



РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
КОМИТЕТ ДРИФТА

**ПРАВИЛА  
СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТУ**

*редакция 2024г.*

## Оглавление

<b>ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:</b> .....	3
<b>1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.</b> .....	3
<b>2. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ</b> .....	8
2.1. СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ .....	8
2.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЯ.....	9
2.3. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ.....	10
2.4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ. ЗАПРАВКА.....	10
2.5. СТРАХОВАНИЕ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАКЛЕЙКИ И РЕКЛАМА.....	12
<b>3. УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЙ. АВТОМОБИЛИ.</b> .....	13
3.1. ТРЕБОВАНИЯ К СПОРТСМЕНАМ .....	13
3.2. АВТОМОБИЛИ, ЭКИПИРОВКА ПИЛОТОВ.....	13
<b>4. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ НА СОРЕВНОВАНИЕ</b> .....	14
4.1. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ.....	14
4.2. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ .....	15
<b>5. ХОД СОРЕВНОВАНИЯ.</b> .....	15
5.1. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ .....	15
5.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ И ИНСПЕКЦИИ. ....	16
5.3. БРИФИНГ .....	17
<b>6. СУДЕЙСТВО ДРИФТА</b> .....	18
6.1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СУДЕЙСТВА .....	18
6.2. ТРАЕКТОРИЯ.....	19
6.3. УГОЛ ЗАНОСА .....	20
6.4. СТИЛЬ.....	20
6.5. КЛАССИФИКАЦИЯ ОШИБОК .....	21
6.6. ПЕНАЛИЗАЦИЯ .....	22
6.7. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ .....	23
<b>7. СОДЕРЖАНИЕ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЗАЕЗДОВ</b> .....	23
7.1. СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА .....	23
7.2. ТРЕНИРОВКА .....	25
7.3. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ).....	25
7.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ .....	27
7.5. ТАЙМАУТ (COMPETITION TIMEOUT) .....	31
Приложение №1 Системы проведения парных заездов .....	33
Приложение №2 Примеры таблиц для начисления очков.....	36
Приложение №3 Таблица пенализаций .....	37

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:

Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения соревнований в дисциплине «дрифт» (номер-код спортивной дисциплины 166 014 1 8 1 1 Л), проводимых в соответствии со Спортивным Кодексом и календарем Российской Автомобильной Федерации (РАФ), а также международных соревнований по дрифту на территории России, включенных в календарь Международной Автомобильной Федерации (ФИА), проводимых в соответствии с Международным Спортивным Кодексом (МСК) ФИА. Настоящие Правила публикуются на русском языке. Официальным текстом настоящих Правил является текст, опубликованный в сети Интернет на официальном сайте РАФ [www.raf.su](http://www.raf.su). Настоящие Правила вступили в силу с «01» января 2023 года. Изменение настоящих Правил является прерогативой РАФ. Изменения в Правила вступают в силу с момента опубликования на сайте РАФ.

## 1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

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

**Дрифт (Drifting)** – дисциплина автоспорта, в которой пилоты соревнуются в мастерстве прохождения оцениваемого участка гоночной дорожки в постоянном управляемом заносе.

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

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

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

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

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

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

Судейское задание.

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

**Трасса** – гоночная дорожка вместе со всеми зонами вылета, барьерами или сооружениями безопасности, сетчатыми ограждениями и стенками.

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

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

**Судейское задание** – установленные Судьями дрифта требования к прохождению зоны разгона и оцениваемого участка, в которых определены процедура старта, начало и конец оцениваемого участка, замедления и ограничения, клипы и т.п. Обязательным является графическое изображение судейского задания с условными обозначениями всех зон перед началом квалификационных или парных заездов.

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

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

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

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

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

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

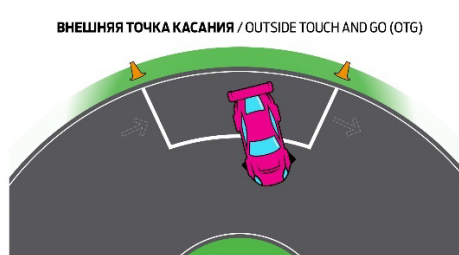
**Клип** – визуально определенный элемент судейского задания, определяющий траекторию движения автомобиля на оцениваемом участке.

### Разновидности клипов:

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



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



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



**Внешние клипы:** клипы, прохождение которых предусматривается задними колёсами автомобиля. Как правило, располагаются на внешней стороне гоночной дорожки, но, в соответствии с судьейским заданием, могут смещаться к центру.

**Внутренние клипы:** клипы, прохождение которых предусматривается передними колёсами или бампером автомобиля. Как правило, располагаются на внутренней стороне гоночной дорожки, но, в соответствии с судьейским заданием, может смещаться к центру.

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

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

**Переключки (switch, furikaeshi)** – смена направления заноса.

**Лидер (leader, senko)** – автомобиль, идущий первым в парном заезде.

**Преследователь (chaser, atooi)** – автомобиль, идущий вторым в парном заезде.

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

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

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

**Зона ремонта** - специальная зона, только в которой в рамках таймаута могут проводиться все технические работы с автомобилем.

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

соревнований.

**Стартовый накопитель** – зона, в которую вызываются спортсмены, участвующие в заездах.

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

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

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

**Заезд** - прохождение пилотом соревновательной дистанции.

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

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

**Незавершенный заезд (DNF - did not finished, Incomplete run)** - заезд, в процессе которого были пилотом совершена критическая ошибка и для подведения его результата требуется специальное решение Судей дрифта.

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

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

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

**Пенализация** – наказание, назначаемое за нарушение настоящих Правил или

иных регламентирующих документов РАФ. Перечень нарушений, за которые назначается пенализация, с указанием возможных ее видов, должен быть включен в Регламент соревнования. Пенализация за нарушения, не включенные в такой перечень, устанавливается Спортивными комиссарами.

**Технический сход** - заявление Пилота или его Представителя о прекращении участия в соревновании, сделанное Руководителю гонки, Главному секретарю или Офицеру по связи с участниками в любой устной или письменной форме, включая, но не ограничиваясь: сообщения в мессенджерах, электронной почте, смс. Решение о техническом сходе не может быть отозвано.

## 2. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

### 2.1. СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ

2.1.1. Соревнования по дрифту состоят из трех частей:

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

2.1.2. Квалификация, как правило, состоит из двух заездов для каждого пилота, но Регламентом может быть предусмотрено увеличение количества попыток в зависимости от уровня пилотов, участвующих в соревновании.

2.1.3. По результатам квалификации начисляются очки, согласно Приложению 2, и формируется сетка парных заездов по выбранной системе.

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

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

2.1.6. Победитель соревнования определяется по наибольшей сумме очков, полученной за квалификационные и парные заезды согласно Приложению 2.

