



УТВЕРЖДЕНО

Решением Президиума
ОО «Белорусская автомобильная
федерация» от 22.03.2016
Первый Вице-Председатель
Президиума

_____ А.В.Ковалевский

**ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ
СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТИНГУ
(ПРД-16)**

Минск, 2016

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения официальных соревнований по дрифтингу, проводимых в соответствии со Спортивным Кодексом Белорусской автомобильной федерации (СК БАФ) и Официальным календарем спортивных мероприятий БАФ.

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

Настоящие Правила вступают в силу с 1 апреля 2016 года. Изменение положений настоящих Правил является прерогативой БАФ.

2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

СОРЕВНОВАНИЕ – спортивное мероприятие с участием автомобилей, в котором публикуются результаты и производится вручение призов.

ДРИФТИНГ – соревнование по вождению автомобиля в управляемом заносе, проходящее полностью на специально подготовленной асфальтовой трассе.

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

УЧАСТНИК – физическое или юридическое лицо, имеющее Лицензию Участника, и заявившее водителей для участия в соревновании.

ВОДИТЕЛЬ – участник соревнований, выполнивший все требования регламента и допущенный к участию в заездах.

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

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

ТРАССА – специально подготовленная для проведения соревнований по дрифтингу асфальтовая площадка или обозначенная (огороженная) часть дороги общего пользования, закрытая для свободного доступа.

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

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

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1. УЧАСТНИКИ И ВОДИТЕЛИ

3.1.1. К участию в официальных соревнованиях допускаются физические лица - Водители, обладающие действующими регистрационными удостоверениями БАФ категории «С», «Д». Также допускаются граждане Республики Беларусь, имеющие лицензии НАФ других стран, на устанавливаемых БАФ условиях.

Для Водителей, не являющихся гражданами Республики Беларусь и не имеющих лицензий БАФ, обязательна подача заявки на участие в чемпионате. В случае отсутствия заявки на участие в чемпионате, такой водитель участвует только в конкретном соревновании и не получает очков ни в личном, ни в командном зачете.

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 этом случае он обязан официально известить заявителя с указанием причины отказа на указанный в адрес электронной почты в течение 2-х дней после получения Заявки, но не позднее окончания срока приема Заявок.

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.

3.5. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.5.1. К соревнованиям допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют Техническим требованиям к автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифтингу.

3.5.2. Участник может до начала парных заездов заменить автомобиль, указанный в заявочной форме.

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

3.5.4. В соревновании по дрифтингу разрешается использование автомобильных шин, предназначенных для использования на дорогах общего пользования, любого типа без видимых повреждений и деформаций, кроме шипованных. Использование спортивных шин на задней оси (слик, псевдо-слик и пр.) – не допускается. Индекс износостойкости шин на задней оси (treadwear) должен быть не менее 140 (UTQG). Максимальная ширина шин не может превышать 275 мм.

3.5.5. В парных заездах допускается использование водителем запасного автомобиля, при этом данный автомобиль должен быть заявлен как запасной во время административных проверок и указан в заявке на участие. Запасной автомобиль может быть заявлен только Участником и использоваться только водителем (или водителями) которых заявил Участник. В одной стадии соревнований использование одного автомобиля двумя и более пилотами запрещено.

Участники команды, обладающие командной лицензией БАФ, имеют право воспользоваться автомобилем своего сокомандника, при условии его выбывания в предыдущей стадии соревнования. Запасной автомобиль команды заявлять не обязательно, однако перед тем, как воспользоваться автомобилем, участник или представитель команды должен в устной форме предупредить руководителя гонки.

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;
- план безопасности;
- список участников с бортовыми номерами.

Все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском или английском языке.

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 СК БАФ, регламентов многоэтапных соревнований (если соревнование является этапом таких соревнований) и настоящих Правил, которым регламент не может противоречить.

