

УТВЕРЖДЕНО

Решением Президиума
ОО «Белорусская автомобильная
Федерация» от 11.03.2025



**ПРАВИЛА
ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ
СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТИНГУ
(ПРД-25)**

Минск, 2025

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения **официальных** соревнований по дрифтингу, проводимых на территории Республики Беларусь в соответствии со Спортивным Кодексом Белорусской автомобильной федерации (СК БАФ).

Официальным текстом настоящих Правил является текст, опубликованный в сети Интернет на официальном сайте БАФ baf.by

Настоящие Правила вступают в силу с момента опубликования на официальном сайте БАФ. Изменение положений настоящих Правил является прерогативой БАФ.

2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

СОРЕВНОВАНИЕ – состязание среди спортсменов или команд в целях выявления лучшего Участника состязания с использованием автомобилей, имеющее соревновательную природу само по себе, либо соревновательный характер, которому придан путем публикации результатов. Соревнования бывают международные и национальные, которые, в свою очередь, могут быть ограниченными или закрытыми.

Чемпионаты, первенства и Кубки считаются одним соревнованием, хотя их этапы, в свою очередь, также являются самостоятельными соревнованиями.

ДРИФТИНГ – вид автомобильного соревнования по прохождению обозначенной конфигурации трассы в управляемом заносе по заданной траектории с максимальным соотношением угла заноса и скорости движения.

ЗАНОС – снос задней или двух осей автомобиля относительно траектории движения.

ЗАЯВИТЕЛЬ (УЧАСТНИК) – любое юридическое или физическое лицо, принимающее участие в соревновании и имеющее лицензию Заявителя, выданную БАФ, согласно Положению о выдаче спортивных документов для участия в соревнованиях по автомобильному спорту.

ВОДИТЕЛЬ (ПИЛОТ) – лицо, управляющее спортивным транспортным средством в ходе спортивного соревнования.

ОРГАНИЗАТОР – Организатор спортивно-массового мероприятия (организатор спортивного мероприятия, организатор спортивного соревнования) – физическое и(или) юридическое лицо, которое инициировало проведение спортивно-массового мероприятия (спортивного мероприятия, спортивного соревнования) и (или) осуществляет организационное, финансовое и (или) иное обеспечение его подготовки и проведения.

РЕГЛАМЕНТ – обязательный официальный документ, публикуемый Организатором соревнования и регламентирующий детали его проведения.

ТРАССА – маршрут со всеми имеющимися на нем сооружениями, образующий одно целое, и построенный специально или приспособленный для проведения автомобильных гонок. Трассы могут быть временными, полустационарными и стационарными в зависимости от характера имеющихся сооружений и пригодности к соревнованиям.

ФАЛЬСТАРТ – начало движения автомобиля вперед с предписанной ему стартовой позиции до момента подачи стартовой команды.

ЖЮРИ – группа специалистов, назначенных для проведения оценки выступления водителя на трассе соревнования.

ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК – часть трассы соревнований, на которой происходит оценка выступления Участников членами Жюри. Оцениваемый участок обязательно должен иметь обозначенное начало и конец.

КЛИППИНГ ЗОНА – часть оцениваемого участка, обозначенная разметкой и/или другими ориентирующими элементами, в которой автомобиль должен находиться по заданию Жюри. Разделяют несколько видов клиппинг зон: внешняя (outside zone, OZ), внутренняя (inside clipping point, IC), зона касания (touch & go, tg), запрещенная (no go).

ЗАЕЗД – движение Участника (Участников) по заданной конфигурации трассы соревнования, включающей оцениваемый участок.

ТРЕНИРОВОЧНЫЙ ЗАЕЗД – заезд, проводимый для ознакомления с трассой соревнования. Порядок проведения см. в п.5.4.

КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ЗАЕЗД – заезд, по результатам которого определяются Участники основной части соревнования – парных заездов. Порядок проведения см. в п.5.5.

ПАРНЫЙ ЗАЕЗД (ХИТ) – заезд, состоящий из двух отдельных проездов двух одновременно стартующих Участников по трассе соревнования с последующей сменой стартовых позиций. Порядок проведения см. в п.5.6.

СПОТТЕР – аккредитованный организатором представитель пилота, который осуществляет наблюдение за заездами с целью информирования пилота и корректировки его действий.

ТЕХНИЧЕСКИЙ СХОД – прекращение дальнейшего участия в соревновании в результате технической неисправности автомобиля.

ВЫЕЗД КОЛЕСА за границу трассы – нахождение всего пятна контакта шины за внешней стороной границы трассы

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1 УЧАСТНИКИ И ВОДИТЕЛИ

3.1.1 К участию в соревнованиях допускаются водители:

Группа ПРО с 16 лет;

Группа ПРО -2 юниоры с 14 до 16 лет;

Группа ПРО-2 взрослые с 16 лет.

Имеющие допуск БАФ/НАФ (водители до 18 лет должны предоставить нотариально заверенное согласие законных представителей (родителей, опекунов, попечителей) на участие в соревнованиях), имеющие выданную БАФ международную или национальную лицензию водителя категории не ниже «Е», либо лицензию другой НАФ.

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

3.2 ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

Заявки на участие подаются Организатору (согласно дополнительному регламенту соревнования) в соответствии с СК БАФ.

Организатор вправе отказать Участнику в приеме Заявки в соответствии с требованиями СК БАФ. В этом случае он обязан официально известить заявителя с указанием причины отказа на указанный адрес электронной почты в течение 2-х дней после получения Заявки, но не позднее окончания срока приема Заявок. Изменения в заявочную форму касательно автомобиля могут быть внесены не позднее срока окончания административных и технических проверок.

3.3 ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

3.3.1 Размеры и порядок внесения заявочных взносов определяются дополнительным регламентом соревнования. Организатор вправе освободить Участников от уплаты заявочных взносов.

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

3.3.3 Заявочные взносы возвращаются полностью:

- кандидатам на участие, чьи Заявки отклонены;
- в случае, если соревнование не состоялось;
- в других случаях, установленных Организатором и описанных в дополнительном регламенте соревнования.

3.3.4 Условия частичного возвращения заявочных взносов должны быть оговорены в дополнительном регламенте соревнования.

