала заездов по расписанию, если от официальных лиц не получено иное указание.

Следующая квалификационная группа обязана прибыть в стартовый накопитель не позднее момента старта предпоследнего участника предыдущей группы, если от официальных лиц не получено иное указание.

Пилот, не пересекший линию стартового накопителя к моменту запуска процедуры старта, считается пропустившим старт.

7.3.15. Пилот обязан сразу после старта предыдущего пилота быть готовым по команде судьи прибыть к стартовой линии. Неподчинение команде судьи пенализируется.

7.3.16. Руководитель гонки имеет право дать команду на запуск процедуры старта сразу после объявления результатов предыдущего участника. Если пилот отсутствует на стартовой линии в момент стартовой команды, он считается пропустившим старт.

7.3.17. Пилот, пропустивший старт первой попытки, получает за нее 0 баллов и имеет право участвовать во второй попытке согласно порядку в стартовой ведомости или заявить о переходе в «группу здоровья».

Пилот, участвовавший в первой попытке, но пропустивший старт второй, получает за нее 0 баллов, если не заявил о переходе в «группу здоровья».

7.3.18. Участие одного пилота в квалификационных попытках в разных группах не допускается, за исключением ситуации, когда заявлен переход в «группу здоровья».

7.3.19. «Группа здоровья» - группа, выезжающая на квалификационные заезды в первоначальной очередности после проезда всех пилотов по стартовой ведомости. У пилотов «группы здоровья» квалификация состоит из одной попытки. Если у пилота к моменту объявления о переходе уже была одна результативная квалификационная попытка, то она аннулируется. Если пилот уже участвовал в разминке, дополнительная разминка ему не предоставляется. Заявление с просьбой о переходе должно быть подано через главного секретаря или судью при участниках до момента старта пилота согласно утвержденному порядку старта в соответствующей попытке. Решение о переходе в «группу здоровья» не может быть отозвано.

7.3.20. При изменении погодных условий и/или состояния гоночной дорожки, а также для дополнительного прогрева шин, возможно назначение руководителем гонки ознакомительного проезда, если это позволяет расписание соревнования. Такой проезд не является частью предстоящего заезда, после завершения ознакомительного проезда пилот обязан прибыть к

линии старта. Руководитель гонки может определить дополнительное время для прибытия к старту основного заезда и разрешить работы с автомобилем.

7.3.21. Работы с автомобилем (замена шин и незначительные модификации/ремонтные работы) во время квалификационных заездов разрешены только между заездами.

7.3.22. В квалификационных заездах запрещено отсутствие каких-либо элементов кузова автомобиля и его панелей (в том числе бамперов, крышек багажника и капота, фар, крыльев, дверей, лобового стекла). В случае их разрушения в ходе заездов и невозможности восстановления решение о допуске автомобиля к дальнейшим заездам принимает руководитель гонки на основании доклада технического комиссара.

7.3.23. В квалификационных заездах на автомобиле должны быть включены передние фары и задние фонари.

7.3.24. В квалификационных заездах присутствие в автомобиле посторонних лиц запрещено и ведет к отказу в старте.

7.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ

7.4.1. В парные заезды допускаются спортсмены, набравшие очки по результатам квалификации, в порядке, обусловленном выбранной системой проведения парных заездов (п.2.1.4). Общий принцип: 1-й против последнего, 2-й против предпоследнего и т.д., и далее 1/16, 1/8, четвертьфиналы, полуфиналы и финал. При этом лидеры по возможности должны находиться в противоположных секторах таблицы, оставляя возможность встречи в финале.

7.4.2. Для каждой пары проводится серия из двух зачетных заездов (хит):

- спортсмен, занявший более высокое место по итогам квалификации, получает право выбора, в каком качестве проводить первый заезд – лидера или преследователя. Выбор осуществляется в момент выезда на линию старта посредством размещения автомобиля на соответствующей дорожке. В случае технической необходимости руководитель гонки может потребовать у пилотов заранее ставить в известность официальных лиц о своем выборе. Сопернику достается оставшаяся свободной дорожка и соответствующая ей роль в первом заезде.
- во втором заезде пилоты меняются ролями.
- в случае назначения ОМТ порядок выезда в заезды не меняется.

7.4.3. Хит начинается с момента подачи стартовой команды на первый заезд хита и заканчивается вынесением решения судей о результатах хита.

~~7.4.4. Время выезда участников предстоящего по турнирной таблице хита в~~

~~стартовый накопитель ограничено 3 (три) минутами, если регламентом соревнования не предусмотрено иное ограничение. Начало отсчета времени прибытия на старт следующей пары ведется как правило с момента объявления результатов хита.~~

Если руководителем гонки не объявлено об изменении расписания, первая пара обязана прибыть в стартовый накопитель (пересечь линию въезда) не позднее чем за 5 минут до старта парных заездов по расписанию, а последующие – не позднее момента старта хита предыдущей пары. Опоздание в стартовый накопитель пенализируется.

