

«Согласовано»  
Комитет дрифта РАФ  
30 марта 2020 г

«Утверждено»  
Совет РАФ по спорту  
1-6 апреля 2020 г

С изменениями 29 апреля 2020 г

С изменениями 25 июня 2020 г

С изменениями 10 декабря 2021 г



РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
КОМИТЕТ ДРИФТА

**ПРАВИЛА  
СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТУ**

**2022**

# ПРАВИЛА ДРИФТА

## Оглавление

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ: .....	3
1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ. ....	3
2. СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ .....	6
3. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ.....	6
4. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ.....	7
5. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДОПУСКА СПОРТСМЕНОВ К СОРЕВНОВАНИЯМ.....	8
6. АВТОМОБИЛИ, ЭКИПИРОВКА ПИЛОТОВ.....	8
7. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЯ .....	8
8. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ.....	9
9. СТРАХОВАНИЕ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАКЛЕЙКИ И РЕКЛАМА.....	10
10. Административные и технические проверки .....	10
11. БРИФИНГ .....	10
12. СОДЕРЖАНИЕ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ЗАЕЗДОВ .....	11
13.СУДЕЙСТВО ДРИФТА .....	14
14. СУДЕЙСКИЕ ОЦЕНКИ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ.....	16
15. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ СОРЕВНОВАНИЯ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ .....	17
16. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ .....	17
Приложение №1 «Схемы проведения парных заездов».....	18
Приложение №2 Начисление очков.....	20
Приложение №3 Требования к месту проведения. ....	21

## **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 спортивный 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 «Ежегоднике автомобильного спорта РАФ» в сети Интернет на официальном сайте РАФ [www.raf.su](http://www.raf.su). Настоящие Правила вступают в силу с «01» января 2022 года. Изменение настоящих Правил является прерогативой РАФ.

### **1. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.**

(в скобках даны английские термины, применяемые ФИА (FIA))

**Дрифт (Drift)** – дисциплина автоспорта, в которой пилоты соревнуются в мастерстве прохождения гоночной трассы в постоянном управляемом заносе.

**Судья дрифта** – судья факта, работающий в составе коллегии от 1 до 3 человек, разрабатывающий Судейские Задания и принимающий решения по начислению очков в Квалификации и по определению победителей в парных заездах. 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 судьей дрифта. Судья дрифта участвует только в определении оценок, при этом за проведение соревнования отвечает Руководитель гонки и/или Рейс Директор в соответствии с СК РАФ.

**Судейское Задание** – установленный судьями участок трассы, на котором определены клиппинг зоны, ноу гоу зоны, зоны торможения. Обязательным является графическое изображение судейского задания с условными обозначениями всех зон.

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

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

перед началом квалификационных или парных заездов. Входит в официальную программу соревнований.

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

**Парные заезды (tandem runs, tsuiso)** – финальная часть соревнований, в которой определяются победители на основании решений Судей Дрифта.

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

**Зона разгона** - участок трассы 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)** – начало движения автомобиля в управляемом заносе после разгона.

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

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

**Клиппинг зона (clipping zone)** – небольшая зона оцениваемого участка, обычно обозначенная линиями и/или конусами, которую автомобили участников должны пройти по всей её длине, выполняя судейское задание.

**Клиппинг точка (clipping point)** – точка, обозначенная на оцениваемом участке, которую, согласно судейскому заданию, должны пройти автомобили участников.

**Зона касания (touch-and-go)** – небольшая зона 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

**Внешняя зона (OZ (Outside Zone))**- участок траектории, прохождение которого предусматривается задними колёсами, как правило, располагается на внешней стороне трассы, но, в соответствии с судейским заданием, может смещаться к центру трассы.

**Внутренний клип (IC (Inside Clip))** - внутренняя точка на траектории, прохождение которой предусматривается передними колёсами или бампером. Как правило, располагается на внутренней стороне трассы, но, в соответствии с судейским заданием, может смещаться к центру трассы.

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

**Ноу го зона (NO GO ZONE)**- дополнительная ограниченная зона как правило на внутренней траектории, при проезде 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)** – смена направления заноса.

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

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

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

**«5 минут» (competition timeout)** – разрешенная руководителем гонки хронометрируемая остановка заездов для проведения работ с автомобилем.

**«3 минуты»** – время, ограничивающее период выезда участников предстоящего по турнирной таблице Хита в стартовый накопитель

**Хот пит - (hot pit)** – техническая остановка автомобиля, в строго отведенной и визуально обозначенной зоне, для выполнения быстрого ремонта и проверки технического состояния автомобиля. Время разрешенного пребывания в хот-пит зоне должно быть оговорено Регламентом.

**Зона ремонта** - специальная зона, только в которой, в рамках перерыва «5 минут» (Competition timeout) могут проводиться все технические работы с автомобилем.