2.1.7. Остальные места распределяются в порядке уменьшения суммы очков среди спортсменов, стартовавших как минимум в одном из квалификационных заездов.



2.1.8. В случае равенства результатов по итогам соревнования у двух или более пилотов, приоритет имеет пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации.

## **2.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЯ**

2.2.1. Соревнования, проводимые под эгидой РАФ и/или региональных аккредитованных федераций, организуются и проводятся на основании следующих регламентирующих документов:

- Федеральный Закон от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» (далее – ФЗ);
- Общероссийские антидопинговые правила, утвержденные приказом Минспорта России от 9 августа 2016 г. № 947;
- Единая Всероссийская Спортивная Классификация (ЕВСК);
- Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
- Настоящие Правила соревнований по дрифту;
- Квалификационные требования к спортивным судьям по виду спорта «автомобильный спорт»;
- Спортивный кодекс РАФ (далее СК РАФ) и приложения к нему;
- Положения о всероссийских соревнованиях на текущий год (для соревнований, включенных в ЕКП);
- Регламенты РАФ (для соревнований, включенных в ЕКП и серий РАФ) и изданные Бюллетени, являющиеся неотъемлемой частью Регламентов;
- Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (далее КиТТ) с приложениями. В том числе Приложение 24 к КиТТ и Приложение 15 к КиТТ;
- Регламент соревнования (дополнительный/частный регламент);
- Информационные бюллетени и решения РАФ;
- Бюллетени Организатора;
- Бюллетени и любые иные официальные инструкции для участников, которые может издавать ГСК.

Эти документы совместно именуется далее официальными документами соревнования.

2.2.2. Организатор обязан выпустить следующий минимум официальных документов:

- регламент соревнования, утвержденный спортивным организатором;
- программа для зрителей, включающая информацию о мерах безопасности;
- список заявленных пилотов;
- план по обеспечению мер безопасности при проведении соревнования.

### **2.3. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ**

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

2.3.2. Минимальная ширина гоночной дорожки не менее 8 метров.

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

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

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

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

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

2.3.8. Руководитель гонки и Комиссар по безопасности, в присутствии представителя Организатора обязаны до начала соревнования принять трассу, убедиться в ее безопасности и соответствии требованиям, и подписать Акт принятия трассы (гл. 5 СК РАФ). Для соревнований всероссийского и межрегионального уровня РАФ может дополнительно устанавливать требования по лицензированию трассы.

### **2.4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ. ЗАПРАВКА.**

2.4.1. Спортсмены, участвующие в соревнованиях по дрифту во время нахождения в спортивном автомобиле обязаны носить защитную экипировку в том объеме, как это указано в Приложении 15 к КиТТ и оговорено регламентом соревнования.

2.4.2. Автомобили должны соответствовать требованиям безопасности, как это

указано в Приложении 24 к КиТТ.

2.4.3. Меры безопасности на трассах принимаются для защиты зрителей, пилотов, представителей прессы, официальных лиц и обслуживающего персонала соревнований. При разработке мер безопасности во внимание должны быть приняты характеристики трассы (покрытие, прилегающие площадки, здания и сооружения), а также скорости, достигаемые в любой точке трассы.

2.4.4. План по обеспечению мер безопасности оформляется в соответствии с требованиями Приложения 8 к СК РАФ и содержит необходимую информацию по обеспечению безопасности проведения соревнования.

2.4.5. Любое техническое обслуживание автомобиля разрешено осуществлять только в Парке сервиса или месте, разрешенном Организатором, а также в боксах (при их наличии). На некоторых трассах, в силу их конфигурации, может быть организована Предстартовая зона перед Стартовым накопителем, которая объявляется Зоной ограниченного доступа в связи с повышенной опасностью.

2.4.6. Максимальная разрешенная скорость движения автомобилей, самокатов, велосипедов, скутеров и т.п. в Парке сервиса — 5 км/ч. Рекомендуется сопровождение движущегося в указанной зоне автомобиля Механиком или другим членом Команды, который идет рядом с автомобилем и постоянно касается его рукой для контроля скорости.

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

2.4.8. Заправка автомобиля допускается только в специально выделенной Заправочной зоне и с чрезвычайной осторожностью. Данная зона должна располагаться отдельно от Парка сервиса и отдельно от зоны хранения топлива, как правило, на выезде из него на трассу. Однако, в зависимости от конфигурации трассы, возможно иное расположение. При определенной конфигурации трассы Заправочная зона может быть организована рядом с Предстартовой зоной во время проведения Парных заездов.

2.4.9. Время пребывания автомобиля в Заправочной зоне не должно превышать время, необходимое для его заправки, по окончании которой автомобиль обязан немедленно покинуть Зону заправки.

2.4.10. Требования к процедуре заправки:

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

2.4.10.2. Пилоту рекомендуется находиться вне автомобиля. Если Пилот во время заправки находится в автомобиле, то ремни безопасности

должны быть расстегнуты, дверь должна быть открыта, дверная сеть (при наличии) должна быть отстегнута и не создавать препятствий для покидания пилотом автомобиля.

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

2.4.10.4. Лица, производящие заправку, в обязательном порядке должны быть одеты в закрытую одежду из плотной не синтетической ткани, полностью закрывающей руки и ноги, и обуты в закрытую обувь. Рекомендуются применение пламезащитной омологированной экипировки.

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

2.4.11. Запрещено оставлять в зоне заправки емкости с топливом, а также пустые емкости. Хранение ГСМ в ходе соревнования разрешается в отдельно выделенном организатором месте, либо в Парке сервиса внутри автомобилей технической поддержки. Участник обязан обеспечить пожарную безопасность при хранении топлива.

2.4.12. В Предстартовой зоне и на Pit Lane разрешено передвигаться только пешком или на спортивном автомобиле (для пилотов, принимающих участия в текущем заезде).

2.4.13. На протяжении тренировочных и соревновательных заездов Пилоты могут использовать для движения в управляемом заносе только оцениваемый участок, если иное не разрешено Руководителем гонки.

2.4.14. Категорически запрещено сознательное использования пробуксовки задних колес вне зоны прогрева колес и/или оцениваемого участка.

## **2.5. СТРАХОВАНИЕ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАКЛЕЙКИ И РЕКЛАМА**

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

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

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

2.5.4. Фамилия и национальный флаг пилота должны быть нанесены на передних крыльях или задних боковых окнах с обеих сторон (высота букв не менее 6 см). На соревнованиях, включенных в Календарь ФИА, фамилии должны быть написаны на английском языке, на национальных соревнованиях допускается написание как на английском, так и на русском.

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

2.5.6. За нарушения вышеуказанных требований на пилота могут налагаться санкции, вплоть до не допуска или исключения из соревнования.