3.4 ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.4.1 К участию в соревнованиях допускаются автомобили, соответствующие КиТТ БАФ и его приложениям, регламентирующим подготовку автомобилей для данной дисциплины, а также Регламентом соревнования (для многоэтапного соревнования Общим Регламентом).

3.4.2 Допускается использование водителем запасного автомобиля, который во время административных проверок указан в заявке на участие как запасной для конкретного водителя. Запасной автомобиль может быть заявлен только владельцем и использоваться только тем водителем, который указан в заявочной форме.

В одной стадии парных заездов использование одного автомобиля двумя и более водителями запрещено.

Участники команды, обладающей командной лицензией БАФ, имеют право воспользоваться автомобилем своего сокомандника, при условии его выбывания в предыдущей стадии соревнования (ТОП16, ТОП8 и т.д. в системе таблицы ТОП32 или ТУР1, ТУР2 и т.д. в DE24). Запасной автомобиль команды заявлять не обязательно.

Замена автомобиля допускается только с разрешения Руководителя гонки. После начала парных заездов, автомобиль можно заменить только один раз.

В случае замены автомобиля Участник обязан проехать одиночный тестовый проезд по оцениваемому участку трассы соревнования, по результату которого Участник может отказаться от дальнейшего выступления на этом автомобиле.

3.4.3 В течение одного парного заезда замена автомобиля запрещается.

3.4.4 Обязательная и необязательная реклама, а также иные надписи и наклейки на автомобиле должны соответствовать требованиям статей СК БАФ.

4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

4.1 ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

4.1.1 Для проведения любого соревнования по дрифтингу необходимо издание следующих официальных документов:

- программа соревнования;
- регламент;
- список Участников с бортовыми номерами.

Все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском языке (для национальных соревнований), а также на английском языке (для международных соревнований).

4.1.2 **ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЯ** должна содержать общую информацию о проведении соревнования, необходимую для ознакомления с условиями его проведения.

Программа соревнования может публиковаться одним документом с регламентом соревнования, являясь его разделом.

4.1.3 РЕГЛАМЕНТ соревнования является основным официальным документом, описывающим особенности проведения соревнования и регулирующим его проведение, помимо Спортивного Кодекса БАФ, Регламентов многоэтапных соревнований (если соревнование является этапом таких соревнований) и настоящих Правил, которым Регламент не может противоречить.

Регламент соревнования должен соответствовать требованиям п.4.6.1 СК БАФ.

Регламент должен быть представлен в БАФ на согласование не позднее, чем за 45 дней до даты начала организуемого соревнования.

4.1.4 БЮЛЛЕТЕНИ являются неотъемлемыми частями регламента соревнования и предназначены для публикации изменений, пояснений или дополнений последнего.

Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы и размещаться на официальном табло информации сразу после подписания Организационным комитетом.

4.1.5 СПИСКИ ВОДИТЕЛЕЙ И УЧАСТНИКОВ составляются в соответствии со следующим правилами:

- все списки водителей и Участников должны содержать наименование Участника, номер лицензии Участника, фамилию и имя водителя, номер лицензии водителя, город, марку автомобиля, бортовой номер;
- список заявленных водителей и Участников составляется после окончания приема заявок;
- список допущенных водителей и Участников, заверенный Руководителем гонки, составляется после административных и технических проверок.

4.1.6 Организатор официальных соревнований обязан в течение первых трех рабочих дней, следующих за днем окончания соревнований, представить в БАФ итоговый отчет о проведении соревнования, включающий в себя:

- официальные списки и результаты;
- все выпущенные бюллетени;
- подлинники поданных протестов и уведомления о подаче апелляций.

4.2 ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

4.2.1 ОФИЦИАЛЬНОЕ ЛИЦО – лицо, наделенное полномочиями для исполнения определенных функций в ходе соревнования.

Состав главной судейской коллегии (далее - ГСК) (руководитель гонки (главный судья), заместители руководителя гонки, главный секретарь, секретарь, технический комиссар) назначается Организатором и согласовывается с БАФ.

Остальной состав официальных лиц определяется Организатором. К ним, в частности, относятся:

- Жюри;
- Судьи соревнования (судьи фактов, на трассе, сигнальщики и т.д.);
- Офицер по связи с Участниками;
- Офицер парка сервиса;
- Руководитель пресс-центра.

Официальные лица имеют право выполнять только те функции, для выполнения которых они назначены. Одно и то же лицо может быть назначено для выполнения нескольких функций при наличии соответствующей квалификации.

4.2.2 СПОРТИВНЫЕ КОМИССАРЫ обладают на соревновании высшей спортивной властью и правом принятия окончательных решений по всем вопросам применения спортивной регламентации (статья 10.7 СК БАФ).

4.2.3 НАБЛЮДАТЕЛЬ назначается БАФ для осуществления контроля со стороны БАФ за организацией и проведением соревнования (статья 10.6 СК БАФ).

4.2.4 РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕСС-ЦЕНТРА обеспечивает проведение официальных пресс-конференций, аккредитацию журналистов и представителей пресс-служб Участников, оказывает поддержку работе аккредитованных журналистов и представителей пресс-служб Участников, включая выдачу им официальных документов и идентифицирующей одежды, а также осуществляет иные функции, связанные с организацией освещения соревнования.

4.3 ПРИМЕНЕНИЕ И ТОЛКОВАНИЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

4.3.1 Вся ответственность за применение положений настоящих Правил и регламента во время соревнований возлагается на Руководителя гонки, который, тем не менее, должен информировать Спортивных комиссаров и Жюри соревнования о любом важном решении, которое примет, руководствуясь вышеуказанными документами.

Принятие окончательных решений по всем спорным вопросам применения спортивной регламентации на соревнованиях осуществляет **Коллегия спортивных комиссаров (далее – КСК)** соревнования.

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

4.3.2 Любое нарушение Участниками (водителями) настоящих Правил, регламента соревнования и другой регламентации БАФ наказывается пенализацией, как указано в настоящих Правилах и/или других регламентирующих проведение соревнования документах.

Руководитель гонки вправе принять решение о пенализации, если решение вопроса о наказании за данное нарушение не отнесено настоящими Правилами к компетенции **КСК** соревнования.

В случаях, когда за нарушение настоящих Правил или другой регламентации БАФ предусмотрено наказание в виде исключения из соревнования, решение о таком наказании принимается только **КСК**, если иное не предусмотрено настоящими Правилами, и только после изучения всех обстоятельств нарушения. Участник, который подвергается такому наказанию, должен получить возможность представить свои аргументы.