**Предстартовая зона** – часть трассы или площадка, находящаяся в непосредственной близости к старту.

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

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

**Ретардер, шикана (retarder, chicane)** – связка поворотов, используемая для намеренного замедления автомобилей, обычно обозначаемая конусами, предназначенная для замедления Лидера по отношению к Преследователю.

**Оценка «ноль» (DNF)** – оценка пилота за незавершенный заезд, которую выставляют судьи дрифта за разворот, остановку, прекращение дрифта, выезд за пределы трассы четырьмя колесами и другие критические ошибки, определенные судьями дрифта в судьейском задании этапа.

**Пенализация** – наказание, назначаемое пилоту/команде за нарушение настоящих Правил или иных регламентирующих документов РАФ. Перечень нарушений, за

которые назначается пенализация, с указанием возможных видов пенализации, должен быть включен в Регламент соревнования. Пенализация за нарушения, не включенные в такой перечень, устанавливается Спортивными комиссарами. (Стандартная таблиц пенализации – приложения №4)

## **2. СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ**

Соревнования по дрифту состоят из трех частей: Официальные тренировки, одиночные заезды (Квалификация) и парные заезды (Хиты).

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.

По результатам Квалификации начисляются очки, согласно Приложению 2, и формируется сетка парных заездов, как указано в Приложении №1.

Парные заезды – основная часть соревнования, в которой участвуют только пилоты, прошедшие квалификацию. Для каждой пары проводится серия из двух заездов либо по «олимпийской системе», либо по системе «Double Elimination». (Приложения №1)

Порядок проведения парных заездов указывается в Регламенте.

## **3. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ**

3.1. Любое лицо, обладающее лицензией Заявителя РАФ и/или лицензией Пилота, и желающее принять участие в соревновании, должно выслать организатору заполненную заявочную форму. Заявочная форма должна быть направлена организатору в сроки, указанные в регламенте соревнования. Оригинал заявочной формы должен быть представлен во время проведения административных проверок. Стандартная заявочная форма – приложения №5)

### **3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ**

3.2.1. Любое лицо, обладающее действующей Лицензией, и желающее принять в нем участие, должно не позднее даты окончания приема Заявок выслать Организатору заполненную должным образом заявочную форму.

Стандартная заявочная форма приведена в «Приложении 5» к настоящим Правилам. Оригинал 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.

3.2.2. 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.

3.2.3. 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. Подписав заявочную форму, Заявитель и Пилот подпадают под спортивную юрисдикцию РАФ и обязуются соблюдать положения Спортивного Кодекса РАФ, настоящих Правил и Регламентов соревнований. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные Заявителям и их имуществу, за исключением случаев, прямо предусмотренных настоящими Правилами. Все Пилоты принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своей подписью на заявочной форме Заявитель и Пилот отказываются от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время соревнования. Этот отказ (от каких-либо прав на компенсацию расходов) относится к РАФ и ФИА (в случае международных соревнований), Организатору, официальным лицам и другим участникам соревнования.

3.2.4. 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 соответствии со способом, который должен быть указан в Регламенте соревнования.

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

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

## **ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ**

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

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

4.2. 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.

#### **4. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДОПУСКА СПОРТСМЕНОВ К СОРЕВНОВАНИЯМ.**

5.1. В соревнованиях по дрифту может принять участие любое физическое лицо, старше 16 лет, обладающее действующей Лицензией Заявителя и/или Пилота РАФ (или иной НАФ). Виды Лицензий Заявителя и Пилота, принимаемых для участия в соревновании, должны быть указаны в Регламенте этого соревнования.

5.2. Пилоты, не достигшие 18 лет, могут быть допущены к соревнованиям только при наличии нотариально заверенного согласия **ОБОИХ** родителей (законных представителей/опекунов).

#### **5. АВТОМОБИЛИ, ЭКИПИРОВКА ПИЛОТОВ**

6.1. Соревнования по дрифту в России разделяются на три основных класса в соответствии с классификацией ФИА:

- DC1 – профессиональный класс. Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24-1 к КиТТ. Экипировка пилотов по Приложению 15 к КиТТ РАФ.
- DC2 – полупрофессиональный класс. Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24-2 к КиТТ. Экипировка пилотов по Приложению 15 к КиТТ РАФ.
- DC3 – любительский класс. Требования к автомобилям и оборудованию согласно Приложению 24-3 к КиТТ. 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.

#### **6. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЯ**

- Правила дисциплин автомобильного спорта, утвержденных Федеральным органом исполнительной власти в области физической культуры и спорта Российской Федерации;
- Спортивный Кодекс РАФ с приложениями;
- Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (далее КиТТ) с приложениями;
- Регламенты РАФ (для соревнований, включенных в ЕКП и серий РАФ);
- Регламент соревнования (дополнительный, частный);

- Информационные бюллетени и решения РАФ;
- Бюллетени Организатора, КСК, Руководителя гонки;
- Список заявленных пилотов;
- План по обеспечению мер безопасности.