Регламент соревнования должен содержать следующую информацию:

- состав оргкомитета и официальных лиц соревнования, руководителя пресс-центра, маршала по безопасности и других, описание одежды, идентифицирующей официальных (должностных) лиц соревнования.
- фотографии и телефоны Руководителя гонки, Офицера по связи с участниками и Офицера парка сервиса;
- критерии допуска Участников (водителей) и автомобилей к участию в соревновании;
- порядок приема заявок на участие: максимальное количество допускаемых Участников (водителей), особенности процедуры подачи и приема заявок, размеры и порядок уплаты заявочных взносов, условия их возврата;
- место расположения и расписание работы пресс-центра, включая порядок аккредитации представителей СМИ, фамилия и фотография руководителя пресс-центра и информация для связи с ним;
- условия страхования;
- информация об официальных наклейках и рекламе Организаторов, включая схему ее размещения на автомобиле;
- место проведения и расписание административных и технических проверок;
- правила постановки автомобилей в парк сервиса;
- описание процедуры официального открытия соревнования;
- правила движения по трассе соревнования;
- правила подачи протестов и апелляций, суммы и особенности порядка внесения денежных залогов и взносов при подаче протестов и апелляций.

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

4.1.4. ПЛАН БЕЗОПАСНОСТИ должен описывать пути и способы решения вопросов по обеспечению необходимых мер безопасности по всем основным направлениям (безопасность зрителей, участников, судей и других должностных лиц соревнования) и содержать:

- схему трассы соревнования с нанесенными зонами безопасности и ограждениями;
- имена официальных лиц, ответственных за обеспечение мер безопасности на мероприятии: судьи по безопасности, Руководителя гонки.
- должностные инструкции лиц, задействованных в обеспечении безопасности;
- другие документы, которые Организатор сочтет важными и необходимыми.

4.1.5. 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 до начала соревнования.

4.1.6. 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, номер технического паспорта автомобиля, 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.

4.1.7. Организатор обязан в течение первого рабочего дня, следующего за днем окончания соревнований, представить в БАФ результаты и информацию о наличии протестов и апелляций.

В течение пяти дней после окончания соревнования Организатор должен отправить 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. Назначение официальных лиц регламентируется Спортивным кодексом БАФ (Глава X СК БАФ).

БАФ вправе назначить следующих официальных лиц:

- Спортивный комиссар;
- Наблюдатель;
- Технический делегат.

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.);
- Судья по безопасности;
- 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 141 СК БАФ).

4.2.3. НАБЛЮДАТЕЛЬ назначается БАФ для осуществления контроля со стороны БАФ за организацией и проведением соревнования (статья 132 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 осуществляется Жюри 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 Жюри 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 Спортивными комиссарами соревнования, 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 Жюри соревнования, которые имеют 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 Руководителем гонки, а решение доведено до Участника (водителя), которому, по его требованию, должна быть выдана копия заявления с изложением принятого по нему решения и подписью Руководителя гонки или Жюри соревнования, если решение по заявлению принималось ими.

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

4.4.2. Протесты подаются в соответствии с требованиями статей 171-179 СК БАФ. Размер взноса за подачу протеста определяется общим регламентом соревнования.

4.4.3. Протест подается не позднее окончания текущего раунда (ТОП 32, ТОП 16 и т.д.). Окончанием раунда считается оглашение решения Жюри по последнему парному заезду раунда.

4.4.4. Обо всех поступивших протестах немедленно сообщается Спортивным комиссарам и Жюри соревнования, которые рассматривают протесты, по возможности, сразу же после их подачи, 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 если Жюри соревнования уверены, что все заинтересованные стороны получили приглашения, но одна или некоторые из них отсутствуют, решение может быть принято и в отсутствие этих сторон.

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 (Спортивных комиссаров). 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.

4.4.5. Участник вправе апеллировать в БАФ против решения Спортивных комиссаров, вынесенные по протесту, или Жюри соревнования. Апелляция подается и рассматривается с соблюдением всех требований СК БАФ.

4.4.6. 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, ТОП-8). Заявление подается в письменном или устном виде на имя Руководителя гонки, которое передается Руководителю гонки или Офицеру по связи с Участниками. Обстоятельства, изложенные в таких заявлениях, должны быть изучены Руководителем гонки. Если Руководитель гонки посчитает изложенные обстоятельства объективными он обязан передать заявление Участника на рассмотрение Жюри соревнования.

4.5. БЕЗОПАСНОСТЬ НА СОРЕВНОВАНИИ

4.5.1. Основная задача службы безопасности состоит в том, чтобы максимально обеспечить безопасность зрителей, участников и официальных лиц. Ответственность за соблюдение мер безопасности на соревновании несет Руководитель гонки.

4.5.2. 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.

4.5.3. Все зрительские зоны должны быть отгорожены от трассы соревнования плотными ограждениями. В местах возможного вылета автомобилей участников, а так же в местах приближения зрительской зоны ближе 12 м к трассе, организатор должен расположить защитные барьеры (водоналивные либо бетонные блоки). Расстояние от бетонных блоков до ограждения зрительской зоны – минимум 3 м, от водоналивных блоков – минимум 6 м.