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

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

### **3. УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЙ. АВТОМОБИЛИ.**

#### **3.1. ТРЕБОВАНИЯ К СПОРТСМЕНАМ**

3.1.1. В соревнованиях по дрифту может принять участие спортсмен старше 16 лет, обладающий действующей Лицензией Пилота РАФ (или иной НАФ).

3.1.2. Спортсмены не достигшие 18 лет могут быть допущены к соревнованиям только при наличии нотариально заверенного согласия обоих родителей (законных представителей/опекунов).

3.1.3. Уровень Лицензий Заявителя и Пилота, принимаемых для участия в соревновании, должны быть указаны в Регламенте этого соревнования.

3.1.4. КСК может из соображений безопасности не допустить к парным заездам Пилота, квалификация которого по мнению Судей дрифта не соответствует сложности судейского задания.

#### **3.2. АВТОМОБИЛИ, ЭКИПИРОВКА ПИЛОТОВ**

Автомобили для соревнования по дрифту разделяются на три основных класса в соответствии с классификацией ФИА:

3.2.1. DC1 – класс автомобилей с высоким уровнем подготовки (PRO).

Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24 к КиТТ (раздел 1). Экипировка пилотов в соответствии с Приложением 15 к КиТТ РАФ и регламентами соревнований.

3.2.2. DC2 – класс автомобилей со стандартным уровнем подготовки (SEMI PRO). Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24 к КиТТ (раздел 1). Экипировка пилотов в соответствии с Приложением 15 к КиТТ РАФ и регламентами соревнований.

3.2.3. DC3 – класс автомобилей с минимальным уровнем подготовки (Am). Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24 к КиТТ (раздел 2). Минимальная экипировка пилотов – шлем, имеющий жесткую наружную оболочку, энергопоглощающую (пенополиуретановую, пенопластовую и т.д.) внутреннюю вставку, являющуюся неотъемлемой частью конструкции шлема, и вентиляционные отверстия. Разрешается применение автомобильных или мотоциклетных шлемов, стандартов E22 и выше. Рекомендуются использование экипировки по требованиям Приложения 15 к КиТТ.

## **4. ПРОЦЕДУРА ЗАЯВКИ НА СОРЕВНОВАНИЕ**

### **4.1. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ**

4.1.1. Любое лицо, обладающее действующей Лицензией Заявителя/Пилота РАФ и желающее принять участие в соревновании должно не позднее даты окончания приема Заявок выслать Организатору заполненную должным образом заявочную форму. Оригинал собственноручно подписанной заявочной формы должен быть представлен Организатору во время административных проверок. Положения данного пункта не распространяются на соревнования, проводимые как ограниченные и закрытые, Организаторы которых вправе устанавливать иные правила приглашения и заявочные процедуры.

4.1.2. Дата окончания приема Заявок на участие публикуется в Регламенте соревнования. В течение следующего рабочего дня после окончания приема Заявок должен быть опубликован список заявленных пилотов с указанием стартовых номеров. Время и место его публикации должно быть указано в Регламенте соревнования.

4.1.3. Заявка является договором между Заявителем и Организатором. Заявка обязывает Заявителя принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Заявителю все положения Спортивного Кодекса РАФ, настоящих Правил и Регламентов соревнований.

4.1.4. Подписав заявочную форму, Заявитель и Пилот подпадают под спортивную юрисдикцию РАФ и обязуются соблюдать положения Спортивного Кодекса РАФ, настоящих Правил и Регламентов соревнований.

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

4.1.6. В Регламенте соревнования может быть указано максимальное число допускаемых к участию Пилотов. В случае, когда число полученных Заявок превысит максимальное число допускаемых к участию Пилотов, вопрос о приеме тех или иных из них решается Организатором в порядке, указанном в Регламенте соревнования.

4.1.7. Включение Пилота в предварительный список заявленных Пилотов на официальном сайте организатора рассматривается как официальное подтверждение приема Заявки.

4.1.8. Организатор вправе отказать Заявителю в приеме Заявки, не позднее окончания срока приема Заявок.

## **4.2. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ**

4.2.1. Размеры и порядок внесения заявочных взносов определяются регламентом соревнования. Заявочный взнос должен быть внесен не позднее времени окончания административных проверок.

4.2.2. Организатор вправе освободить заявителя от уплаты заявочных взносов частично или полностью.

4.2.3. Заявочные взносы возвращаются:

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

## **5. ХОД СОРЕВНОВАНИЯ**

### **5.1. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ.**

5.1.1. Все спортсмены, принимающие участие в соревновании, должны пройти Административные проверки в соответствии с расписанием соревнования.

5.1.2. На административных проверках заявитель пилота должен предоставить:

- заявочную форму (собственноручно подписанный оригинал);
- документ о государственной регистрации транспортного средства (для автомобилей категории DC3);
- спортивную лицензию пилота и заявителя;
- нотариальное разрешение от родителей (для пилотов младше 18 лет);
- информацию об оплате заявочного взноса.

5.1.3. Любому заявителю и пилоту, не прошедшему административные проверки в пределах времени их проведения, и не оплатившему заявочный взнос может быть отказано в участии в соревновании.

## **5.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ И ИНСПЕКЦИИ.**

5.2.1. Все автомобили, принимающие участие в соревновании, должны быть представлены для проведения входной технической инспекции (ВТИ) в соответствии с расписанием соревнования. Также должна быть представлена экипировка пилотов.

5.2.2. При прохождении входной технической инспекции на каждый заявленный автомобиль в категории DC1 и DC2 должен быть представлен Технический паспорт автомобиля участвующего в спортивных соревнованиях РАФ (или иной НАФ) и Акт технической инспекции (оригинал).

5.2.3. Любому автомобилю, не прошедшему входную техническую инспекцию будет отказано в старте.

5.2.4. Предъявляя автомобиль на ВТИ, участник подтверждает, что:

- Его автомобиль, оборудование безопасности и защитная экипировка соответствуют требованиям Регламента и находятся в исправном состоянии и останутся в том же состоянии, засвидетельствованном в протоколе Технического комиссара, на протяжении всего мероприятия.
- Участник будет использовать всю необходимую защитную экипировку и оборудование безопасности, при этом исключительно заявленные им и указанные в чек-листе ВТИ.
- Участник обязуется немедленно уведомить Технического комиссара в случае возникновения любых расхождений между фактической экипировкой и той, которая была засвидетельствована в протоколе Технического комиссара.

5.2.5. Каждый автомобиль может быть подвергнут текущей технической инспекции в любое время соревнования или после его окончания. Время, место



и порядок проверок указывается Техническим комиссаром. Технический комиссар может в любое время осмотреть и\или опломбировать для дальнейшей проверки автомобиль участника или какие-либо его агрегаты и узлы.

Перед допуском к заездам проводится предстартовая техническая инспекция. По окончании соревнования проводится заключительная техническая инспекция.

