



**УТВЕРЖДАЮ**

Директор учебно-спортивного  
учреждения «Специализированная  
детско-юношеская спортивно-  
техническая школа по  
автомоботспорту» ДОСААФ

С.С. Лапицкий

2022

**Регламент любительских  
соревнований по дрифтингу  
#STAYKI\_DRIFT\_BATTLE 22RT**

(личные соревнования)

Минский р-н, д. Прилесье  
10-11 сентября 2022 г.

## 1. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

1.1. Популяризация автомобильного спорта среди населения, вовлечение граждан в занятия автомобильным спортом.

1.2. Повышение мастерства спортсменов.

1.3. Выявление сильнейших спортсменов.

## 2. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

2.1. При проведении соревнований по дрифтингу должны соблюдаться требования следующих нормативных документов:

- Закон Республики Беларусь от 04 января 2014 г. №125-З «О физической культуре и спорте»;

- Правила безопасности проведения занятий физической культурой и спортом (Постановление Министерства спорта и туризма Республики Беларусь №60 от 31.08.2018 г.);

- Положение о порядке проведения на территории Республики Беларусь спортивных мероприятий, формирования состава участников спортивных мероприятий, их направления на спортивные мероприятия и материального обеспечения (Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 19.09.2014 №902);

- Правила организации и проведения соревнований по дрифтингу;

- Календарный план проведения спортивных мероприятий УСУ «СДЮСТШ по автоспорту» ДОСААФ;

- настоящий регламент.

2.2. Непосредственную подготовку и проведение соревнований осуществляет учебно-спортивное учреждение «Специализированная детско-юношеская спортивно-техническая школа по автоспорту» ДОСААФ (далее – СДЮСТШ по автоспорту ДОСААФ).

2.3. Главная судейская коллегия (далее – ГСК):

Главный судья (Руководитель гонки)

ЮШКЕВИЧ Александр

Заместитель главного судьи

ПОЗДНЯКОВ Антон

Члены жюри

БОБРОВ Евгений

ТУКАЧ Кирилл

ЛЯЛЬКИН Дмитрий

Главный судья-секретарь

КУШНЕР Мария

Технический комиссар/Судья по безопасности

ГУЦАЛЮК Виталий

2.4. Официальные лица:

Директор соревнований – ЛАПИЦКИЙ Сергей

## 3. МЕСТО И ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ

3.1. Любительские соревнования по дрифтингу #STAYKI\_DRIFT\_BATTLE 22RT (далее – соревнования) проводятся 10-11 сентября 2022 года на картодроме СДЮСТШ по автоспорту ДОСААФ по адресу Минская обл., Минский р-н, Новодворский с/с, р-н д. Прилесье.

### ПРОГРАММА

#### СУББОТА

8:00-9:00	—	Прибытие и размещение участников
9:00-10:00	—	Административный контроль, технические проверки.
9:10-15:00	—	Технические проверки (после административного контроля)
9:45	—	Брифинг
10:00-15:00	—	Официальная тренировка
12:30	—	Брифинг
15:00-17:00	—	Квалификационные заезды
17:00	—	Брифинг

## ВОСКРЕСЕНЬЕ

9:00	—	Прибытие и размещение участников
9:45	—	Брифинг
10:00-13:00	—	Официальная тренировка
13:00	—	<b>ВХОД для зрителей открыт</b>
13:30	—	Парад участников
14:00	—	Парные заезды
17:30	—	Награждение

### 4. УЧАСТНИКИ

4.1. К участию в соревновании допускаются физические лица, предъявившие на административном контроле следующие действующие документы:

- удостоверение личности;

4.2. Стартовый взнос составляет 250 белорусских рублей и включает оплату за спортивный страховой полис/договор.

Стартовый взнос за участие в соревновании оплачивается на административном контроле в кассе организатора.

4.3. Любой водитель, принимающий участие в соревновании, имеет право назначить своего представителя для взаимодействия с Организатором и официальными лицами соревнования. Представитель выполняет функции Участника и является единственным лицом (помимо самого водителя), уполномоченным реализовывать права. Информация о представителе водителя должна быть представлена Организатору на административных проверках.

4.4. Подписью на заявке участник, также как и водитель, подчиняется требованиям нормативных документов, указанных в п.2.2.