На подготовку автомобилей к старту в случаях перехода пилота из заезда в заезд (заезд за 3 место, ОМТ последней пары и т.п.) дается увеличенное время для прибытия в стартовый накопитель, но не более 10 минут с момента ~~объявления результата за предыдущий хит~~ финиша данного пилота в его предыдущем заезде.

Руководитель гонки имеет право дать команду на запуск процедуры старта сразу после показа красного флага/включения светового сигнала в зоне прогрева. Отсутствие пилота на стартовой линии в момент стартовой команды ведет к проигрышу хита.

7.4.5. В парных заездах лидер должен двигаться по траектории, в темпе и с углом, определенным в квалификационном задании, и стремиться к максимальной оценке проезда. Преследователь должен двигаться за лидером, синхронно повторяя действия лидера и находясь на минимально возможном расстоянии от него.

7.4.6. 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 условия** для лидера и преследователя (например, зона замедления).

7.4.7. При изменении погодных условий и/или состояния гоночной дорожки, ~~либо для дополнительного прогрева шин перед хитом~~ возможно назначение руководителем гонки ознакомительного проезда, если это позволяет расписание соревнования. ~~Процедура проведения ознакомительных заездов должна быть описана в регламенте. Этот проезд не обязательный и не является частью хита.~~ Руководитель гонки может разрешить работы с автомобилем и/или прогрев, определив время для прибытия к старту основного заезда. Пилот, не прибывший на старт в указанный срок, считается проигравшим хит.

В случае значительных изменений условий для вождения судьи могут внести

изменения в задание, предварительно оповестив всех участников.

7.4.8. Во время парных заездов каждый из судей выбирает победителя хита. Судьи могут использовать видеоповторы или иные другие технические средства для принятия решения. Голоса всех судей равнозначны. Решение принимается большинством голосов.

7.4.9. При оценке судьи сначала сравнивают проезд лидера первого заезда с проездом лидера второго, затем проезд преследователя первого заезда с проездом преследователя второго заезда. ~~При этом если оба пилота в одном заезде хита получили «0», а в другом заезде оба проезда были не нулевыми, либо разные пилоты получили ноль в разных заездах одного хита, то, в связи с невозможностью сравнить заезды, назначается перезаезд хита (ОМТ).~~ Если один или оба пилота получили в хите оценку ноль, то определение победителя хита происходит согласно таблице:

хит		Пилот А	Пилот Б	Решение
1	1 заезд	0 л	Результат п	ОМТ
	2 заезд	Результат п	0 л	
2	1 заезд	0 л	0 п	ОМТ
	2 заезд	Результат п	Результат л	
3	1 заезд	0 л	0 п	А
	2 заезд	Результат п	0 л	
4	1 заезд	0 л	Результат п	Б
	2 заезд	Результат п	Результат л	
5	1 заезд	Результат л	0 п	А
	2 заезд	0 п	0 л	
6	1 заезд	Результат л	Результат п	Б
	2 заезд	0 п	Результат л	
7	1 заезд	Результат л	0 п	По лидеру
	2 заезд	0 п	Результат л	
8	1 заезд	Результат л	0 или результат п	ОМТ или п. 7.4.29
	2 заезд	0 п - виновник	л - заезд не завершен	

7.4.10. При определении победителя хита необходимо учитывать следующие принципы:

- в парных заездах проезды и лидера, и преследователя оцениваются по секторам, которые могут иметь разную «стоимость» в зависимости от сложности и количества элементов для оценки;
- в конечной оценке «вес» проезда в качестве лидера выше, чем в качестве преследователя, однако явное преимущество в проезде преследователем даже при наличии более низкой оценки проезда в роли лидера, может стать основанием для назначения ОМТ либо присуждения победы;
- судьи оценивают в каждом секторе пару лидер/лидер и преследователь/преследователь с точки зрения «выиграл/проиграл сопернику в данном секторе», определяя победителя хита по совокупности

секторов;

- опоздание на старт, технический сход или признание виновным в аварии всегда ведет к проигрышу хита, даже если у соперника нулевой заезд первый заезд этого хита уже состоялся и у соперника в нем была оценка ноль.

7.4.11. Задача лидера – совершить корректный заезд, по качеству соответствующий квалификационному заезду на 100 баллов (то есть максимально близкий к квалификационному заданию на оцениваемом участке), сохраняя темп и замедляясь только в обозначенных зонах замедления, при этом не препятствуя сближению преследователя с ним. Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость. Действия лидера, которые не попадают под критерии недопустимого заезда лидера, но привели к ошибкам преследователя, оцениваются судьями как ошибка лидера.