5.2.6. Несоблюдение в полном объеме требований технической инспекции ведет к применению санкций, вплоть до исключения из соревнования. Все решения руководителя гонки и технического комиссара относительно времени, места и метода технической инспекции являются окончательными.

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

### **5.3. БРИФИНГ**

5.3.1. В ходе проведения соревнования должны быть проведено как минимум два брифинга. Первый брифинг по вопросам безопасности, второй - судейскому заданию.

5.3.2. Брифинги проводятся совместно Руководителем гонки и Судьями дрифта.

5.3.3. Вся информация, доведенная до сведения участников на брифинге, является обязательной для исполнения Пилотами и персоналом Заявителя, нарушение пенализируется вплоть до исключения.

5.3.4. На первом брифинге Руководитель гонки должен проинформировать пилотов о порядке действий при возникновении нештатных ситуаций, особенностях правил безопасности на оцениваемом участке и за его пределами, схеме движения по трассе и других важных моментах безопасности. Судьи дрифта должны обозначить первоначально установленное место старта, оцениваемый участок и план расположения Клипов.

5.3.5. Присутствие на первом брифинге обязательно для всех Пилотов, участвующих в квалификационных и парных заездах и подтверждается личной подписью. Отсутствие на брифинге пенализируется.

5.3.6. На втором брифинге Судьи дрифта дают окончательные Судейские задания на квалификацию и парные заезды с точным обозначением места и процедуры старта, зоны и крайней точки постановки, точным обозначением клиппинг зон и точек, а также информацию о том, каким образом оцениваемый

участок делится на сектора и каков удельный вес оценки за прохождение каждого сектора в итоговой оценке.

5.3.7. На втором брифинге Пилот может быть представлен Представителем или Споттером. Представитель/Споттер обязаны донести всю информацию до Пилота, который в данном случае считается получившим ее.

## 6. СУДЕЙСТВО ДРИФТА

### 6.1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СУДЕЙСТВА

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

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

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

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

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

- **Траектория (Line)**
- **Угол (Angle)**
- **Стиль (Style)**. Этот критерий, в свою очередь, состоит из двух параметров:
  - **Самоотдача (Commitment)** - точность, агрессивность и самоотдача пилота при движении автомобиля по траектории
  - **Плавность вращения (Fluidity)** - контроль и плавность при движении автомобиля вокруг своей оси

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

Общий принцип определения удельного веса – чем менее опытен участник (ниже уровень подготовки автомобиля) тем более важна траектория и менее важен стиль.

*Например:*

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

6.1.6. При наличии надежного инструмента измерения Судьи дрифта могут добавить дополнительные критерии

- **Скорость (Speed)**
- **Стабильность темпа**
- **Стабильность угла.**

Удельный вес каждого из этих критериев может быть от 0 до 10% от общего балла.

Скорость и темп должны оцениваться Судьей «Стиля», стабильность угла – Судьей «Угла».

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

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

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

## **6.2. ТРАЕКТОРИЯ**

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

6.2.2. Принципы оценки качества прохождения траектории должны быть

подробно разъяснены в судьейском задании.

6.2.3. Рекомендации по снижению оценки за выезд автомобиля за пределы гоночной дорожки:

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

### 6.3. УГОЛ ЗАНОСА

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

6.3.2. При использовании критерия «Стабильность угла» он включается в общий критерий «Угол».

6.3.3. Примеры нарушений, влекущих снижение оценки:

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

### 6.4. СТИЛЬ

6.4.1. В каждом секторе оценивается два компонента стиля «Самоотдача» («Commitment») и «Плавность вращения» («Fluidity»).

6.4.2. При использовании критериев «Скорость» и «Стабильность темпа», они включаются в компонент «Самоотдача» («Commitment»).

6.4.3. «Самоотдача» («Commitment») оценивается по качеству движения автомобиля по траектории. В идеальном проезде автомобиль должен максимально эффективно разогнаться, поставиться в соответствии с судьейским заданием и двигаться с максимально возможной на данном участке скоростью, снижать скорость только в зонах замедления, уверенно и с самоотдачей заезжать во все внешние зоны и внутренние клиппинг-пойнты, максимально

использовать ширину трека, не нарушая заданной траектории.

6.4.4. При выставлении баллов за «Самоотдача» («Commitment») Судьи дрифта существенно снижают оценку в случаях:

- не соблюдение заданной траектории;
- изменение темпа, не соответствующее судейскому заданию;
- намеренное или случайное изменение темпа разгона перед постановкой;

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

6.4.6. При выставлении баллов за «Плавность вращения» («Fluidity») судья должен существенно снижать их количество в случаях:

- несоответствующей судейскому заданию постановки (медленный или ступенчатый набор угла заноса, недостаточный угол заноса);
- нерезкие и неточные перекладки, перекладки через «распрямление».

## 6.5. КЛАССИФИКАЦИЯ ОШИБОК

Критическая – ошибка, которая привела к признанию заезда нулевым.

Грубая – ошибка, которая повлекла снижение оценки на 25-50%

Существенная – ошибка, которая повлекла снижение оценки на 10-25%

Незначительная – ошибка, которая повлекла снижение оценки на величину до 10%

6.5.1. Критические ошибки:

- Разворот автомобиля.
- «Opposite drift» — движение с направлением заноса, противоположным тому, который требуется на данном участке по судейскому заданию.
- Продолжительное прямолинейное движение.
- Потеря элементов кузова, деталей и агрегатов во время заезда, а также открытие капота, дверей или крышки багажника, создавшие помеху другому участнику заезда.
- Дистанция между автомобилями более двух Клипов (преследователь не заехал в первый клип, в момент, когда лидер выехал из второго клипа).

- Третье замечание у одного из Пилотов в рамках одного Хита.
- Обгон лидера преследователем на оцениваемом участке во время заезда.
- Недопустимый заезд лидера (Unchaseable lead run) – действия Лидера, не позволяющие Преследователю выполнить судейского задание. К таким действиям в том числе могут быть отнесены: резкое изменение темпа или угла, траектория, не позволяющая преследователю оставаться в рамках гоночной дорожки, использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными и пр.
- Полная остановка или критическое замедление до линии финиша.
- Выезд за пределы гоночной дорожки 4-мя колесами.
- Отсутствие постановки до последней точки постановки.
- Неконтролируемый финиш - если пилот совершил критическую ошибку после финиша, но начало этой ошибки очевидно было до линии финиша, то Судьи дрифта могут оценить это как критическую ошибку в заезде.