4.5. Допускается участие двух водителей на одном автомобиле. Если они встречаются в парных заездах, победа присуждается водителю, занявшему выше позицию в квалификации.

4.6. Организатор не несет ответственности за убытки и ущерб как по отношению к участникам и их имуществу, так и за убытки, причиненные третьим лицам и их имуществу в ходе соревнований. Эта ответственность возлагается на непосредственного виновника.

4.7. Организатор оставляет за собой право отстранить от участия в соревнованиях лиц, представители или болельщики которых препятствуют проведению соревнований.

### 5. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ

5.1. К участию в соревновании допускаются автомобили, соответствующие Техническим требованиям, согласно приложению 1 настоящего регламента.

5.2. Все автомобили, участвующие в соревновании, в том числе и запасные, должны пройти техническую инспекцию, согласно программе соревнования и отвечать техническим требованиям согласно приложению 1 к настоящему регламенту.

5.3. Техническую инспекцию проводит Технический комиссар.

5.4. На техническую инспекцию участник должен предъявить шлем (минимально – мотоциклетного типа), а также автомобиль в технически исправном состоянии.

5.5. После прохождения тех. инспекции Технический комиссар приклеивает в нижней левой части лобового стекла автомобиля участника СТИКЕР о прохождении технической инспекции.

Участник обязан сохранять этот стикер до конца соревнования.

5.6. Технический комиссар соревнования вправе не допустить автомобиль до участия, посчитав конструкцию автомобиля опасной. Окончательное решение по данному вопросу принимает Руководитель гонки.

### 6. РЕКЛАМА

6.1. Автомобили, участвующие в соревнованиях, несут рекламу организатора. Схема размещения рекламных наклеек и наклейки выдаются при прохождении технической инспекции.

6.2. Водитель (Участник) может отклонить рекламу за дополнительную плату, равную 400 белорусских рублей непосредственному организатору соревнований.

6.3. Развертывание участниками любой рекламы и рекламной торговли на месте проведения соревнований может осуществляться только по согласованию с директором соревнований.

## **7. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ**

7.1. Соревнования проводятся в личном зачете.

### **7.2. ТРЕНИРОВКИ**

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

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

7.2.3. 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. Брифинг проводится Руководителем гонки.

### **7.3. КВАЛИФИКАЦИЯ**

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

7.3.2. Квалификация проходит на трассе соревнования. Количество квалификационных попыток объявляется Руководителем гонки на брифинге. Заезды проходят в виде отдельных раундов, в ходе которых водители 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 сервис парка и специально обозначенной территории) членам команды – запрещено.

7.3.3. Жюри выставляют за каждую зачетную попытку баллы, которые заносятся в общий протокол квалификации. 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.

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

### **7.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ**

7.4.1. Парные заезды являются основной частью соревнований по дрифтингу и могут проводиться по таблице топ 32, топ 24 DE или топ 16 DE согласно приложению 2.

7.4.2. Все заезды пар должны проходить непрерывно до выявления победителя соревнования. Появление на старт обоих водителей пары должно быть не позднее 5 минут с момента вызова их на старт. При этом, у каждого водителя, при условии невыезда на старт, есть возможность воспользоваться дополнительным интервалом 5 минут один раз в течение соревнования до Г.В.6 или Топ 4. В финальной части соревнования, начиная с Г.В.6 или Топ 4, у пилотов, использовавших 5 минут, есть возможность воспользоваться дополнительным 5 минутным интервалом.

Данный временной интервал не действует на другого водителя в паре. Таким образом общее время с момента вызова водителя и до его прибытия на старт не может превышать 10 минут.

7.4.3. Непоявление на старте в указанном интервале времени ведет к проигрышу в

данном заезде опоздавшего водителя. В этом случае первый водитель, находящийся на трассе проезжает ее своим ходом и считается победившим в данном заезде.

7.4.4. В случае, если оба водителя не выезжают на старт в соответствии с пунктом 5.6.3, обоим водителям засчитывается поражение.

7.4.5. 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.

## **7.5. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ И СВЕТОФОР**

7.5.1. **ЗЕЛЕНЫЙ ФЛАГ:** Используется для подачи сигнала судьи старта о начале заезда (тренировочного, квалификационного или парного). Показывается взмахами.