7.4.12. Действия лидера оцениваются по степени выполнения квалификационного задания.

7.4.13. Задача преследователя – выполнить постановку не позднее последней точки постановки и во время проезда синхронно повторять движения и траекторию лидера, находясь как можно ближе к нему, но не обгоняя его, двигаясь с таким же или большим углом заноса.

7.4.14. Действия преследователя оцениваются по следующим параметрам (расположены в порядке убывания веса в оценке):

- 1) «Приближение» / (Proximity) – достижение минимально возможного расстояния между автомобилями. (Рекомендованный вес 40%)
- 2) «Синхронность» (Mimics) – способность повторять все движения лидера одновременно с ним. (Рекомендованный вес 30%)
- 3) «Траектория» (Line) – способность максимально точно выдерживать траекторию лидера. (Рекомендованный вес 20%)
- 4) «Угол» (Angle) – способность двигаться с углом, не меньше, чем у Лидера. (Рекомендованный вес 10%)

При выставлении сбалансированной оценки судьи дрифта должны учитывать вес каждого из перечисленных параметров и возможность жертвования менее ценным параметром в пользу более ценного (компромисс пилота).

Вынужденные ошибки преследователя, совершенные из-за некорректных действий лидера, учитываются судьями прежде всего как ошибки лидера. Но в любом случае итоговая оценка должна быть сбалансированной относительно

влияния действий каждого пилота на действия соперника.

7.4.15. Если заезд стал нулевым для лидера, то с момента критической ошибки заезд преследователя не оценивается.

7.4.16. Если заезд стал нулевым для преследователя, то лидер должен продолжать свой заезд, чтобы получить за него оценку. Если в такой ситуации лидер прекращает заезд, для него он тоже будет признан нулевым.

7.4.17. Если спортсмен в любой роли признан виновным в незавершенном заезде своего соперника, то его заезд считается нулевым, а заезд соперника получает максимальную оценку.

7.4.18. Решение об признании заезда нулевым принимают судьи дрифта.

7.4.19. По результатам парных заездов производится начисление очков в соответствии с регламентом (положением) соревнования. Примеры таблиц для начисления очков приведены в Приложении 2.

7.4.20. Если судьям не удастся выявить победителя по результатам одного хита, назначается перезаезд хита (OMT), не более двух. Если судьи дрифта не могут сделать выбор по итогам и второго OMT, то на следующий этап соревнования проходит спортсмен, занявший более высокое место по итогам квалификации. Все назначенные OMT проводятся в конце раунда в порядке их назначения.

7.4.21. Основания для назначения OMT:

- двое и более судей назначили OMT;
- существует расхождение в оценке – один из судей за пилота А, второй за пилота В, а третий за OMT;
- невозможность корректно сравнить проезды двух пилотов.

7.4.22. В случае отсутствия в назначенное время на старте одного из автомобилей пилоту другого назначается технический проезд (BYE RUN), не оцениваемый судьями дрифта. Заезд считается состоявшимся с момента пересечения автомобилем линии постановки своим ходом. В случае если оба спортсмена не вышли на старт вовремя, команда «старт» дается без них. Оба считаются проигравшими в хите, ни один из них не проходит в следующий раунд. Если такое произошло в финальном заезде, оба спортсмена занимают вторые места, а первое место не присуждается, если в заезде за 3-4 места — оба спортсмена занимают четвертое место.

7.4.23. Старт в заезде подается сигналом светофора или флагом. Заезд считается оконченным, после того как оба спортсмена пересекли линию финиша, либо когда руководитель гонки объявил об окончании заезда.

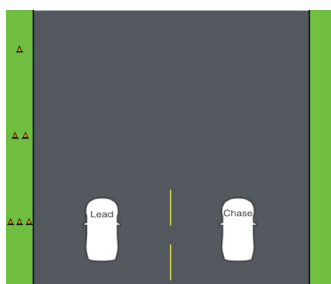
7.4.24. Точка постановки должна быть явно обозначена на трассе. При

необходимости на трассе могут быть обозначены две полосы движения. Если такое обозначение отсутствует, то полосой для каждого спортсмена считается соответствующая половина гоночной дорожки.

7.4.25. Постановка преследователя и лидера должна быть выполнена до пересечения последней точки постановки. Правила движения по полосам и постановки судьи обозначают на брифинге.

7.4.26. Преследователь может выполнить постановку одним из двух способов:

А) Преследователь может принять решение выполнить постановку рядом с лидером, двигаясь параллельно в пределах своей полосы движения, но не допуская опережения в момент пересечения линии постановки.