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

## **6.6. ПЕНАЛИЗАЦИЯ**

6.6.1. В случаях нарушения нормативных документов любым из участников соревнования (включая весь персонал Заявителя) Руководитель гонки, Судьи дрифта и/или Спортивный комиссар в пределах своей компетенции имеют полномочия провести расследование и применить санкции в соответствии с СК РАФ и Таблицей пенализаций (Приложение №3):

- предупреждение;
- замечание;
- денежная пенализация;
- общественно полезные работы;
- снижение занятого места (мест) в классификации соревнования;
- отказ в старте;
- аннулирование результата соревнования (части соревнования, заезда);
- исключение из соревнования;

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

- любая форма опасного поведения на трассе или в зоне соревнования (сервис

парк и т.п.)

- превышение установленной скорости движения на территории проведения соревнования;
- тренировки в неустановленных для этого местах, включая сервис-парк;
- неспортивное поведение;
- неподчинение сигналам и указаниям судей;
- несоответствие техническим требованиям;
- нарушение антидопинговых правил;
- невыполнение важных указаний, полученных на брифинге;
- невыполнение обязанностей пилота и/или его команды.

## **6.7. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ**

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

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

6.7.2. Руководитель гонки должен определить порядок использования флаговой и/или световой сигнализации и оповестить о нем пилотов во время брифинга.

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

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

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

## **7. СОДЕРЖАНИЕ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЗАЕЗДОВ**

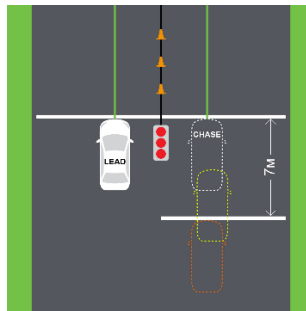
### **7.1. СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА**

7.1.1. Процедура старта должна быть подробно описана в Регламенте соревнования. Основной принцип организации старта – не дать возможность Лидеру создать существенный отрыв от Преследователя до начала

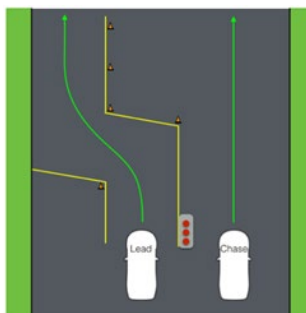
оцениваемого участка. В этих целях могут использоваться стартовая шикана, респект-зона, обозначенная в судейском задании, разрешение преследователю начать движение до подачи ему стартового сигнала. При этом необходимо контролировать ошибки старта.

#### 7.1.2. Рекомендованная организация процедуры старта:

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



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



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

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

7.1.5. Процедура старта с применением флагов: Пилоты устанавливают



автомобили на стартовые позиции. Судья на старте получает от Пилотов подтверждение того, что они готовы стартовать, после чего поднимает вверх два зеленых флага (в каждой руке по флагу, по обе стороны от него). Начало движения флагов вниз является командой «Старт».

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

7.1.7. Ошибкой старта Лидера считаются:

- фальстарт (начало движения до подачи стартового сигнала);
- сбитый конус стартовой шиканы;
- задержка на старте более 3-х секунд после подачи стартового сигнала;
- значительное снижение темпа разгона (намеренное или случайное) до начала оцениваемого участка.

7.1.8. Ошибки старта Преследователя:

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

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

## **7.2. ТРЕНИРОВКА**

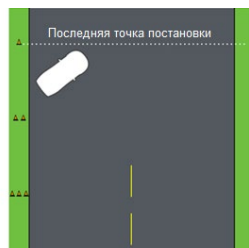
7.2.1. Официальная тренировка является неотъемлемой частью соревнования и должна входить в программу соревнования.

7.2.2. Участие в официальной тренировке важно для составления корректного судьейского задания и обязательно для всех заявленных в соревнование Пилотов. Неучастие может служить основанием для исключения из соревнования.

## **7.3. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)**

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

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



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

7.3.4. Судейское задание и удельный вес каждого критерия от общего балла устанавливаются Судьями дрифта до начала квалификационных заездов.

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

7.3.6. Система оценки, выраженная в баллах, следующая:

- все критерии распределяются между тремя Судьями Дрифта,
- каждый из них выставляет балл за свой критерий, в зависимости от его удельного веса в суммарной максимальной оценке 100 баллов,
- затем результаты суммируются, и пилот получает итоговый квалификационный балл за заезд.

Если Судей дрифта только двое, то критерии распределяются между ними Руководителем гонки. При этом происходит разделение обязанностей по оценке критерия «Стиль»: «Fluidity» контролирует Судья «Угла», а «Commitment» - Судья «Траектории».

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

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

7.3.8. В случае равенства баллов у двух и более пилотов, в расчет принимается второй лучший балл. В случае дальнейшего равенства баллов у двух или более участников, приоритет отдается спортсмену, выехавшему на квалификацию раньше своих соперников, если иной порядок подведения результата не указан в регламенте.

7.3.9. В случае если все квалификационные заезды пилота признаны нулевыми,

он не получает место и очки за квалификацию и не проходит в стадию парных заездов.

#### **7.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ**

7.4.1. В парные заезды допускаются пилоты, набравшие очки по результатам квалификации, в порядке, обусловленном выбранной системой проведения парных заездов (п.2.1.4). Общий принцип: 1-й против последнего, 2-й против предпоследнего и т.д., и далее 1/16, 1/8, четвертьфиналы, полуфиналы и финал.

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

- Пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации проводит первый заезд в роли лидера, а второй пилот выступает в роли преследователя.
- Во втором заезде пилоты меняются ролями.

7.4.3. Время выезда участников предстоящего по турнирной таблице Хита в стартовый накопитель ограничено 3 (тремя) минутами, если регламентом соревнования не предусмотрено иное ограничение. Начало отсчета времени прибытия на старт следующей пары ведется с момента объявления результатов хита.

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

7.4.5. Для оценки действий лидера и преследователя Судьи дрифта устанавливают Судейское задание на парные заезды, в котором могут быть обозначены дополнительные разрешенные параметры или введены дополнительные ограничения для лидера и преследователя (например, зона замедления).

7.4.6. При изменении погодных условий и/или состояния гоночной дорожки перед Хитом возможно назначение Руководителем гонки ознакомительного заезда, если это позволяет расписание соревнования. В случае значительных изменений условий для вождения Судьи могут внести изменения в задание, предварительно оповестив всех участников.

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

7.4.8. При оценке судьи сначала сравнивают проезд лидера первого заезда с проездом лидера второго, затем проезд преследователя первого заезда с

проездом преследователя второго заезда. В случае нулевого проезда одного из пилотов при результативном проезде второго, максимальная оценка ставится второму пилоту. При этом если оба пилота в одном заезде хита получили «0», а в другом заезде оба проезда были не нулевыми, либо разные пилоты получили ноль в разных заездах одного хита, то, в связи с невозможностью сравнить заезды, назначается перезаезд хита (ОМТ).