7.5.2. **КРАСНЫЙ ФЛАГ:** Используется на линии старта для информации о том, что выезд на трассу запрещен. Показывается статично в горизонтальном положении. Также используется 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 место, проявляя предельную осторожность и будучи готовым к внезапной остановке.

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

## **8. СУДЕЙСТВО СОРЕВНОВАНИЯ**

### **8.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ ТАНСО**

8.1.1. 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.

8.1.2. **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.

8.1.3. **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.

8.1.4. 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.

8.1.5. 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.

## **8.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**

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

Жюри выставляют баллы от 0 до 10 для каждого участника заезда в зависимости от выполнения задания. Как правило, задача первого пилота проходить трассу по квалификационному заданию максимально придерживаясь заданной траектории. Второй участник должен придерживаться траектории первого, быть максимально близко и синхронно повторять действия своего противника.

8.2.2. Парный заезд состоит из 2 заездов: сначала первый участник лидирует, а второй его преследует. Затем участники меняются местами. Задание второго участника завершается в случаях, когда первый совершает ошибку равную 0 баллов (разворот, остановка и т.д.). Первый должен завершать свой заезд в любом случае, вне зависимости от качества выполнения задания вторым участником. Заезд первого участника может остановить судья трассы в целях безопасности.

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

8.2.3. Если в заезде получается ничья – то возможно проведение не более двух дополнительных заездов для выявления победителя.

## **8.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ И ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ**

8.3.1. 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 2х секунд;
- автомобиль выехал за границы трассы 2 (или более) колесами;
- второй автомобиль допустил отставание от первого на расстояние более 15 метров и находился в таком положении продолжительное время (более 5 сек) или неоднократно по прохождению классифицируемого заезда.

8.3.2. 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.

## 9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

9.1. Результатом водителя на соревновании является сумма очков, набранная им в квалификационных и финальных заездах. Начисление очков производится согласно нижеприведенной таблице:

Парные заезды (TOP32)		Парные заезды (TOP24DE)		Квалификация	
1 место	100	1 место	100	1 место	10
2 место	90	2 место	90	2 место	8
3 место	78	3 место	78	3 место	6
4 место	65	4 место	65	4 место	5
Топ 8	48	Г.В.6	48	5–8 место	4
Топ 16	32	Г.В.5	32	9–16 место	3
Топ 32	16	Г.В.4	16	17–32 места	1
		Г.В.3	8		

9.2. При равенстве очков у двух и более водителей, преимущество получает водитель, имеющий лучший результат (баллы) в квалификационных заездах.

9.3. Результатом водителя в общем зачете соревнования является сумма очков, набранная на всех этапах.

## 10. ПРОТЕСТЫ, АПЕЛЛЯЦИИ

10.1. Протесты на решения официальных лиц соревнования подаются только водителем или его представителем Руководителю гонки или Главному секретарю соревнования одновременно со взносом в размере 10 (десяти) базовых величин.

10.2. В случае удовлетворения протеста взнос за подачу протеста возвращается.

10.3. Протест должен подаваться в письменной форме, с указанием пунктов нормативных документов, которые протестующий считает нарушенными. Протесты без указанных ссылок к рассмотрению не принимаются.

## 11. НАГРАЖДЕНИЕ

11.1. Победители и призеры соревнования награждаются кубками и медалями соответствующих степеней.

11.2. Победитель квалификационного заезда соревнования награждается кубком и медалью.

11.3. Организаторы могут установить дополнительные призы для спортсменов за счет средств партнеров соревнований.

## 12. УСЛОВИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ

12.1. Организация и проведение соревнований финансируется за счет заявочных взносов участников соревнований, собственных средств организатора и иных источников финансирования.

12.2. Все расходы по обеспечению участников в ходе соревнований несут сами участники или командирующие их организации.

## 13. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

13.1. Настоящий регламент размещается на сайтах [www.rstk.by](http://www.rstk.by) и является официальным приглашением на соревнование.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

### 1. АВТОМОБИЛИ УЧАСТНИКОВ

1.1. Допускаются легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, подготовленные в соответствии с настоящими «Техническими Требованиями к легковым автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифту» (далее – ТТ), кузовные автомобили с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом. Разрешены купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства при их производстве.