Б) Преследователь может также выбрать вариант постановки за автомобилем лидера. В таком случае преследователь может находиться на той же полосе движения, что и лидер.



На некоторых трассах по решению судей может быть возможен только один вариант постановки. В таком случае об этом прямо сообщается спортсменам на первом брифинге.

7.4.27. В парных заездах запрещаются контакты между автомобилями. Такие действия оцениваются судьями в зависимости от последствий:

- если в результате контакта заезд не завершен – критическая ошибка;
- лидер вынужден был изменить траекторию, но продолжил заезд – существенная или грубая ошибка;
- контакт не повлиял на траекторию лидера и техническое состояние его

автомобиля - незначительная ошибка.

7.4.28. После столкновения судьи дрифта определяют сторону, по вине которой произошло столкновение. В некоторых случаях повреждения, полученные автомобилями при столкновении, требуют выделения времени на ремонт. На ремонт может быть выделено время (таймаут), при этом невиновная сторона не расходует свой таймаут, отведенный регламентом.

Если пилот/пилоты непосредственно после пересечения финиша **первого** заезда хита допускают столкновение, после которого не имеют возможности передвигаться самостоятельно, то судьи дрифта могут расценить данную ситуацию как неконтролируемый финиш и после определения виновного оценить его заезд как нулевой.

Если контакт стал результатом обоюдной ошибки лидера и преследователя – **гоночный инцидент (без отражения в оценке) оба спортсмена признаются виновными в столкновении.**

7.4.29. В случае возникновения в ходе заездов хита ситуации, в которой по вине одного из спортсменов произошло столкновение, в результате которого автомобиль второго спортсмена получил такие повреждения, что не может продолжать участие, победителем в хите объявляется спортсмен, пострадавший от неправильных действий другого. Решение о признании спортсмена виновным в вышеуказанной ситуации принимается судьями дрифта.

7.4.30. Решение судей дрифта об определении виновного в столкновении/аварии первого заезда хита объявляется до начала второго заезда хита. **А в случае, если столкновение произошло в ходе второго заезда – до вынесения решения по результатам хита.**

7.4.31. Если в результате столкновения или иного инцидента в зоне от прогрева до старта автомобиль спортсмена не по его вине получил повреждения, вследствие которых не может принять старт в квалификации или парном заезде, руководитель гонки может перенести заезд в конец списка или таблицы.

7.4.32. После финиша первого заезда хита пилот обязан без остановок и без прогрева шин проследовать в зону хот-пита или старта, в противном случае он автоматически считается не вышедшим на старт следующего заезда. Прогрев шин между заездами одного хита разрешен только по указанию официальных лиц. Нарушение пенализируется.

После финиша первого заезда хита пилот обязан без остановок и без прогрева шин проследовать в зону хот-пита (или старта, если хот-пит на соревновании не применяется) строго по схеме движения.

Остановка или нарушение схемы движения может расценена руководителем гонки как нарушение и привести к проигрышу хита.

Прогрев шин между заездами одного хита разрешен только по указанию официальных лиц. Нарушение пенализируется денежным штрафом.

7.4.33. Между заездами одного хита техническое обслуживание автомобиля можно производить только в зоне хот-пита. Разрешены любые работы с учетом нижеследующих ограничений.

В зоне хот-пита запрещены любые работы с колесами/шинами и подвеской автомобиля за исключением:

- снятия/установки задних колес с целью поменять их местами (если регламентом соревнования не установлен запрет на подобную замену);
- измерения температуры/давления бесконтактным способом;
- визуальный осмотр;
- охлаждение шин.

7.4.34. С момента пересечения линии начала зоны хот-пита любым участником хита одновременно для двух автомобилей засекается 1 (одна) минута для проведения технических работ.

По истечении одной минуты оба пилота обязаны покинуть хот-пит — пересечь линию выезда из зоны и без остановок проследовать к старту согласно схеме движения. Если автомобиль не покинул зону хот-пита, то пилот считается автоматически взявшим таймаут или проигравшим хит (если таймаут уже израсходован). *Остановка или нарушение схемы движения может расценена руководителем гонки как нарушение и привести к проигрышу хита.*

Технический комиссар имеет право задержать автомобиль в зоне хот-пита, но в этом случае все работы с автомобилем должны быть прекращены, весь персонал команды должен покинуть зону хот-пита.