Любое некорректное, обманное или неспортивное действие, совершенное Участником, должно рассматриваться **КСК**, которая имеет право применить любые штрафные санкции, вплоть до исключения из соревнования.

4.4 СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ЗАЯВЛЕНИЯ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

4.4.1 Участник вправе изложить все обстоятельства, которые могут, по его мнению, повлиять на принятие решений о пенализации или иных вопросах, затрагивающих интересы Участника (водителя), в письменном заявлении на имя Руководителя гонки, которое передается Руководителю гонки или Офицеру по связи с Участниками. Обстоятельства, изложенные в таких заявлениях, должны быть изучены, а решение доведено до Участника (водителя), которому, по его требованию, должна быть выдана копия заявления с изложением принятого по нему решения.

Руководитель гонки обязан передать заявление Участника на рассмотрение Жюри соревнования, если принятие решения по данному вопросу относится к их компетенции.

4.4.2 Участник вправе подать заявление о пересмотре решения Жюри по парному заезду в течение 5 минут после оглашения решения, но не позднее начала следующей стадии соревнования (например, ТОП8 или ТУР2). Заявление подается в письменном или устном виде на имя Руководителя гонки, которое передается Руководителю гонки или Офицеру по связи с Участниками. Руководитель гонки обязан передать заявление Участника на рассмотрение Жюри соревнования.

4.4.3 Протесты подаются в соответствии с требованиями главы XII СК БАФ. Размер взноса за подачу протеста определяется регламентом соревнования.

4.4.4 Протест подается не позднее 5 минут после окончания текущего раунда (ТОП32, ТОП16 и т.д. в системе таблицы ТОП32 или ТУР1, ТУР2 и т.д. в DE24), **либо 5 минут после окончания рассмотрения заявления о пересмотре решения Жюри по парному заезду.** Окончанием раунда считается оглашение решения Жюри по последнему парному заезду раунда.

4.4.5 **Обо всех поступивших протестах немедленно сообщается Руководителю гонки. Однако, слушания по протестам, которые не могут повлиять на ход соревнования, могут быть рассмотрены по окончании соревнования.**

Все стороны, связанные с протестом, а также приглашенные ими свидетели, должны быть заслушаны при рассмотрении протеста. В случае отсутствия одной из приглашенных сторон в установленное время, решение может быть принято при их отсутствии.

Решение по протесту сообщается Участнику (водителю), подавшему протест, непосредственно после окончания слушания по протесту. По требованию Участника (водителя) решение выдается в письменном виде за подписью Главного судьи (Руководителя гонки). Если решение не может быть выдано непосредственно после слушания по протесту, Участнику должно быть объявлено место и время, где и когда будет выдано такое решение.

4.4.6 Участник вправе апеллировать в БАФ против решения, вынесенного по протесту. Апелляция подается и рассматривается с соблюдением всех требований СК БАФ.

4.5 БЕЗОПАСНОСТЬ НА СОРЕВНОВАНИИ

4.5.1 Соревнования проводятся на трассах, соответствующих Требованиям к трассам для проведения соревнований по дрифтингу (Приложение 3 к настоящим Правилам)

4.5.2 Основная задача службы безопасности состоит в том, чтобы обеспечить максимальную безопасность зрителей, Участников и официальных лиц. Ответственность за соблюдение мер безопасности на соревнованиях несет Руководитель гонки.

4.5.3 При подготовке каждого соревнования необходимо принимать во внимание и учитывать особенности трассы, расположение зрительских зон, рельефа, сооружений и прочих факторов, способных повлиять на обеспечение безопасности.

4.6 СТРАХОВАНИЕ

4.6.1 Личное страхование от травм и несчастных случаев обязательно для всех водителей соревнования. Наличие полисов, действующих во время соревнований по автомобильному спорту, контролируется на административной проверке.

4.7 РЕКЛАМА

4.7.1 Автомобили Участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что она:

- не противоречит законодательству Республики Беларусь;
- не противоречит регламентации БАФ;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования.

4.7.2 Регламентом соревнования может быть предусмотрено размещение на автомобилях Участников обязательной рекламы, от размещения которой Участники не могут отказаться. Также Участникам может быть предложено размещение необязательной рекламы, от которого они могут отказаться при условиях, указанных в дополнительном регламенте соревнования.

Участники должны для ее размещения зарезервировать места, обозначаемые в дополнительном регламенте соревнования.

4.7.3 Реклама и схема ее размещения публикуется в дополнительном регламенте или в официальном бюллетене соревнования.

5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1 ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

5.1.1 Соревнование начинается с административных и/или технических проверок и заканчивается:

- по истечении времени для подачи протестов или апелляций либо завершения их рассмотрения;
- по окончании заключительной технической инспекции.

5.1.2 Максимальная продолжительность одного дня соревнования не должна превышать 10-ти часов.

5.1.3 Максимальное количество дней, предусмотренных расписанием соревнования, не должно превышать 3-х.

5.2 РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ

5.2.1 Все прибывшие на соревнование Участники должны пройти регистрацию, административные и технические проверки. Дату и время начала регистрации и проверок Организатор обязан опубликовать в программе соревнования.

5.2.2 Регистрация и административные проверки должны проходить в штабе соревнования, который располагается в непосредственной близости от трассы соревнования.

5.2.3 Все Участники предоставляют на административную проверку документы согласно частному регламенту соревнования. В случае отсутствия необходимых документов Организатор вправе отказать Участнику в регистрации.

5.2.4 Если Участник или водитель два раза и более подавал предварительную заявку на участие, но стартовый взнос не оплачивал и процедуру регистрации не проходил – регистрация на последующие официальные соревнования может быть произведена только при уплате заявочного взноса в тройном размере.

5.3 ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ

5.3.1 Все автомобили, участвующие в соревновании, в том числе и запасные, должны пройти техническую инспекцию, время и место которой Организатор обязан опубликовать в программе соревнования.

5.3.2 Техническую инспекцию проводит Техническая комиссия.

5.3.3 Основная задача технической инспекции – проверка автомобилей Участников на соответствие техническим требованиям, предъявляемым к автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифтингу и проверка экипировки водителя.