1.2. Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию в Соревнованиях\*.

\* Допускаются изменения, внесенные в автомобили, благодаря которым привод осуществляется 100% на заднюю ось. К участию не допускаются автомобили привод которых изменен на задний с применением электронных устройств (контроллеры полного привода).

1.3. К участию в соревнованиях не допускаются спортивные прототипы и транспортные средства на пространственной раме.

### 2. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. На автомобилях, не оборудованных каркасом безопасности, должны быть установлены двери, предусмотренные заводом-изготовителем. Использование дверей из композитных материалов запрещено. Также запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию водительской и пассажирской дверей. Обшивка водительской и пассажирской дверей должна быть сохранена.

2.2. В автомобилях допускается использование стандартных сидений или установка спортивных сидений.

2.2.1. Допускается использование сидений с откидывающейся спинкой.

2.2.2. В случае если для крепления спортивных сидений не использованы штатные места крепления, сидения должны быть надежно зафиксированы (рекомендовано крепление сидений по приложению J МСК FIA)

2.3. В автомобилях обязательно использование стандартных ремней безопасности или установка спортивных ремней состоящие из двух плечевых и одной поясной ляжки. Точки крепления на кузове: для поясной ляжки – две; для плечевых лямок – две или, возможно, одна, симметричная относительно сиденья. Конструкция и установка спортивных ремней безопасности должны соответствовать требованиям статьи 253 приложения J МСК FIA

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

2.5. Обязательно наличие дверных обшивок со стороны водителя и со стороны пассажира (при наличии пассажирского сидения).

2.6. Рекомендовано применение главного выключателя электрооборудования, исключающего образование искр. Выключатель должен одновременно размыкать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы и т.д. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю водителем, нормально сидящим на своем рабочем месте и пристегнутым ремнями безопасности.

2.7. Рекомендовано использование функционирующего наружного привода выключателя электрооборудования. Наружный привод выключателя должен быть установлен под лобовым стеклом либо на любой внешней кузовной части автомобиля. Для его размещения допускается минимально необходимая доработка кузова. Наружный привод выключателя должен быть обозначен красной молнией в голубом треугольнике с белым кантом. Каждый кант треугольника должна быть длиной не менее 12 сантиметров.

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



2.9 Обязательно использование воды в системе охлаждения двигателя (использование тосола и антифриза запрещено).

### **3. ДОПУСТИМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ**

3.1. Механизмы открывания – закрывания водительской и передней пассажирской дверей, должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции.

3.2. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу.

3.3. Запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова.

3.4. Разрешено усиление кузова материалом, прилегающим к нему и повторяющим форму без изменения внешнего вида, при этом изготовление кронштейнов крепления двигателя, трансмиссии и подвески может отходить от этих требований.

3.5. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось. При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.

3.6. Допустима замена любых навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов).

3.7. Допускается применение оригинального и альтернативных производителей лобового стекла специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля.

3.8. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из монолитного поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их вклеивание или установка соответствующих уплотнителей.

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

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

3.11. Не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла.

3.12. Буксировочные проушины.

3.12.1. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксировочные проушины.

3.12.2. Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки автомобиля из-за пределов трассы, а также буксировки повисшем на снежном брусстере автомобиля.

3.12.3. Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин.

3.12.4. Буксировочные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым или желтым) цветом. При расположении проушин снизу автомобиля, на бамперах или спойлерах, таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.

3.12.5. Буксировочные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

3.13. Разрешается монтаж в крышу автомобиля люков и прочих элементов забора воздуха или отвода воздуха из салона сечением не более 0,125 м<sup>2</sup>.

3.14. Во время классифицируемых заездов на трассе запрещается открывать боковые стекла более, чем на ширину ладони.

3.15. Заводские дверные стекла должны быть оклеены пленкой изнутри салона автомобиля.

3.16. Фары и стоп-сигналы. Обязательно наличие исправных стоп-сигналов. Если фары автомобиля выполнены из стекла, они должны быть дополнительно оклеены пленкой, не позволяющей разлететься осколкам в случае их разбивания.