7.4.35. В случае технических проблем с автомобилем вследствие аварии или поломки во время парных заездов действуют следующие правила:

- Если поломка/авария произошла до момента старта первого заезда хита (пилот не прибыл к стартовой линии) и автомобиль уже находится в стартовом накопителе/зоне старта, пилот обязан по команде официальных лиц покинуть автомобиль и удалиться в безопасное место. Автомобиль будет перемещен организатором в распоряжение команды при наличии технической возможности.
- Если поломка/авария произошла в любой момент после установки автомобиля на старт первого заезда хита и до момента пересечения

линии выезда из хот-пита/зоны ремонта между двумя заездами хита и автомобиль не смог начать/продолжить движение, то этот участник имеет право взять таймаут в соответствии с требованиями п.7.5 либо объявить технический сход. Если автомобиль сохранил способность передвижения, пилот обязан прибыть в хот-пит или зону ремонта самостоятельно, в противном случае эвакуация производится организатором. Время эвакуации нейтрализуется – не засчитывается во время таймаута.

- Если поломка/авария произошла после покидания хот-пита и до окончания хита и автомобиль не может продолжать движение, то он считается проигравшим в хите, а автомобиль при наличии технической возможности эвакуируется организатором в распоряжение команды. Если автомобиль не мешает проведению дальнейших заездов, участник может получить разрешение у руководителя гонки забрать его самостоятельно.*
- Если технические проблемы с автомобилем участника стали следствием действий соперника, то данные правила применяются с учетом положений п.п. 7.4.28 – 7.4.31.*

7.4.36. Любой пилот один раз за этап может запросить перенос заезда своей пары в конец турнирной таблицы ТОП-32, ТОП-24 или ТОП-16, передав запрос о переносе главному секретарю или судье при участниках до момента старта первого хита данного раунда. В случае такого переноса право пилота на таймаут сгорает.

Если перенос утвержден, то информация об изменении сетки заездов публикуется на официальном табло информации.

Если согласован перенос более чем одной пары, то они переносятся в конец таблицы в том порядке, в котором они были в первоначальной таблице.

7.4.37. В парных заездах запрещено отсутствие каких-либо элементов кузова автомобиля (бамперов, крышек багажника и капота, фар, крыльев, дверей, лобового стекла). В случае их разрушения в ходе заездов и невозможности восстановления, решение о допуске автомобиля к дальнейшим заездам принимает руководитель гонки на основании доклада технического комиссара.

7.4.38. В парных заездах на автомобиле должны быть включены передние фары и задние фонари.

7.4.39. В парных заездах присутствие в автомобиле посторонних лиц запрещено и ведет к отказу в старте.

7.5. ТАЙМАУТ (COMPETITION TIMEOUT)

7.5.1. В случае возникновения технических неисправностей во время парных заездов спортсмен может воспользоваться таймаутом для их устранения. Сознательное использование таймаута в качестве стратегии может расцениваться как неспортивное поведение.

Таймаут можно запросить только с момента установки автомобиля на старт первого заезда хита до покидания зоны хот пита/зоны ремонта перед вторым заездом хита.

При этом если таймаут взят пилотом до момента финиша первого заезда хита, то его оценка за первый заезд 0 баллов.

7.5.2. Продолжительность таймаута не должна превышать 5 (пяти) минут, если иное не указано в регламенте. Каждый спортсмен может запросить только один таймаут за мероприятие, если в регламенте не указано иное. Таймаут нельзя попросить во время тренировочных или квалификационных заездов.

7.5.3. После запроса таймаута запрещено начинать производить ремонт автомобиля до того, как официальное лицо объявит о начале отсчета времени таймаута. Время от запроса таймаута до начала ремонтных работ нейтрализуется (не входит во время таймаута).

Отсчет времени таймаута в случае эвакуации начинается после того, как автомобиль установлен на твердом покрытии, транспортировочные крепежные ленты отсоединены, а технический комиссар убедился в возможности безопасного ведения ремонтных работ. Если по мнению технического комиссара работы с автомобилем небезопасны, руководитель гонки может объявить о недопуске автомобиля к заездам.

7.5.4. После начала таймаута все ремонтные работы должны быть завершены в течение установленного времени, и автомобиль должен быть готов к продолжению соревнования. Официальное лицо может потребовать задержки в зоне ремонта с целью инспекции автомобиля для проверки его исправности и безопасности после окончания таймаута. Спортсмен, не начавший движение из зоны ремонта по окончании выделенного времени *либо не сумевший продолжить движение после остановки по дороге к стартовому накопителю*, считается проигравшим хит.