5.3.4 Автомобили, допущенные к соревнованию, могут маркироваться стикером на лобовое стекло. Участник обязан сохранять этот стикер до конца соревнования.

5.3.5 В любой момент проведения соревнования, если технический комиссар считает конструкцию автомобиля опасной, он вправе отстранить данный автомобиль от дальнейшего участия в соревновании (объявить техсход).

5.4 ТРЕНИРОВКИ

5.4.1 Организатор обязан предоставить всем Участникам (водителям) возможность свободных, либо официальных тренировок на трассе соревнования.

5.4.2 К свободным тренировкам допускаются Участники (водители), прошедшие регистрацию, медицинский контроль и оплатившие стартовый взнос. Технический комиссар вправе не допустить Участника (водителя) к свободным тренировкам.

5.4.3 К официальным тренировкам допускаются только Участники (водители), прошедшие медицинский контроль, административные и технические проверки.

5.4.4 Перед началом тренировки Руководитель гонки должен организовать проведение брифинга водителей и Участников, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием направления движения по трассе, начала и конца оцениваемого участка, расположение вышки Жюри и точек клиппинга.

5.5 КВАЛИФИКАЦИЯ

5.5.1 Основная задача квалификационных заездов – определить 32/24/16 лучших Участников, которые будут бороться в основной части соревнования – в парных заездах.

5.5.2 Квалификация проходит на трассе соревнования, где каждый Участник имеет право на зачетные попытки прохождения оцениваемого участка. Количество зачетных попыток определяется Руководителем гонки и не может быть меньше 2-х. Заезды проходят в виде отдельных раундов, в ходе которых водители выезжают на старт друг за другом без задержки в порядке очереди или ином порядке, определенном Руководителем гонки.

В случае неисправности автомобиля до выхода из сервис-парка, водитель обязан уведомить Руководителя гонки о данном факте, и имеет право выйти на старт в более позднее время, но не позднее времени окончания квалификации. Если неисправность произошла во время нахождения автомобиля на трассе, водитель имеет право посетить сервис-парк для ремонта, уведомив о случившемся Руководителя гонки и после своевременного устранения неисправности, принять участие в тех раундах, на которые успеет вернуться из сервис-парка до окончания квалификации.

Во время проведения квалификации обслуживать автомобиль и находиться возле него (вне сервис-парка и специально обозначенной территории) членам команды – запрещено.

5.5.3 Жюри выставляют за каждую зачетную попытку баллы, которые заносятся в общий протокол квалификации (подробнее о судействе см. в п.6 данных Правил). Если в квалификации водители показали одинаковый результат, более высокое место занимает водитель, имеющий выше балл в другой попытке. При одинаковых баллах во всех попытках водитель, проехавший свой лучший заезд в более ранней попытке, занимает более высокое место. В случае дальнейшего равенства приоритет отдается водителю, выехавшему на квалификацию раньше своих соперников.

5.5.4. Организатор обязан не позднее 30 минут после окончания квалификации опубликовать результаты квалификации на информационном табло.

5.6 ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ

5.6.1 Парные заезды являются основной частью соревнований по дрифтингу и могут проводиться по таблицам, указанным в приложении 1. В сетке заездов ТОП 24 Double Elimination пилоты, проигравшие свой заезд в туре 1, 3, 6 или 9 продолжают соревнование в турах 2, 5, 8, 11 согласно схеме таблицы.

5.6.2 Парный заезд состоит из двух проездов. В первом проезде лидирует пилот, занявший более высокое место в квалификации, а второй Участник его преследует. Во втором проезде Участники меняются местами.

5.6.3 Все заезды пар должны проходить непрерывно до выявления победителя соревнования. Появление на старте обоих водителей пары должно быть не позднее 3 минут с момента вызова их на старт. При этом, у каждого водителя, при условии невыезда на старт, есть возможность воспользоваться техническим таймаутом один раз в течение соревнования до ТУР9 или ТОП4. В финальной части соревнования, начиная с ТУР9 или ТОП4, у пилотов, использовавших технический таймаут, есть возможность воспользоваться дополнительным техническим таймаутом.

5.6.4 Технический таймаут составляет 5 минут.

Временем начала отсчета считается момент, когда автомобиль находится в техническом парке и у механика есть возможность начать работу с автомобилем.

Механику запрещено дотрагиваться до автомобиля до момента старта отсчета времени, разрешающего начала работы с автомобилем, за исключением случая помощи при разгрузке с эвакуатора.

Временем остановки отсчета является момент начала движения автомобиля своим ходом из технического парка.

Технический таймаут не может делиться на части, а с момента начала отсчета не может быть отменен.

5.6.5 Непоявление на старте в указанном интервале времени ведет к проигрышу в данном заезде опоздавшего водителя (техническое поражение). В этом случае, водитель, находящийся на старте, будет считаться победившим в данном заезде после проезда по трассе и пересечения линии финиша своим ходом.

5.6.6 Если оба водителя не выезжают на старт, в соответствии с пунктом 5.6.5, обоим водителям засчитывается техническое поражение. Если такое происходит в верхней сетке ТОП-24 DE, то в нижней продолжает участие тот, кто имеет лучшее место по результатам квалификации, если в финальном заезде – оба Участника занимают вторые места, а первое место не присуждается, если в заезде за 3-4 места — оба Участника занимают четвертое место.

5.6.7 Участник (Водитель), заявивший о техническом сходе, теряет право участия в заездах с момента такого заявления Руководителю гонки. Выявление победителя в заезде, в котором заявлено о техническом сходе, принимается по аналогии с пунктом 5.6.5

5.6.8 Запрещается проводить любые действия с колесами автомобиля в ходе заездов одного хита, за исключением случаев повреждения колесного диска. В таком случае разрешается его замена в рамках имеющегося технического таймаута (п.5.6.4).

5.6.9 В случае столкновения автомобилей Жюри определяют сторону, по вине которой оно произошло. Решение Жюри об определении виновного в столкновении первого заезда хита объявляется до начала второго заезда хита.

5.6.10 В случаях, когда повреждения, полученные автомобилями при столкновении, требуют выделения времени на ремонт, Руководителем гонки может быть выделено такое время (таймаут), при этом невиновная сторона не расходует свой таймаут, отведенный регламентом.