7.4.9. При определении победителя хита необходимо учитывать следующие принципы:

- В конечной оценке «вес» проезда в качестве лидера выше, чем в качестве преследователя;
- Опоздание на старт, технический сход или признание виновным в аварии всегда ведет к проигрышу хита, даже если у соперника нулевой заезд.

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

7.4.11. Действия Лидера оцениваются по степени выполнения квалификационного задания.

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

7.4.13. Действия Преследователя оцениваются по следующим параметрам (расположены в порядке убывания веса в оценке):

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

### Лидера. (Рекомендованный вес 10%)

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

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

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

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

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

7.4.17. Решение об признании заезда нулевым принимают Судьи дрифта.

7.4.18. Начисление очков по результатам парных заездов производится согласно Приложению 2.

7.4.19. Если Судьям не удастся выявить победителя по результатам одного хита, назначается перезаезд хита (ОМТ), не более двух. Если Судьи дрифта не могут сделать выбор по итогам и второго ОМТ, то на следующий этап соревнования проходит Пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации. Все назначенные ОМТ проводятся в конце Раунда в порядке их назначения.

7.4.20. Основания для назначения ОМТ:

- Двое и более судей назначили ОМТ;
- Существует расхождение в оценке – один из судей за пилота А, второй за пилота В, а третий за ОМТ.
- Невозможность корректно сравнить проезды двух пилотов.

7.4.21. В случае если оба Пилота не вышли на старт вовремя, команда «старт» дается без них. Оба считаются проигравшими в хите, ни один из них не проходит в следующий раунд. Если такое произошло в финальном заезде, оба Пилота занимают вторые места, а первое место не присуждается, если в заезде за 3-4 места — оба Пилота занимают четвертое место.

7.4.22. Старт в заезде подается сигналом светофора или флагом. Заезд

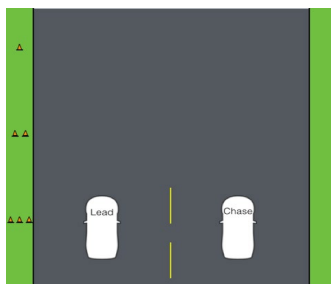
считается оконченным, после того как оба участника пересекли линию финиша, либо когда Руководитель гонки объявил об окончании заезда.

7.4.23. Точка постановки должна быть явно обозначена на трассе. При необходимости на трассе могут быть обозначены две полосы движения. Если такое обозначение отсутствует, то полосой для каждого Пилота считается соответствующая половина гоночной дорожки.

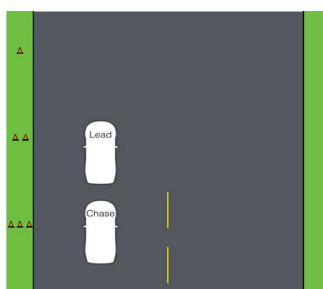
7.4.24. Постановка Преследователя и Лидера должна быть выполнена до пересечения последней точки постановки. Правила движения по полосам и постановки Судьи обозначают на брифинге.

7.4.25. Преследователь может выполнить постановку одним из двух способов:

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



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



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

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

- если в результате контакта заезд не завершён – критическая ошибка

- лидер вынужден был изменить траекторию, но продолжил заезд – существенная или грубая ошибка
- контакт не повлиял на траекторию лидера и техническое состояние его автомобиля - незначительная ошибка.

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

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

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

7.4.29. Решение Судей дрифта об определении виновного в столкновении/аварии первого заезда хита объявляется до начала второго заезда хита.

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

## **7.5. ТАЙМАУТ (COMPETITION TIMEOUT)**

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

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

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

7.5.4. После начала таймаута все ремонтные работы должны быть завершены в течение установленного времени и автомобиль должен быть готов к продолжению соревнования. Официальное лицо может потребовать инспекции автомобиля для проверки его исправности и безопасности после окончания таймаута. Пилот, не начавший движение из Зоны ремонта к Стартовому накопителю по окончании выделенного времени, считается проигравшим хит.

7.5.5. Таймаут может запросить только Пилот или Представитель Пилота/Заявителя. Таймаут назначает Руководитель гонки по докладу Технического комиссара или иных официальных лиц соревнования.

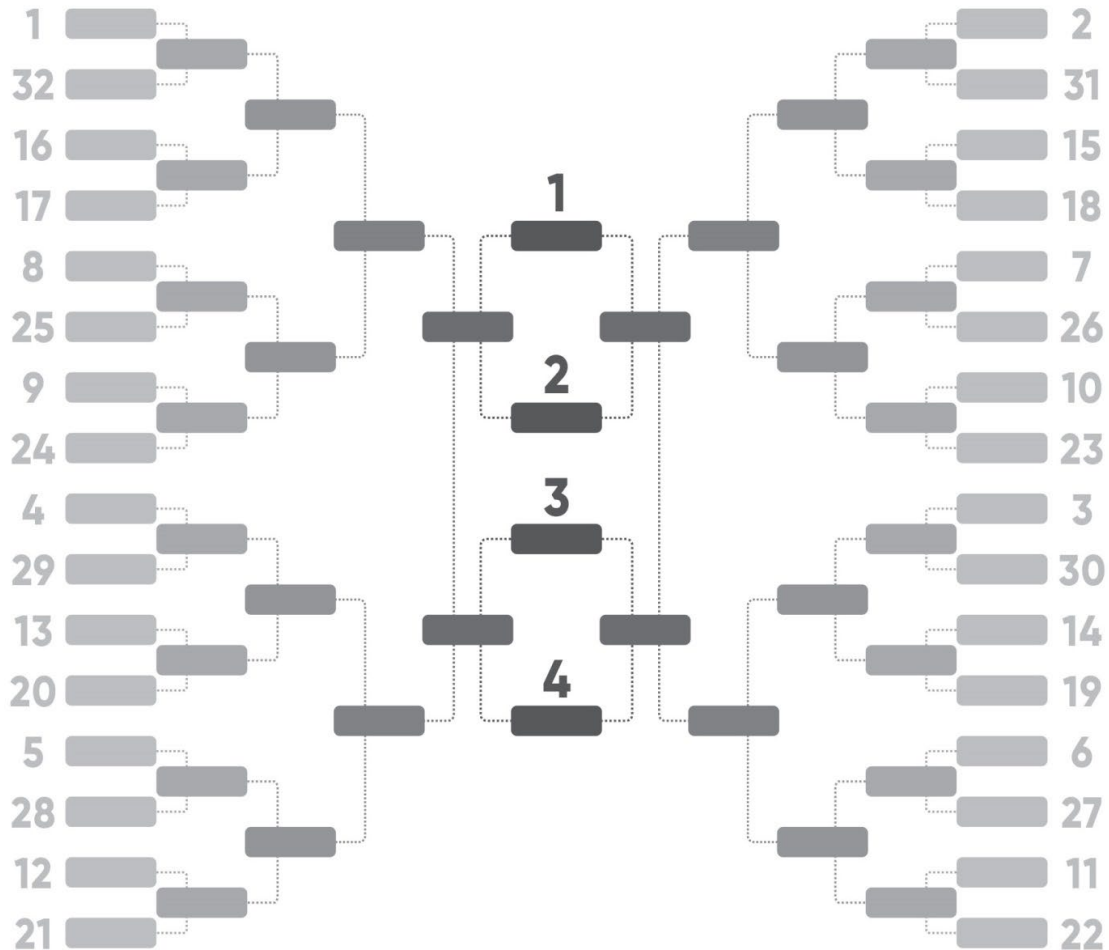
7.5.6. Ремонтные работы в рамках таймаута проводятся только в Зоне ремонта, специально обозначенной Организатором, а при отсутствии таковой, в зоне Хот пит.