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 близко к таким объектам. Все они должны быть отмечены на ПЛАНЕ БЕЗОПАСНОСТИ, так же должны быть отмечены расстояния от объектов до трассы.

4.5.4. На соревновании все время должны находиться:

- автомобиль скорой медицинской помощи;
- один автомобиль противопожарной службы.

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 ни при каких условиях.

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

Отказ от размещения необязательной рекламы может повлечь увеличение заявочного взноса в четырехкратном размере, установленного для Участников, принимающих необязательную рекламу Организатора. Размер взноса за отказ от размещения необязательной рекламы публикуется 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 конца их слушания;
- по окончании заключительной технической инспекции или брифинга.

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, медицинские 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 и располагается в непосредственной близости от трассы соревнования.

5.2.3. Все участники предоставляют на административную проверку документы согласно 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 – регистрации на последующий этапы многоэтапного классифицируемого 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 Технический комиссар.

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

5.3.4. После прохождения тех. инспекции Технический комиссар приклеивает на кузов под нижней левой частью лобового стекла автомобиля участника СТИКЕР о прохождении технической инспекции.

Участник обязан сохранять этот стикер до конца соревнования.

5.4. ТРЕНИРОВКИ

5.4.1. Организатор обязан предоставить всем участникам (водителям) возможность свободных, либо по расписанию, тренировок на трассе соревнования.

5.4.2. К тренировкам допускаются только участники (водители), прошедшие административные и технические проверки.

5.4.3. Перед началом тренировки Руководитель гонки должен организовать проведение брифинга водителей и участников, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием начала и конца ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА, расположение вышки Жюри и ТОЧЕК КЛИППИНГА. Брифинг проводится Руководителем гонки.

5.4.4. Если во время тренировочных или квалификационных заездов автомобиль покидает пределы трассы, его постоянно разворачивает, он имеет контакты с ограждениями и элементами трассы, разрушая их, или для удаления автомобиля с трассы необходим эвакуатор – такой водитель может быть отстранен от дальнейшего участия.

5.5. КВАЛИФИКАЦИЯ

5.5.1. Основная задача квалификационных заездов – определить 32(16) лучших участников, которые будут бороться в основной части соревнования – в парных заездах. В случае малого количества участников Руководитель гонки вправе допустить к основной части соревнования 16(8) участников.

5.5.2. Квалификация проходит на трассе соревнования, где каждый участник имеет право на три зачетные попытки прохождения оцениваемого участка. Заезды проходят в виде отдельных раундов, в ходе которых водителя выезжают на старт друг за другом без задержки в порядке очереди или иного порядка, определенным 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 территории сервис-парка) 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 Правил). Если в квалификации водители показали одинаковый результат, более высокое место занимает водитель, проводивший свои заезды позднее.

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 таблице топ 32 или топ 24 DE согласно приложению 1.

5.6.2. 32 лучших водителя по результатам одиночных квалификационных заездов формируют ТОП-32, где проводятся парные заезды. Участники из ТОП-32 формируют сетку парных заездов, по которой участник, занявший первое место в ТОП-32, соревнуется с участником, занявшим тридцать второе место в ТОП-32. Таким образом, формируется 16 парных заездов по принципу «#1 против #32», «#2 против #31», «#3 против #30» и т.д. (схему сетки ТОП-32 см. в приложении). 16 победителей каждого заезда проходят в ТОП-16, 8 победителей каждого из 8 парных заездов ТОП-16 проходят в следующий тур соревнования – ТОП-8 (четвертьфинал).

В ТОП-4 (полуфинале) 4 победителя парных заездов из ТОП-8 формируют следующие два парных заезда.

2 проигравших в двух парных заездах ТОП-4 (полуфинала) соревнуются в парном заезде за 3-4 места. Победитель парного заезда за 3-4 места занимает 3-е место на соревновании, проигравший занимает 4-е место.

2 победителя 2 парных заездов ТОП-4 (полуфинала) проходят в следующий тур - Финальный парный заезд за 1-2 места. Победитель финального парного заезда занимает 1-е место на соревновании, проигравший занимает 2-е место.