### **4. ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ**

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

4.2. Система выпуска не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Система выпуска должна быть металлической и обеспечивать вывод

выхлопных газов за границы кузова автомобиля. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля.

4.3. Система впуска. Разрешается установка компонентов впуска, отличающихся от выпущенных заводом изготовителем. Громкость выхлопной системы не должна превышать 105 дБ.

4.4. Топливо. Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, бутанпропановая газовая смесь.).

4.5 Топливная система

4.5.1. Количество, марка и расположение топливных насосов свободные.

4.5.2. Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа. При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени.

4.5.3. Допускается замена оригинального топливного бака на неоригинальный, установленный в соответствии с приложением «J» МСК FIA.

4.6. Система смазки и вентиляции картера

4.6.1. Система смазки свободная, в том числе с сухим картером. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове, которые должны быть закрыты металлической сеткой. Масляные магистрали должны быть металлическими или авиационного типа в металлической оплетке.

4.6.2. Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключая утечки жидкости, емкостью не менее 0.5 литра выполненный из полупрозрачной пластмассы или включающий прозрачную панель, надежно закрепленный в моторном отсеке. Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов

4.7. Наддув

4.7.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа.

4.7.2. Интеркуллер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-вода, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах внешнего контура кузова. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове.

4.8. Система охлаждения

4.8.1. Вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура ее срабатывания свободные. Термостат также свободный.

4.8.2. Экраны и воздухопроводы, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним, свободные.

4.8.3. Оригинальный расширительный бачок охлаждающей жидкости может быть заменен на другой при условии, что емкость нового бачка составляет не более 2 л. и он установлен в моторном отсеке.

4.8.4. Трубопроводы охлаждающей жидкости свободные, также как и их арматура. Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра.

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

## **5. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ**

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

5.2. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.

5.3. Допускается замена рулевой колонки на нестандартную при условии надежного крепления.

## **6. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА**

6.1. Все автомобили должны иметь тормозную систему.

6.2. При расположении указанных магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки – как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником – допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены. В случае прохождения тормозных магистралей по салону, магистрали должны быть выполнены из металлических трубок либо шлангов с внешним металлическим армированием.

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

6.4. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.

6.5. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

6.6. В любом случае должны применяться тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского (промышленного) изготовления.

6.7. Разрешено устанавливать тормоз с гидроприводом, действующий на любую ось.

## **7. ТРАНСМИССИЯ**

7.1. Маховик свободный.

7.2. Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.

7.3. Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

## **8. КОЛЕСА И ШИНЫ**

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

8.2. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки. Болты должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

8.3. Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

8.4. Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы.

8.5. Допускается использование проставок, обеспечивающих изменение крепежного размера дисков (сверловки).

8.6. Разрешается применение только шин, сертифицированных для дорог общего пользования, кроме ошипованных. Запрещено использование шин типа «слик», «полуслик» на задней оси. Использование шин с маркировкой «Competition» и «Race» для задней оси запрещено. Индекс износостойкости задних колес (treadwear) должен быть не менее 220. Ширина протектора не может превышать 225 мм. Давление в шинах не может быть ниже 2 BAR. Шины не должны иметь механических повреждений.

8.7. Любое вмешательство в конструкцию шин, их доработка, будь то нанесение химических составов, клеивание дополнительных или нестандартных шипов, наплавление, нарезание протектора и т.д., строго запрещено.

8.8. Давление в шинах проверяет технический комиссар во время парных заездов с момента выезда автомобиля в предстартовую зону.

## **9. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ**

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

9.2. Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения. Аккумулятор может быть размещен в салоне позади сиденья водителя или багажнике автомобиля. Аккумулятор должен быть прикреплен к кузову с использованием металлического гнезда (площадки) и двух металлических скоб с изоляционным покрытием, прикрепленных к основанию с помощью болтов (винтов). Аккумулятор, расположенный в салоне (даже если это штатное расположение), должен быть закрыт пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек электролита и закрепленным независимо от аккумуляторной батареи.

9.3. Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Зазоры в этих отверстиях должны быть уплотнены. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.

9.4. Допускаются необходимые доработки жгутов для подключения Главного выключателя электрооборудования.