7.5.5. Таймаут может запросить только спортсмен или представитель спортсмена. Таймаут назначает руководитель гонки по докладу технического комиссара или иных официальных лиц соревнования. *Спортсмен или представитель заявителя запрашивает таймаут через судью при участниках или технического комиссара.*

7.5.6. Ремонтные работы в рамках таймаута проводятся только в зоне ремонта, специально обозначенной организатором, а при отсутствии таковой, в зоне хот-пит. *В рамках таймаута разрешены любые работы с автомобилем.*

7.5.7. *Если хотя бы один из пилотов хита взял таймаут, то руководитель гонки назначает обоим пилотам дополнительное время для прогрева шин.*

7.5.8. *Запрещено использование в заездах шин, признанных техническим комиссаром поврежденными. Если повреждение шин вызвано причинами, не зависящими от пилота, то руководитель гонки по докладу технического комиссара может разрешить этому пилоту использование не более 5 минут на замену шин, без расхода времени своего таймаута. Если повреждение шины произошло по вине пилота, то замена шин может производиться только за счет неизрасходованного таймаута.*

7.5.9. *Если во время таймаута один пилот производит замену шин и/или изменения давления, второй получает право без расхода своего таймаута использовать не более 5 минут исключительно на аналогичные действия.*

7.5.10. *Одному аккредитованному медиапредставителю участника разрешается во время хот-пита и/или таймаута подойти к автомобилю пилота для работы с камерами и другим фото-видео оборудованием. При этом на него распространяется то же ограничение по времени, как для всей команды: 1 минута хот-пита и 5 минут таймаута.*

7.6. ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ АВАРИИ

7.5.11. *В случае поломки любого автомобиля на трассе во время соревновательного или тренировочного заезда такой автомобиль будет немедленно эвакуирован с трассы, чтобы не мешать дальнейшему проведению соревнований.*

7.5.12. *Пилотам строго запрещено вести автомобиль в направлении, противоположном движению, если это не разрешено руководителем гонки для удаления автомобиля из опасного положения.*

7.5.13. *Автомобиль эвакуируется с трассы только официальными лицами соревнований и только после его полной остановки. Члены команды могут выйти на трассу и оказать помощь в эвакуации автомобиля только после получения прямого разрешения руководителя гонки. При этом проведение ремонтных работ автомобиля на трассе запрещено; разрешено только оказание помощи в немедленной эвакуации. Во всех случаях, кроме возгорания автомобиля, пилот должен оставаться рядом со своим автомобилем для оказания помощи в эвакуации.*

7.5.14. *В случае появления на трассе сигнала красным флагом пилоты должны немедленно снизить скорость, прекратить дрифт и следовать*

указаниям официальных лиц.

7.5.15. При аварии руководитель гонки или врач соревнования могут предложить пилоту пройти медицинский осмотр или обследование. В таком случае пилот не может вернуться к соревнованиям до получения разрешения врача соревнования.

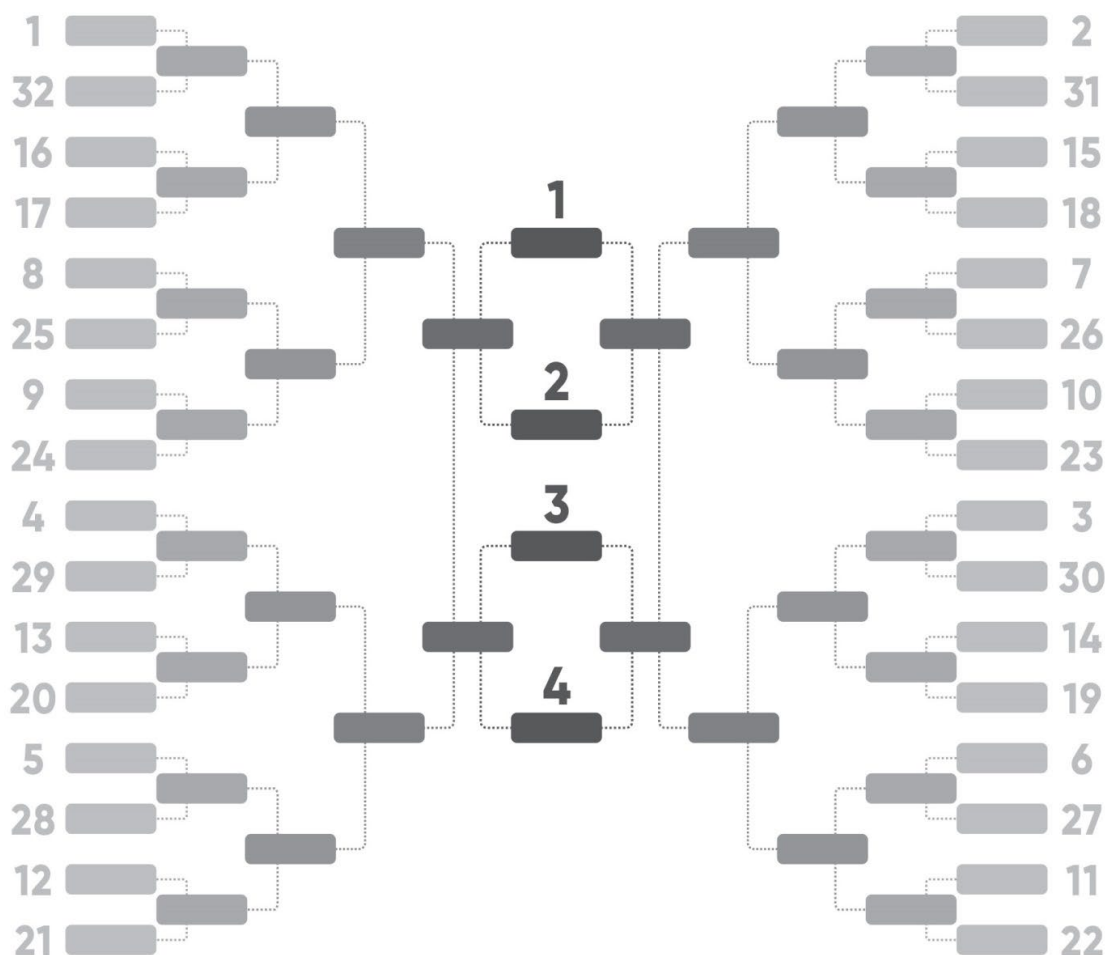
7.5.16. После повреждения автомобиля технический комиссар может проверить безопасность и готовность автомобиля к продолжению соревнования.