**Приложение №1 Системы проведения парных заездов**

1. «Олимпийская система»

**ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**



**ПРИМЕР турнирной таблицы ТОП 32**

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

FINAL	

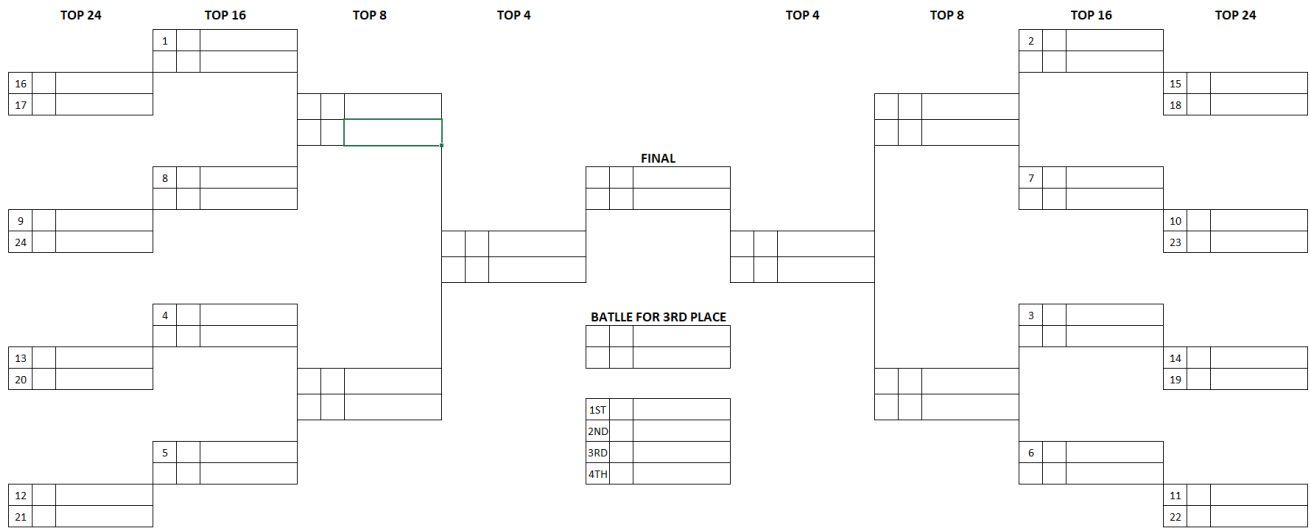
  

BATTLE FOR 3RD PLACE	

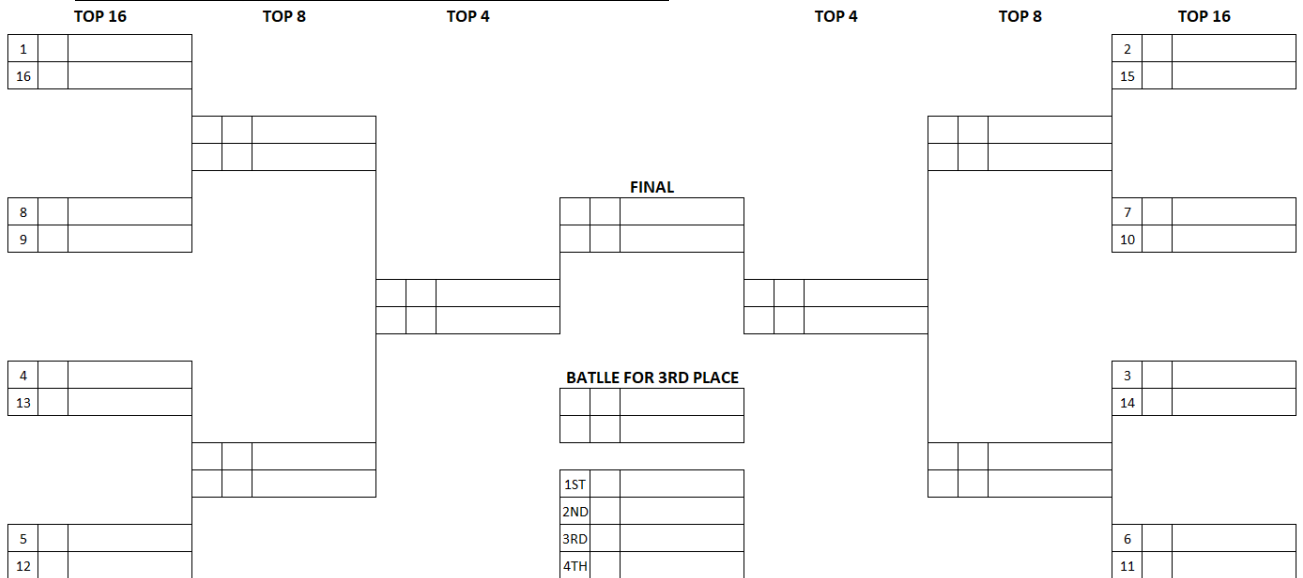
  

1ST	
2ND	
3RD	
4TH	

**ПРИМЕР турнирной таблицы ТОП 24**

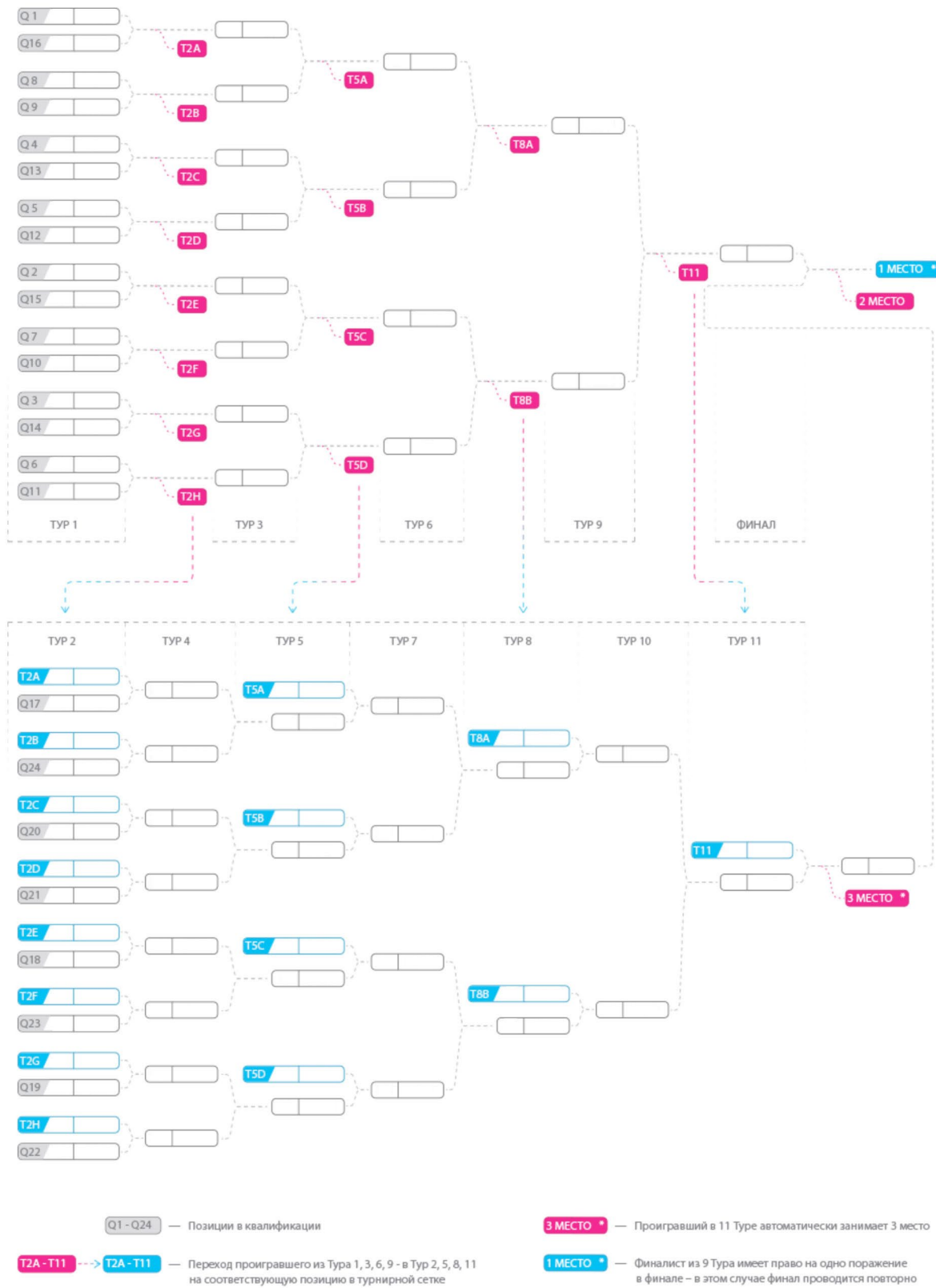


**ПРИМЕР турнирной таблицы ТОП 16**



## 2. «Double Elimination»

### ТОП 24



**Приложение №2** Примеры таблиц для начисления очков

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

КВАЛИФИКАЦИЯ		ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	
МЕСТО	ОЧКИ	МЕСТО	ОЧКИ
1	25	1	210
2	21	2	185
3	19	3	160
4	17	4	135
5-6	12	ТОП 8	110

7-8	9	ТОП 16	80
9-12	6	ТОП 32	40
13-16	4		
17-24	2		
25-32	1		

### Приложение №3 Таблица пенализаций

пункт Правил	Нарушение	Санкция
2.4.1	Нарушение требований по экипировке Пилота	Отказ в старте/исключение из соревнования
2.4.2 6.6.2	Несоответствие а/м техническим требованиям	Отказ в старте/исключение из соревнования
2.4.5	Обслуживание а/м вне разрешенных мест	Публикуется в регламенте
2.4.6 6.6.2	Нарушение ограничения скорости в Парке сервиса	Публикуется в регламенте
2.4.7	Отсутствие в расположении команды огнетушителей	Публикуется в регламенте
2.4.10 2.4.11	Нарушение процедуры заправки 1-е нарушение 2-е нарушение 3-е нарушение	Публикуется в регламенте
2.4.12	Нарушение требований нахождения в зонах ограниченного доступа	Публикуется в регламенте
2.4.13	Движение в управляемом заносе вне оцениваемого участка без разрешения Руководителя гонки.	вплоть до исключения из соревнования
2.4.14	Сознательное использования пробуксовки задних колес вне зоны прогрева колес и/или оцениваемого участка.	вплоть до исключения из соревнования