9.5. Пучки проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению.

9.6. Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов.

## **10. ПОДВЕСКА**

10.1. Все автомобили должны иметь подвеску. Обязательно наличие, по крайней мере, одного амортизатора на каждом колесе.

10.2. Упругие элементы (пружины, торсионы, листовые рессоры и т.п.) подвески свободные.

10.3. Ограничители хода сжатия свободные.

10.4. Разрешается замена всех эластичных шарниров подвески на более жесткие.

10.5. Амортизаторы (или вставные в стойку амортизаторные патроны) свободные. Разрешается применение амортизаторов с выносными камерами, а также амортизаторов с внешней регулировкой характеристик сопротивления.

10.6. Разрешается замена оригинальных опор стоек и амортизаторов подвески на жесткие опоры, в том числе со сферическими шарнирами (ШС). Расположение центра шарнира верхней опоры может быть смещено от центра оригинального отверстия стакана кузова.

10.7. Стабилизаторы поперечной устойчивости свободные.

10.8. Углы установки колес свободные.

## **11. БАЛЛАСТ**

11.1. Для увеличения веса автомобиля допускается применение одного или нескольких балластных грузов при условии, что они представляют собой прочные и единые блоки, размещенные внутри автомобиля на полу салона или багажника.

11.2. Балласт должен быть надежно закреплен к кузову автомобиля.

## **12. ЭКИПИРОВКА УЧАСТНИКОВ**

12.1. Обязательно использование шлема закрытого или открытого типа (минимально – мотоциклетного) с исправной застежкой, перчаток (минимально – мотоциклетного типа). Обязательно использование одежды закрытого типа.

12.2. Водителям рекомендуется носить автоспортивный гоночный комбинезон.

12.3. Участники на автомобилях с каркасом безопасности обязаны использовать экипировку в соответствии с Приложением 12 к КиТТ БАФ «Технические требования к а/м по дрифтингу, группа «ПРО».

ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

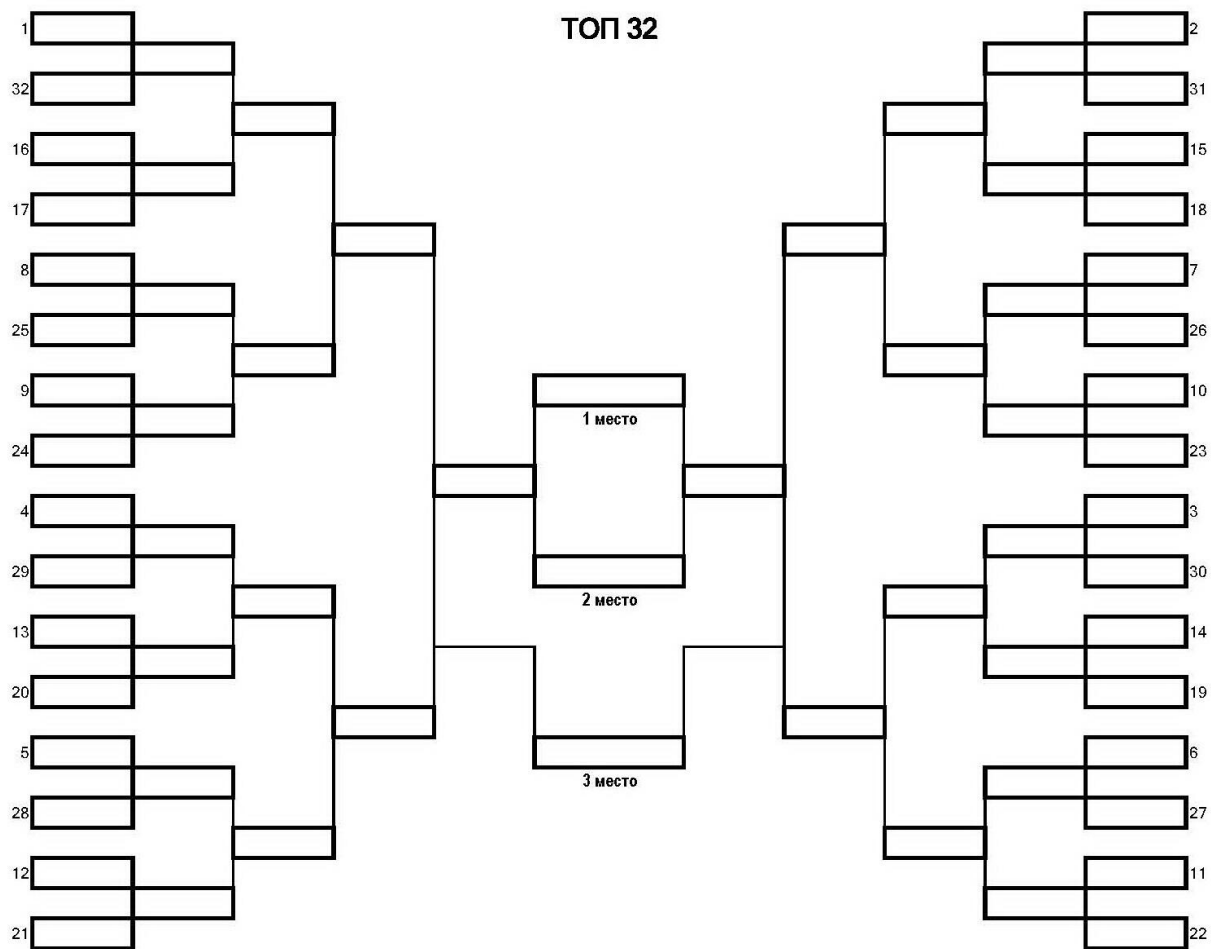
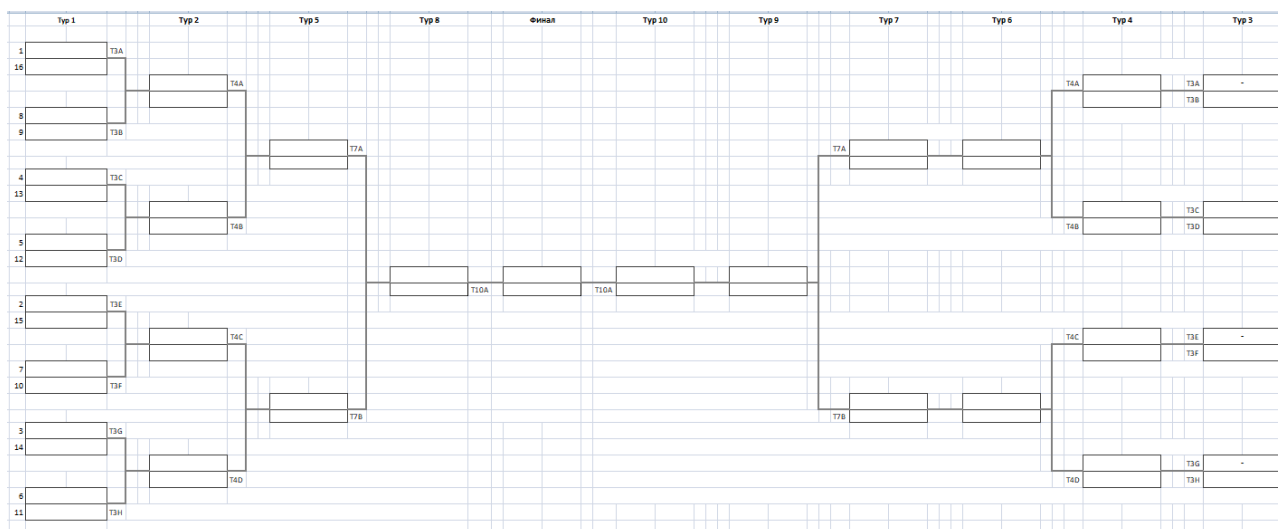