7.5.17. Если во время аварии пострадало оборудование трассы, соревнования могут быть остановлены до восстановления необходимого уровня безопасности всех элементов трассы.

Приложение №1 Системы проведения парных заездов

1. «Олимпийская система»

ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ



ПРИМЕР турнирной таблицы ТОП 32

ТОП 32	ТОП 16	ТОП 8	ТОП 4	ТОП 4	ТОП 8	ТОП 16	ТОП 32
1							2
32							31
16							15
17							18
8							7
25							26
9							10
24							23
4							3
29							30
13							14
20							19
5							6
28							27
12							11
21							22

FINAL	
BATTLE FOR 3RD PLACE	
1ST	
2ND	
3RD	
4TH	

ПРИМЕР турнирной таблицы ТОП 24

TOP 24			TOP 16			TOP 8			TOP 4			TOP 4			TOP 8			TOP 16			TOP 24		
			1															2					
16																					15		
17																					18		
			8															7					
9																					10		
24																					23		
			4															3					
13																					14		
20																					19		
			5															6					
12																					11		
21																					22		

FINAL		

BATLLE FOR 3RD PLACE		

1ST	
2ND	
3RD	
4TH	

ПРИМЕР турнирной таблицы ТОП 16

TOP 16			TOP 8			TOP 4			TOP 4			TOP 8			TOP 16		
1															2		
16															15		
8															7		
9															10		
4															3		
13															14		
5															6		
12															11		