2.5.1 – 2.5.3	Нарушения требований брендинга (за каждое зафиксированное нарушение)	Публикуется в регламенте

2.5.1 - 2.5.4	Нарушение требований идентификации а/м	Публикуется в регламенте
2.5.7	Нарушение требований к рекламе участника	Публикуется в регламенте
3.1.4	Недостаточная квалификация спортсмена (опасная езда, неоднократное повторение серьезных ошибок на трассе)	Отказ в старте либо исключение из соревнования
5.1.1 5.2.1	Опоздание на Административную проверку, Медицинский контроль и/или Техническую инспекцию	Публикуется в регламенте
5.1.3 5.2.3	Непрохождение Административной проверки и/или Технической инспекции	Отказ в старте
5.2.6	Несоблюдение требований ТИ	Вплоть до исключения из соревнования
5.3.5	Неявка или опоздание Пилота на первый брифинг	Отказ в старте до прохождения инструктажа
5.3.3. 6.6.2	Невыполнение важных указаний, полученных на брифинге;	Публикуется в регламенте
6.6.2	Неподчинение указаниям судей	Публикуется в регламенте
6.6.2	тренировки в неустановленных для этого местах	Публикуется в регламенте
6.6.2	Нарушение схемы движения / схемы безопасности	Публикуется в регламенте
6.6.2	любая форма опасного поведения на трассе или на территории проведения соревнования	вплоть до исключения из соревнования
6.6.2	неспортивное поведение (в т.ч. оскорбление официальных лиц соревнования)	вплоть до дисквалификации
6.6.2	нарушение антидопинговых правил;	дисквалификация
6.7.3 6.7.4	Неподчинение флаговой сигнализации и/или указаниям судей	вплоть до исключения из соревнования
7.2.2	Неучастие в официальной тренировке	Публикуется в регламенте

7.5.3 7.5.4	Ремонт до начала отсчета времени, нарушение срока таймаута	Исключение из соревнования
7.5	Нарушение правил таймаута	Публикуется в регламенте