5.6.11 Если в результате контакта будет повреждена шина, Руководителем гонки может быть разрешена замена. В таком случае, у второго пилота в паре также появляется возможность замены шин.

5.6.12 В случае возникновения в ходе заездов хита ситуации, в которой по вине одного из водителей произошло столкновение, в результате которого автомобиль второго водителя получил повреждения, не позволяющие продолжать участие, победителем в хите объявляется водитель, пострадавший от неправильных действий другого. Решение о признании водителя виновным в вышеуказанной ситуации принимается Жюри.

5.7 ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ И СВЕТОФОР

5.7.1 **ЗЕЛЕНЫЙ ФЛАГ:** используется для подачи сигнала судьи старта о начале заезда (тренировочного, квалификационного или парного). Показывается резким поднятием флага вверх из горизонтального положения.

5.7.2 **КРАСНЫЙ ФЛАГ:** используется на линии старта для информации о том, что выезд на трассу запрещен. Показывается статично в горизонтальном положении. Также используются судьями на трассе для остановки заезда (тренировочного, квалификационного или парного), показывается взмахами. В этом случае все водители обязаны немедленно прекратить заезд и направить свои автомобили в технический парк или иное, предусмотренное регламентирующими документами место, проявляя предельную осторожность и будучи готовым к внезапной остановке.

5.7.3 Для подачи стартовой команды может использоваться светофор, сигналы которого соответствуют сигналам флаговой сигнализации.

6. СУДЕЙСТВО

6.1 СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ЗАЕЗДОВ

6.1.1 Оценка одиночных квалификационных заездов осуществляется Жюри и (или) системой электронного судейства по 4 основным критериям и в соответствии с требованиями «Правил Судейства»:

- траектория;
- угол;
- скорость;
- зрелищность.

6.1.2 **ТРАЕКТОРИЯ** – идеальная линия, заданная Жюри, по которой Участник должен следовать на трассе (в большинстве случаев оцениваемая траектория совпадает с идеально быстрой на трассе). Общая оценка Участника будет существенно снижена за несоблюдение данной траектории.

Траектория устанавливается клиппинг зонами и клиппинг поинтами. Удаленность автомобиля Участника от клиппинг зон во время движения по трассе отражается на оценках по критерию траектория.

Клиппинг зона – ключевая зона на трассе, в которой автомобиль Участника должен двигаться в состоянии заноса задней оси максимально близко к данной зоне, тем самым, следуя корректной с точки зрения судейства траектории.

Внутренний клиппинг поинт (inside clipping point, IC) – точка на трассе, в которой автомобиль Участника должен находиться максимально близко передней частью автомобиля, находясь в заносе. Внутренний клиппинг поинт размещается на внутренней стороне трассы, как правило, на вершине поворота.

Внешняя клиппинг зона (outside zone, OZ) – зона на трассе, в которой автомобиль Участника должен находиться близко по всей длине зоны задней частью автомобиля, находясь в заносе. Внешняя клиппинг зона размещается на внешней стороне трассы.

Зона касания (touch-and-go, TG) – зона на трассе, в которой автомобиль Участника должен находиться близко в любой точке зоны, когда автомобиль Участника движется в заносе.

Запрещенная зона (no go) – зона на трассе, заезд в которую запрещен лидеру заезда.

Жюри Соревнования объясняют всем Участникам, какой должна быть оцениваемая траектория движения. Данная траектория служит оптимальной линией движения автомобиля в состоянии заноса на оцениваемом участке трассы. Корректное использование рекомендованной линии движения обычно означает минимальную потерю скорости на всем оцениваемом участке трассы.

6.1.3 УГОЛ – угол заноса автомобиля (отклонение от оси прямолинейного движения автомобиля), который может задать и контролировать Участник на протяжении всего оцениваемого участка трассы. Этот фактор особенно важен при вхождении в первый поворот трассы. В случае потери угла заноса начисляются штрафные баллы по критерию угол. Угол должен быть стабильным, а пилот должен максимально избегать корректировок. Угол может измеряться соответствующим оборудованием.

6.1.4 СКОРОСТЬ – скорость, которую автомобиль Участника развивает на протяжении всего оцениваемого участка трассы, является третьим оценочным критерием. Основанием для оценки скорости является в большей мере входная скорость – т.е. скорость вхождения в первый поворот трассы. Но также оценивается и умение Участника пользоваться мощностью своего автомобиля, чтобы во время продолжительного заноса не терять, а зачастую и увеличивать свою скорость движения в заносе. Скорость во время соревнований может измеряться соответствующим оборудованием.

6.1.5 ЗРЕЛИЩНОСТЬ – энергетика и эффектность, которые демонстрирует Участник во время заезда. Это может быть большое количество дыма из-под колес, ранняя инициация заноса перед входом в первый поворот, резкая перекладка с одного бока на другой и т.д.

6.2 СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

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

Проезд каждого Участника оценивается от 0 до 10 баллов в зависимости от выполнения задания. Как правило, задача первого пилота проходить трассу по квалификационному заданию. Второй Участник должен придерживаться траектории первого, быть максимально близко и синхронно повторять действия своего противника согласно установленному Жюри заданию.

6.2.2 Первый Участник должен завершить свой проезд вне зависимости от качества выполнения задания вторым Участником. Задание второго Участника прекращается в случаях, когда первый совершает ошибку равную 0 баллов (разворот, остановка и т.д.). По результатам 2-х проездов баллы Участников суммируются и Участник, получивший большее количество баллов, становится победителем парного заезда.

6.2.3 Если в заезде получается ничья – то возможно проведение не более двух дополнительных заездов для выявления победителя. В случае невозможности выявить победителя после всех дополнительных заездов, побеждает Участник, занявший лучшее место в квалификационных заездах.

6.2.4 При принятии решения членами Жюри по заездам, которые вызывают трудности и возникает необходимость в обращении к техническим средствам или опросу маршалов трассы, Жюри могут отложить оглашение таких решений до окончания текущего раунда.

6.2.5 ПРОЦЕДУРА СТАРТА. Пилоты, принимающие участие в текущем парном заезде, выставляются на стартовую линию судьей старта, который, убедившись в готовности пилотов, дает стартовую команду согласно п.5.7. В случае, когда происходит отрыв и первый автомобиль получает значительное преимущество в зоне инициации заноса или оба автомобиля имеют недостаточную скорость, Жюри может быть назначен рестарт данного заезда.