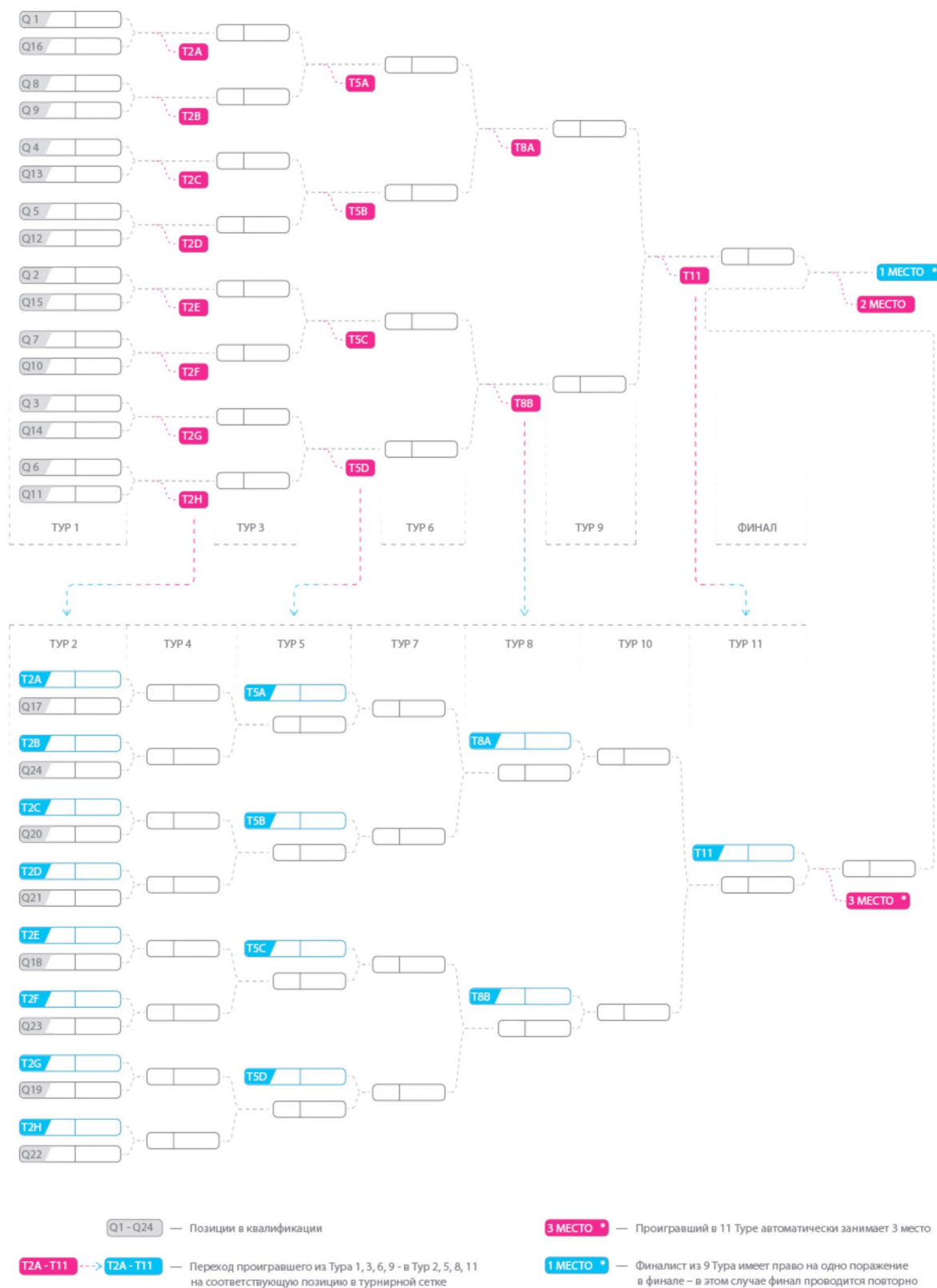
FINAL		

BATLLE FOR 3RD PLACE		

1ST	
2ND	
3RD	
4TH	

2. «Double Elimination»

ТОП 24



Приложение №2 Примеры таблиц для начисления очков

КВАЛИФИКАЦИЯ		ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	
Место	Очки	Место	Очки
1 место	22	1 место	250
2 место	19	2 место	180
3 место	17	3 место	145
4 место	15	4 место	120
5 место	14	5–8 места	70
6 место	13	9–16 места (в случае сетки ТОП-32)	30
7 место	12	17 – 24 места (в случае сетки ТОП-24)	10
8 место	11		
9 место	10		
10 место	9		
11 место	8		
12 место	7		
13 место	6		
14 место	5		
15 место	4		
16 место	3		
С 17 по 32 место	2		
33 место и ниже	1		

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		

Приложение №3 Таблица пенализаций

Публикуется отдельно

Приложение №4 Форма одежды в зонах ограниченного доступа

1. Общие требования к одежде и обуви:
 - Рекомендовано носить одежду из хлопчатобумажной ткани и придерживаться опрятного повседневного стиля.
 - Разрешено носить форменную одежду команд-участников соревнования.
 - Разрешена закрытая обувь на плоской подошве, зафиксированная на пятке, не спадающая с ноги во время ходьбы и бега.
2. Все лица, получившие аккредитацию и пропуск в зоны ограниченного доступа, обязаны соблюдать минимальные требования к форме одежды:
 - В зонах группы «Спорт» (за исключением зоны заправки и хранения ГСМ):
 - штаны из плотной непрозрачной хлопчатобумажной ткани, закрывающие ноги полностью (шорты запрещены);
 - футболка/рубашка/лонгслив/худи из непрозрачной ткани, допускается короткий рукав не выше середины плечевой кости;
 - закрытая обувь.
 - В зоне заправки и хранения ГСМ:
 - негорючий комбинезон;
 - защитная маска (балаклава) на голову;

- закрытая обувь.

- В зонах групп «Сервис» и «Участники»:

- штаны из плотной непрозрачной хлопчатобумажной ткани или длинные шорты, прикрывающие колени минимум до середины сустава;
- футболка/рубашка/лонгслив/худи из непрозрачной ткани, допускается короткий рукав не выше середины плечевой кости;
- закрытая обувь.

3. Запрещено для всех аккредитованных лиц:

- одежда с любыми элементами брендинга и рекламными материалами любых иных соревнований, гоночных серий, трек-дней;
- пляжная одежда, включая броские разноцветные принты;
- сетчатые, полупрозрачные и прозрачные ткани;
- платья, юбки (в зонах группы «Спорт»);
- обувь без пятки, с открытым носом, на каблук (в зонах группы «Спорт»).

4. Несоответствие одежды установленным требованиям может повлечь за собой аннулирование пропуска в зоны ограниченного доступа.