Таблица парных заездов TOP 16DE



## ТАБЛИЦА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ ТОП 24 Double Elimination

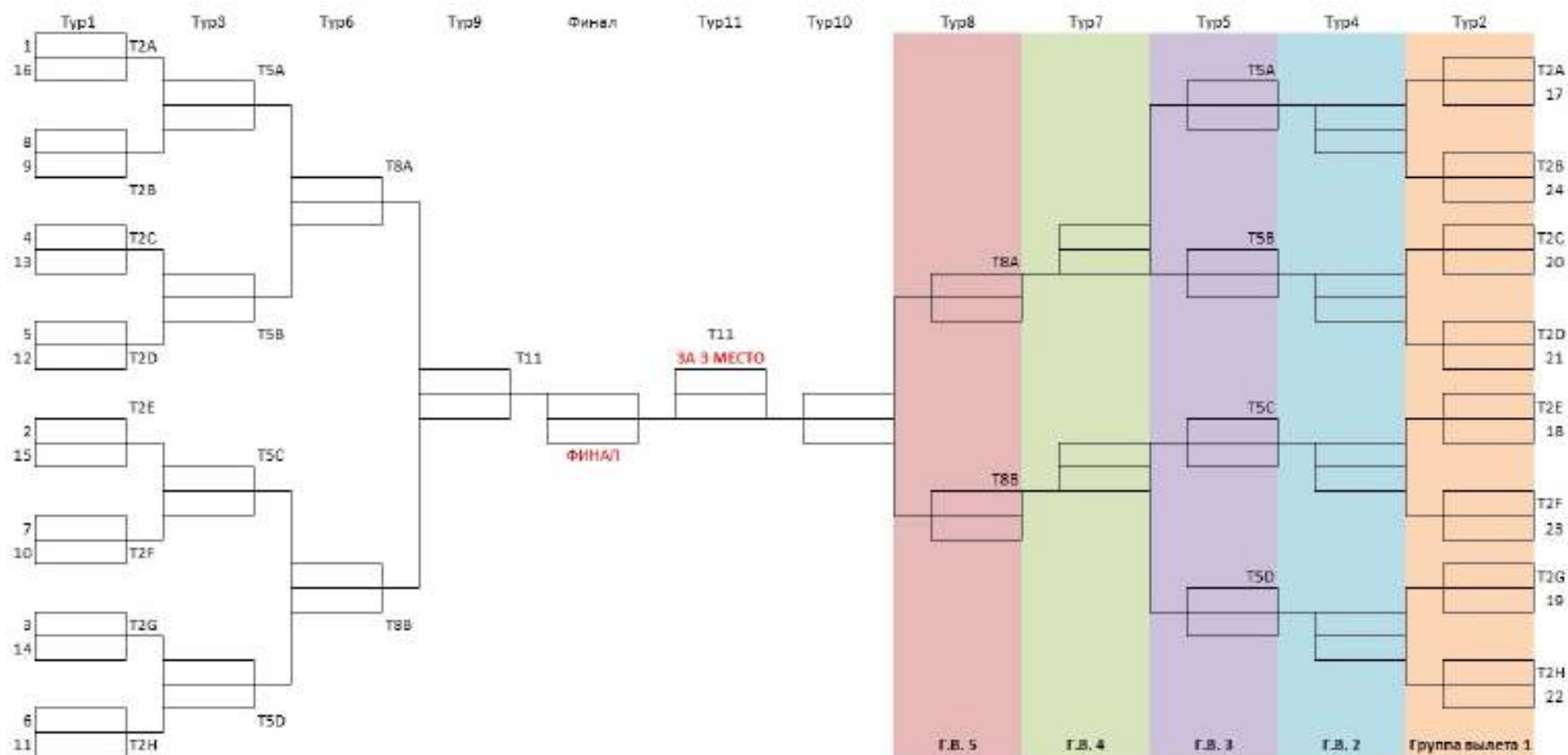


Таблица ТОП-24 DE (ТОП-16 DE)

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.

Пенализация и штрафы

№ п/п	Вид нарушения	Отказ в старте (Исключение)	Денежный штраф
1	Несоответствие заявленного автомобиля техническим требованиям	Руководитель гонки	
2	Опоздание на административный контроль	По решению руководителя гонки (отказ в старте или штраф в размере 1БВ)	
3	Опоздание на технические проверки	По решению руководителя гонки (отказ в старте или штраф в размере 1БВ)	
4	Невыполнение указаний судей	Руководитель гонки	
5	Опоздание участника на брифинг		1БВ
6	Отсутствие участника на брифинге	Руководитель гонки	
7	Нарушения правил поведения в сервис-парке (приложение 4 ПРД-20)		5БВ за каждое нарушение