6.2.6 По решению Жюри на старте может использоваться стартовая шикана согласно приложению 5. Ее размеры устанавливаются в соответствии с условиями проведения конкретного соревнования.

6.2.7 В случае нарушения процедуры старта (фальстарт, сбивание конусов стартовой шиканы) одним из пилотов, членами Жюри может быть назначен рестарт данного заезда. При повторном нарушении в течение одного заезда, такому пилоту присуждается поражение.

6.3 НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ И ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ

6.3.1 Общее количество баллов в проезде приравнивается к нулю, если:

- автомобиль развернуло во время заноса, и(или) он критически потерял скорость (остановился);
- автомобиль двигался прямолинейно продолжительное время;
- автомобиль выехал за границы трассы 2-мя (или более) колесами. (По решению Жюри, на определенных участках трассы выезд автомобиля за границы трассы 2-мя колесами может пенализироваться иначе. Данные зоны обязательно должны быть обозначены на брифинге);
- второй автомобиль допустил отставание от первого на указанное судьями на брифинге расстояние и находился в таком положении продолжительное время (более 5 сек) или неоднократно по прохождению классифицируемого заезда;
- во время заезда разбортировалась шина;
- во время заезда открылась дверь или капот;
- произошла потеря элементов кузова, деталей и агрегатов во время заезда, а также открытие багажника, создавшие помеху другому участнику заезда;
- преследователь обогнал лидера на оцениваемом участке во время заезда;
- лидер совершил действия, не позволяющие преследователю выполнить судейское задание. К таким действиям в том числе могут быть отнесены: резкое изменение темпа или угла, траектория, не позволяющая преследователю оставаться в рамках границ трассы, использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными и пр. («Unchaseable lead run»);
- автомобиль двигался с направлением заноса противоположным тому, который требуется на данном участке по заданию Жюри («Opposite drift»);
- пилот совершил критическую ошибку после финиша, но начало этой ошибки очевидно было до линии финиша (неконтролируемый финиш);
- отсутствует постановка до последней точки постановки;
- произошла потеря элементов кузова, колес, деталей и агрегатов во время заезда, а также открытие багажника или утечка технических жидкостей, создавшие помеху другому участнику заезда.

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

ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ



ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

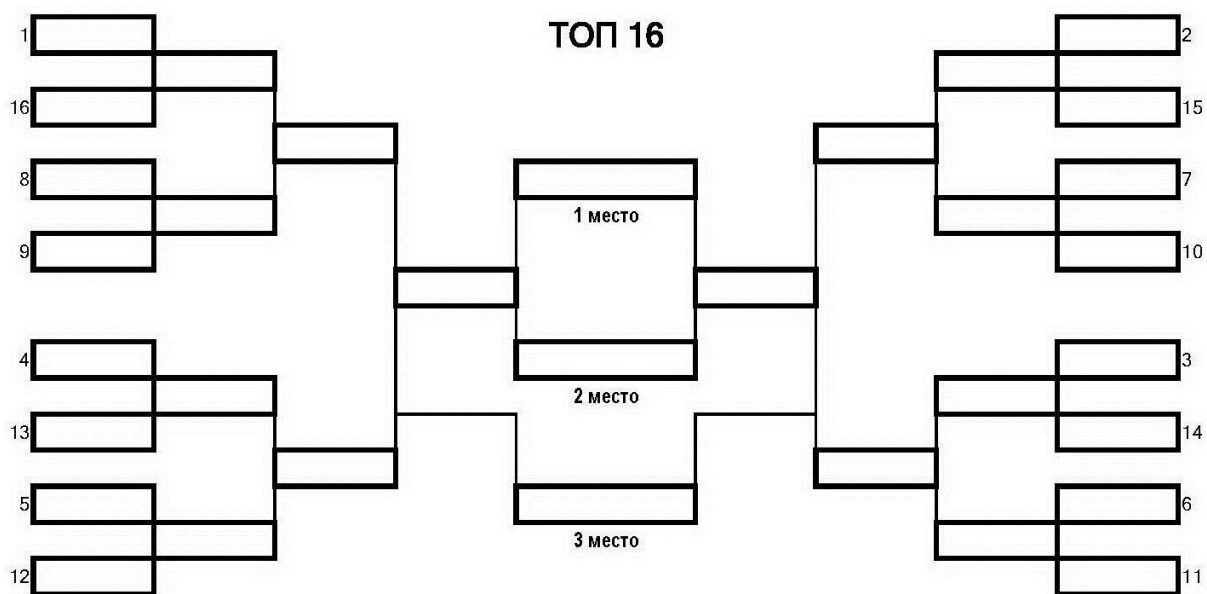


ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

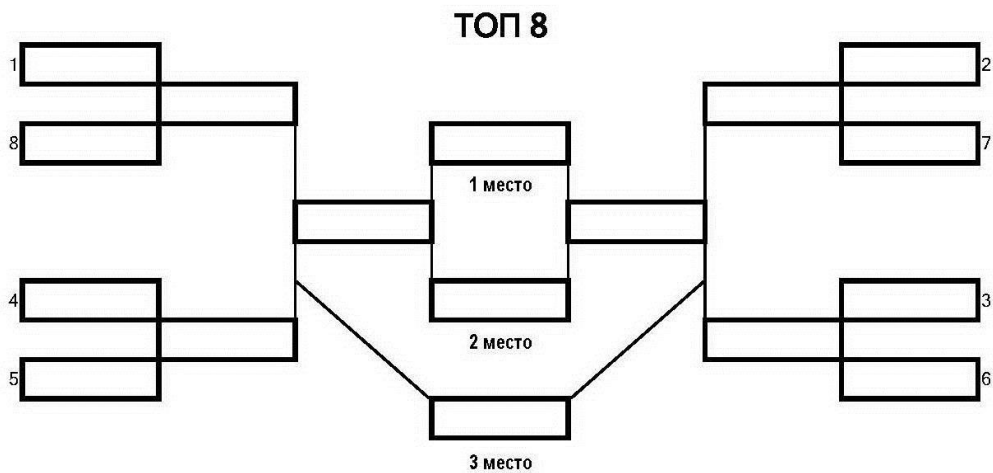


Таблица ТОП-32 (ТОП-16, ТОП-8)

Олимпийская система, в которой проигравший в заезде Участник выбывает из соревнования. Формируется из 32 (16, 8) Участников, прошедших квалификацию, в пары по принципу «сильный против слабого» (первый с последним, второй с предпоследним и т. д.). Исключением из олимпийской системы являются полуфиналы (топ-4), в которых проигравшие не выбывают из соревнования, а совершают еще один заезд за 3-4 места.

ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ ТОП 24 Double Elimination

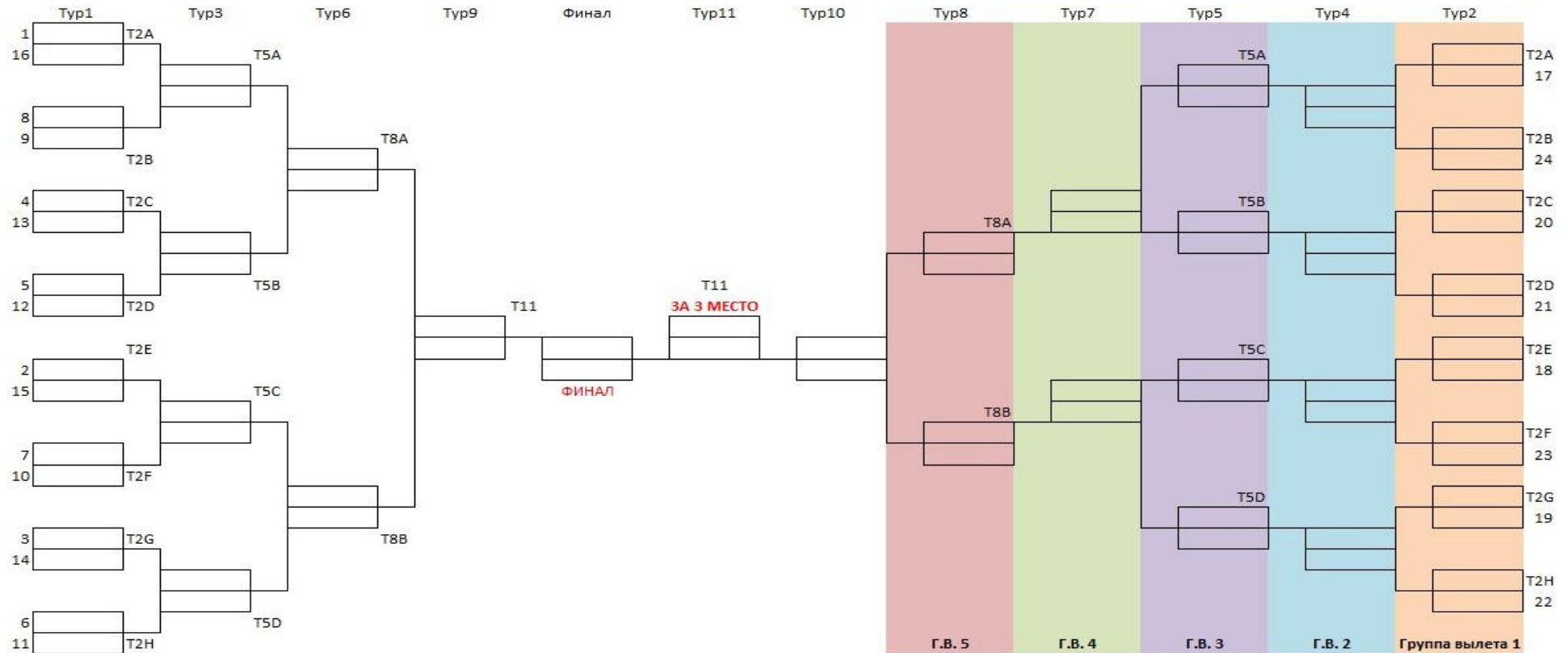


Таблица ТОП-24 DE (ТОП-16 DE)

Система Double Elimination - система с выбыванием после двух поражений. Состоит из верхней (сетки победителей) и нижней (сетки проигравших).

Формируется из 24 (16) Участников, прошедших квалификацию, в пары по следующему принципу: первые 16 Участников формируют пары в верхней сетке по принципу «сильный против слабого» (первый с 16-м, второй с 15-м и т. д.), а Участники, занявшие места с 17 по 24, сразу попадают в нижнюю сетку. Проигравший в паре верхней сетке попадает в нижнюю сетку, а проигравший в нижней сетке выбывает из соревнования. Исключением из данной системы является финальный заезд, который проводится один раз, вне зависимости от количества поражений у его Участников.

ТАБЛИЦЫ НАЧИСЛЕНИЯ ОЧКОВ

Квалификация	
1 место	10
2 место	8
3 место	6
4 место	5
5–8 место	4
9–16 место	3
17–32 место	2
33 место и ниже	1

ТОР64	
1 место	100
2 место	90
3 место	78
4 место	65
Топ 8	48
Топ 16	32
Топ 32	16

ТОР32	
1 место	100
2 место	90
3 место	78
4 место	65
Топ 8	48
Топ 16	32

ТОР16	
1 место	100
2 место	90
3 место	78
4 место	65
Топ 8	48

ТОР8	
1 место	100
2 место	90
3 место	78
4 место	65

ТОР24DE	
1 место	100
2 место	90
3 место	78
4 место	65
Г.В.5	48
Г.В.4	32
Г.В.3	16
Г.В.2	8

ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ

для проведения соревнований по дрифтингу

1. Соревнования по дрифту могут проводиться на трассах с асфальтовым или асф/бетонным покрытием в летний период времени, а также на снежно-ледовых покрытиях в зимний период времени, имеющим ширину не менее 8 метров в оцениваемых участках.

2. Конфигурация трассы должна включать минимум один набор последовательных изгибов типа «S».

3. Места для Жюри должны находиться на возвышенности (не менее 2-х метров) и быть расположены в пределах 500 метров от любой части оцениваемого участка, иметь непрерывный панорамный вид всех частей оцениваемых участков трассы. При невозможности наблюдения частей оцениваемых участков трассы из-за рельефа местности организатор обязан предоставить технические средства для наблюдения за этими частями

4. Трасса должна иметь разгонную прямую, которая позволяет водителям достаточно ускориться до входа в первый поворот оцениваемого участка, чтобы продемонстрировать свое мастерство и весь потенциал автомобиля.