5.6.3. Все заезды пар должны проходить непрерывно до выявления победителя соревнования – это важно. Между кругом ТОП-32 и ТОП-16 может быть предусмотрен перерыв не менее 30 минут. Появление на старт первого водителя должно быть не позднее 3 минут с момента покидания трассы предыдущими участниками, а появление второго водителя не должно быть позднее 3 минут с момента появления первого водителя на старте. Не появление на старте в указанном интервале времени ведет к дисквалификации опоздавшего водителя. В этом случае первый водитель, находящийся на трассе проходит ее в соответствии с полученным заданием и считается победившим в данном заезде.

5.6.4. В случае если оба водителя не могут выдержать интервал выхода на старт по истечении 3 минут с момента финиша предыдущей пары, стартер обращается с соответствующим запросом и обоснованием причины на определение возможного времени ожидания к Жюри, которое назначает возможное время ожидания. Если по истечению этого времени оба автомобиля не появляются на старте, то Жюри принимают решение о выборе победителя на основании предыдущих достижений – баллов полученных в квалификации и количества пройденных этапов соревнований каждым из водителей.

5.6.5. За пять минут до приглашения участника на старт техническое обслуживание его автомобиля должно быть завершено.

5.6.6. Отказ следовать инструкциям Судьи старта, Руководителя гонки или других официальных лиц соревнования для всех находящихся в предстартовой зоне заездов – должен привести к дисквалификации водителя участника.

6. СУДЕЙСТВО

6.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ ТАНСО

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

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

6.1.2. **ТРАЕКТОРИЯ** - идеальная линия, заданная организатором (главным судьей), 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 внутренними и внешними «точками клиппинга». Удаленность автомобиля участника от «точек клиппинга» во время движения по трассе отражается на оценках по критерию ТРАЕКТОРИЯ.

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

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

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

Организаторы/судьи Соревнования дополнительно объяснят всем участникам, какой должна быть оцениваемая «траектория» движения. Данная траектория служит наиболее оптимальной линией движения автомобиля в состоянии заноса на оцениваемом участке трассы. Корректное использование рекомендованной линии 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 и большое количество дыма из-под колес, и ранняя инициация заноса перед входом в первый поворот, и резкая перекладка с одного бока на другой.

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».

Судьи распределяют **штрафные и призовые баллы** между участниками парного заезда согласно критериям, отраженным в пп. 6.2.2 – 6.3.2.

6.2.2. Парный заезд состоит из 2 заездов: сначала первый участник лидирует, а второй старается повторить траекторию первого на максимальном приближении к нему. Затем участники меняются местами, и теперь второй лидирует, а первый его преследует.

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

6.2.3. Если в заезде получается ничья – то возможно проведение не более двух дополнительных заездов для выявления победителя. При этом повторные заезды проходят без разогревочного круга.

6.2.4. Процедура старта. Во время парного старта и параллельного разгона автомобилей до зоны «full throttle» (определяется главным судьей и указывается всем участникам на Брифинге, автомобили должны контролировать разгон и не допускать отрыва друг от друга на корпус и более. В случае когда такой отрыв происходит и первый автомобиль (ПА) получает преимущество в зоне инициации заноса или наоборот оба автомобиля имеют недостаточную скорость, Главным судьей может быть назначен рестарт данного заезда с определением предупреждения виновному участнику. В случае повторного аналогичного нарушения при рестарте этим же водителем – данному участнику присуждается 100 штрафных очков за заезд.

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

6.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ И ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ

6.3.1. Общее количество баллов в попытке квалификации приравнивается к нулю, если:

- автомобиль развернуло во время заноса и он критически потерял скорость – остановился;
- автомобиль проехал без заноса более 10 метров оцениваемого участка трассы;
- автомобиль выехал за границы трассы **2** (или более) колесами;
- второй автомобиль (ВА) допустил отставание от ПА на расстояние более 15 метров и находился в таком положении продолжительное время (более 5 сек) или неоднократно по прохождению классифицируемого 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.