5. Трасса должна иметь область или участок, позволяющий получить несколько заданий для водителя на трассе.

6. В зонах возможных вылетов за пределы трассы должно быть обеспечено безопасное удержание автомобиля для получения минимальных последствий и обеспечения безопасности для людей.

7. Безопасность – главное условие для всех участков трассы.

8. Если внутри трассы расположены посты для персонала или прессы – их обустройство и расположение должно гарантировать безопасное нахождение там людей и их перемещение. Все люди, находящиеся в пределах трассы, должны пройти соответствующее обучение и инструктаж.

9. Вблизи трассы (на судейских постах, не далее 10 м от края трассы) должны находиться средства пожаротушения, а также все необходимое для оперативного устранения последствий аварий: метлы, совки, сухой цемент, песок. При подготовке каждого соревнования необходимо принимать во внимание и учитывать особенности трассы, расположение зрительских зон, рельефа, сооружений и прочих факторов, способных повлиять на обеспечение безопасности.

10. Все зрительские зоны должны быть отгорожены от трассы соревнования защитными ограждениями (минимальная высота 120 см). В местах возможного вылета автомобилей Участников, а также в местах приближения зрительской зоны ближе 12м к трассе, организатор должен расположить защитные барьеры (бетонные или водоналивные блоки). Расстояние от защитных барьеров до ограждения зрительской зоны – минимум 3м. Это расстояние может быть меньше, при условии нахождения зрительской зоны на естественном возвышении не меньше одного метра от уровня трассы или при проведении соревнований на территориях стационарных сооружений для занятия техническими видами спорта предназначенных для проведения соревнований по дрифту.

11. В случае если трасса соревнования расположена на асфальтовой площадке, либо на дороге общего пользования, особое внимание стоит уделить естественным препятствиям (столбы, бордюры, здания, прочие объекты), трасса не должна проходить в опасной близости к таким объектам.

12. Точки и зоны клиппинга должны быть выполнены из материалов, позволяющих водителю отчетливо их видеть, а при легком контакте с ними автомобиля быть безопасными. В случае разрушения таких материалов от контакта с автомобилем их части не должны нанести вред Участникам и зрителям.

13. Во время проведения соревнования в непосредственной близости от трассы должны находиться автомобили противопожарной службы и «Скорой медицинской помощи». Для стационарных трасс согласно паспорту трассы. Для временных трасс, места расположения автомобилей должны быть выбраны с учетом индивидуальных особенностей трассы и обеспечивать безопасность их экипажей в ходе заездов, а также беспрепятственный выезд на трассу в случае необходимости.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ ДЛЯ ГРУППЫ ПРО-2

- Траектория движения автомобилей строится таким образом, чтобы не было возможности разогнаться более 70 км/ч на разгонной прямой, а скорость в управляемом заносе не превышала 50 км/ч. Данное требование может достигаться с помощью изменения коэффициента сцепления с покрытием, т.е. применяться полив трассы. Если в момент проведения соревнования какой-то из автомобилей превышает разрешенную скорость, организатор должен незамедлительно принять меры, для уменьшения максимальной скорости до разрешенной.
- Для обозначения границ трассы может использоваться разметка, нанесенная на асфальт или пластиковые конусы (водоналивные блоки). Запрещено использовать какие-либо тяжелые препятствия (бетонные блоки, стационарные бетонные или каменные конструкции) ближе, чем 3 метра от границ трассы и 6 метров в зоне постановки автомобиля в занос.

Данные требования действуют в течение 2025 г. и считаются автоматически пролонгированными до выхода новых требований.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАРК (ПАРК СЕРВИСА)

Общие условия и правила поведения

1. Каждым Участником необходимо использование подстилки под автомобиль 3х5м для предотвращения вытекания жидкостей на площадку.

2. В зоне сервиса Участники обязаны иметь средства пожаротушения (**огнетушители массой огнетушащего вещества** не менее 4 кг).

3. Участники соревнования обязаны принять все необходимые меры относительно предотвращения разлива нефтепродуктов.

4. Движение в зоне сервиса должно осуществляться согласно направлениям, установленным организатором, с соблюдением скоростных режимов не выше 10 км/ч

5. Участники соревнований обязаны соблюдать правила техники безопасности при выполнении ремонтных работ на автомобилях:

- не нарушать план размещения автомобилей и не уменьшать расстояние между ними;
- не загромождать проезды;
- не заряжать аккумуляторы непосредственно на автомобилях;
- не пользоваться открытыми источниками огня.

6. Курение в парках сервиса разрешено только в специально выделенных и обозначенных организатором зонах.

7. Участник несет ответственность за соблюдение чистоты на выделенном участке сервиса и уборке его после окончания сервисных работ и/или после окончания соревнования.

8. Заправка автомобиля топливом разрешена только в специально обозначенной организатором зоне, обеспеченной специальными огнетушителями и сотрудниками, владеющими навыками тушения горючих жидкостей.

9. При необходимости, как часть сервиса (например, при замене топливного бака или насоса), разрешен слив или заправка топлива в парке сервиса при следующих условиях:

- работы ведутся под наблюдением технических комиссаров;
- во время слива или заправки топлива на автомобиле не осуществляются другие виды работ;
- обеспечивается дополнительный периметр безопасности;
- обеспечивается наличие огнетушителя (не менее 4кг).

10. При проведении сварочных работ на автомобиле действуют условия пункта 9.

11. Противопожарные меры в зоне заправки.

Организатор контролирует выполнение Участниками в зоне заправки нижеперечисленных требований:

- Любые действия, не связанные с дозаправкой автомобиля в зоне заправки запрещены.
- Доступ в заправочную зону разрешается только двум механикам Участника, с целью помощи при дозаправке.
- Во время дозаправки двигатель должен быть заглушен. Пилоту рекомендуется во время дозаправки находиться вне автомобиля, иначе, ремни безопасности должны быть расстегнуты, а дверь автомобиля открыта.

За нарушения Участником правил поведения в сервисной зоне, организатором может быть наложен денежный штраф, размер которого публикуется в таблице штрафов соревнования. Также Участник несет ответственность за соблюдение вышеуказанных требований своими механиками и представителями.

СХЕМА СТАРТОВОЙ ШИКАНЫ