Председатель комитета
дрэг-рейсинга и дрифтинга БАФ

А.А.Симонян

ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ



ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

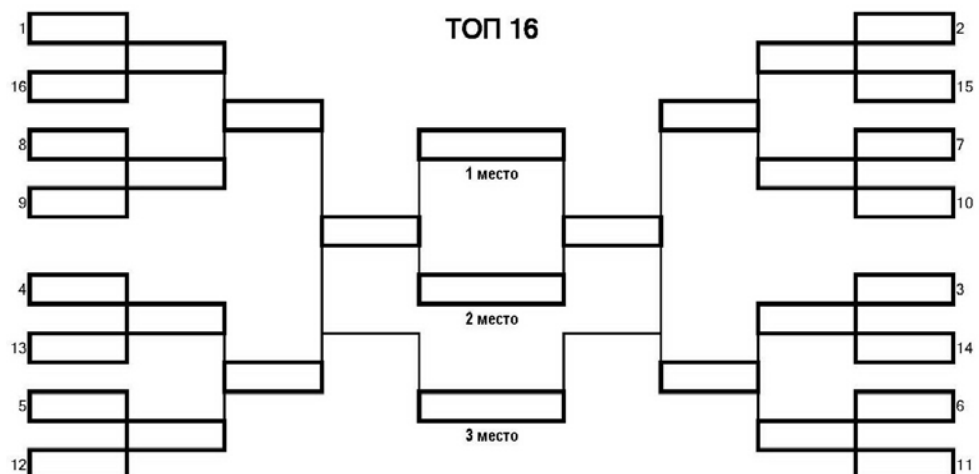
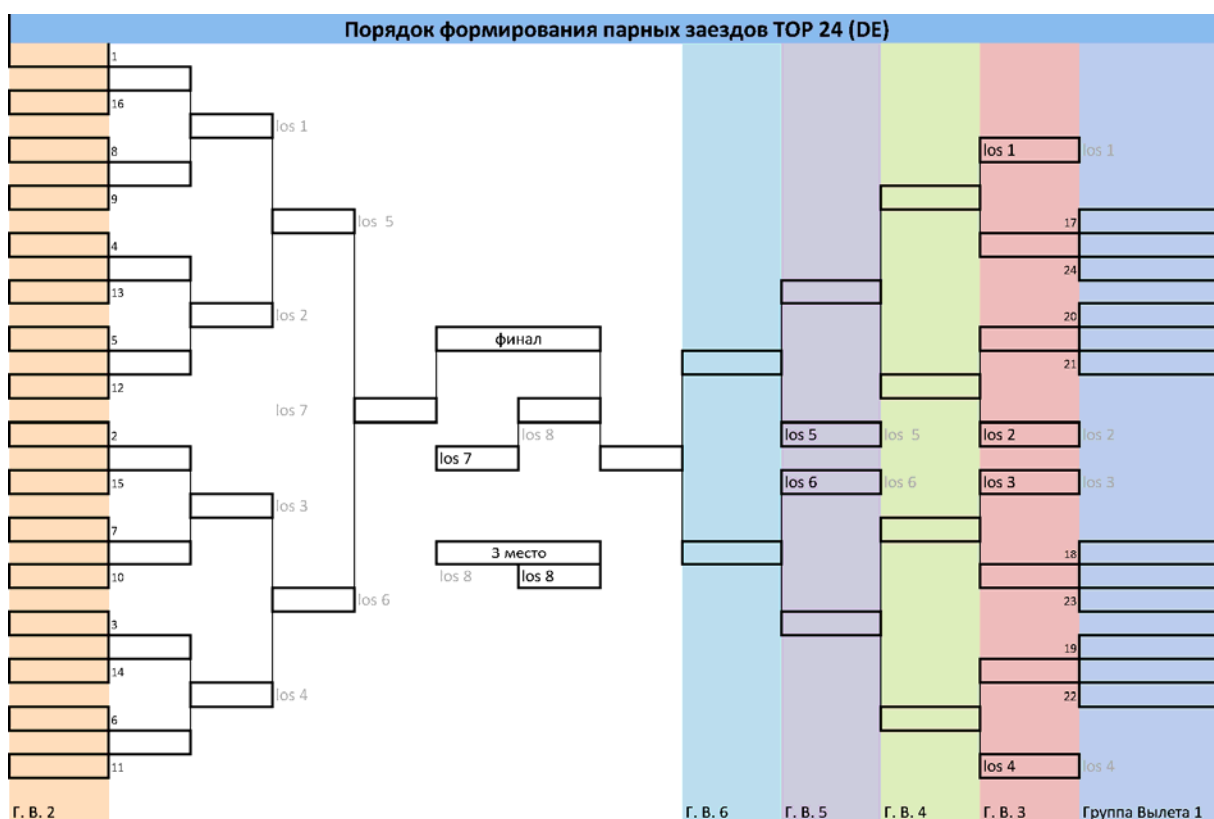
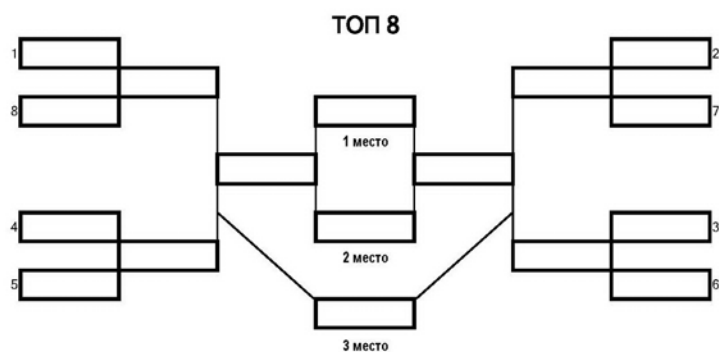


ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ТАБЛИЦЫ НАЧИСЛЕНИЯ ОЧКОВ

Парные заезды (ТОП)	
1 место	100
2 место	90
3 место	78
4 место	65
Топ 8	48
Топ 16	32
Топ 32	16

Квалификация	
1 место	10
2 место	8
3 место	6
4 место	5
5–8 место	4
9–16 место	3
16–32 места	1

ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ для проведения соревнований по дрифтингу

1. Соревнования по дрифту могут проводиться на трассах с асфальтовым или асф/бетонным покрытием имеющим ширину не менее 8 метров.

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

3. Места для судей должны находиться на возвышенности (не менее 2-х метров) и быть расположены в пределах 500 метров от любого оцениваемого участка, позволяющих иметь непрерывный панорамный вид всех оцениваемых участков трассы.

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 соответствующие обучение и инструктаж.

9. Вблизи трассы (на судейских постах, не далее 10 м от края дороги) должны находиться средства пожаротушения, а так же 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 плотными ограждениями (минимальная высота 120 см). В местах возможного вылета автомобилей участников, а так же в местах приближения зрительской зоны ближе 12м к трассе, организатор должен расположить защитные барьеры (водооливные либо бетонные блоки). Расстояние от бетонных блоков до ограждения зрительской зоны – минимум 3м, от водооливных блоков – минимум 6м. Бетонные блоки рекомендовано соединить между собой металлическим тросом диаметром не менее 8 мм.

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 близко к таким объектам. Все они должны быть отмечены на ПЛАНЕ ПО БЕЗОПАСНОСТИ, так же должны быть определены безопасные расстояния от объектов до трассы.

12. Точки и зоны клипинга, а так же стартовая зона, респект-зона и зона «full throttle» должны быть выполнены из материалов позволяющих водителю отчетливо видеть данные знаки, а при легком контакте с ними автомобиля – быть безопасными для конструкции обоих. В случае разрушения таких знаков от контакта с автомобилем их части не должны нанести вред участникам и зрителям на трассе.

13. На соревновании все время должны находиться и быть видны всем находящимся на трассе:

- автомобиль МЧС и «Скорой медицинской помощи»;

СЕРВИС ПАРК. Общие условия и правила поведения.

1. В парке сервиса для каждого участника организатором выделяется площадка мин 8х6 м и свободным подъездом мин 3м

2. Каждым участником необходимо использование экологической подстилки под автомобиль 4х6м для предотвращения вытекания жидкостей на площадку

3. В зоне сервиса участники обязаны иметь средства пожаротушения.

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

5. Движение в зоне сервиса должно осуществляться согласно направлений, установленных организатором, с соблюдением скоростных режимов не выше 10 км/ч

6. 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.

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

8. Участник несет ответственность за соблюдение чистоты на выделенном участке сервиса и уборке его после окончания сервисных работ.

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

10. 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 комиссаров;
- во время слива или заправки топлива на автомобиле не осуществляются другие виды работ;
- обеспечивается дополнительный периметр безопасности;
- обеспечивается наличие огнетушителя большого объема (не менее 4кг).

11. При проведении сварочных работ на автомобиле, действуют условия п.10.

12. Противопожарные меры в зоне заправки.

Организатор контролирует выполнение участниками в зоне заправки ниже перечисленных 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 растегнуты, а дверь автомобиля открыта.

13. За нарушения правил поведения в сервисной зоне организатором может быть наложен на участника денежный штраф, размер которого публикуется в дополнительном регламенте соревнования. Также участник несет ответственность за соблюдение вышеуказанных требований своими механиками и представителями.