## **7. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ**

8.1. Спортсмены, участвующие в соревнованиях по дрифту, обязаны носить защитную экипировку все время находясь в спортивном автомобиле и в том объеме, как это указано в статье 6 и оговорено регламентом соревнования.

8.2. Автомобили должны соответствовать требованиям безопасности, как это указано в статье 6.

8.3. План по обеспечению мер безопасности – оформляется по Приложению 8 к СК РАФ (дополнение 4) и содержит необходимую информацию по обеспечению безопасности проведения соревнования.

8.4. Руководитель гонки используя флаги, должен оповестить об этом пилотов во время брифинга.

При нарушении правил поведения во время использования флагов, спортсмены подлежат пенализации которую организатор определяет регламентом соревнования.

<b>ЗЕЛЕНЬЙ</b> (взмахами, показывается по команде)	<i>Трасса свободна, можно начинать/продолжать заезды</i>
<b>КРАСНЫЙ</b>	<i>Остановка заезда.</i>
Всем спортсменам прекратить гонку, снизить скорость и медленно продолжить движение, подчиняясь указаниям судей.	

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

9.1. В дополнение к страхованию, предусмотренному Лицензией пилота, заявитель может оформить дополнительную страховку пилотов, членов команды и автомобилей.

9.2. На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в соревнованиях, размещаются официальные наклейки со стартовыми номерами, предоставляемые организатором (в соответствии со схемой их расположения, публикуемой в регламенте). В течение всего соревнования официальные наклейки должны быть расположены и закреплены на автомобиле, при этом они должны быть полностью видны, и не могут перекрываться какими-либо другими наклейками. Не разрешается изменять эти наклейки. За отсутствие всех стартовых номеров пилот может быть исключен из соревнования. 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.

9.3. Организатором может быть предусмотрено размещение опциональной рекламы, от которой можно отказаться на условиях, изложенных в регламенте.

9.3.2. Автомобили участников могут нести на себе любой вид рекламы, если эта реклама:

- 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.

## 10. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРОВЕРКИ.

10.1. Административные проверки.

На административных проверках заявитель пилота должен предоставить:

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

Любому заявителю и пилоту, не прошедшему административные проверки в пределах времени их проведения, и не оплатившему заявочный взнос (с учетом п. 4.1) может быть отказано в участии.

10.2. Технические проверки.

Все автомобили, принимающие участие в соревновании, должны быть представлены для проведения технической инспекции в соответствии с объявленным расписанием.

При прохождении входной технической инспекции на каждый заявленный автомобиль в категории DC1 и DC2 должен быть представлен Спортивный технический паспорт РАФ (или иной АСН) и Акт технической инспекции (оригинал) (стандартный Акт технической инспекции – приложение 7).

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

## 11. БРИФИНГ

В ходе проведения соревнования должны пройти как минимум два обязательных брифинга

11.1. Брифинги для участников проводятся совместно Руководителем гонки (Главным судьей) и Судьями дрифта.

11.2. На первом брифинге Руководитель гонки (Главный судья) должен проинформировать пилотов о порядке действий при возникновении нештатных ситуаций, схеме движения по трассе, важных моментах

безопасности.

- 11.3. Судьи дрифта должны обозначить первоначально установленное место старта, оцениваемый участок и план расположения клиппинг зон.
- 11.4. После тренировок, на **втором обязательном брифинге** перед началом, 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.

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

### 12.1. ТРАССА (ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК)

12.1.1. Трасса и оцениваемый участок должны соответствовать Приложению 3 к данным правилам «Требования к трассам для проведения соревнований по дрифту».

12.1.2. Организатор должен определить и обозначить соответствующим образом: предстартовую зону (при наличии), зону старта, стартовую линию, респект зону и/или шикану (при наличии), последнюю точку постановки, линию финиша.

12.1.3. Расположение и конфигурацию клиппинг зон и точек – их определяют судьи дрифта.

12.1.4. Судейское задание с указанием всех параметров клиппинг зон и точек должно быть объявлено на брифинге до начала квалификации.

### 12.2. ТРЕНИРОВКА

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

12.2.2. Официальная тренировка проводится перед квалификационными и парными заездами:

- Перед квалификационными заездами автомобили участников проходят тренировку по квалификационному заданию по одному.
- Перед парными заездами проходят тренировку парно, в свободном порядке формирования пар, если регламентом не описано иное.

12.2.3. Организатор вправе сделать ознакомительные тренировки для участников, такая тренировка не является обязательной, но в случае проведения должна входить в программу соревнования.

### 12.3. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)

12.3.1. 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.

12.3.2. Результаты пилотов в квалификации оцениваются по трем основным критериям:

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

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

12.3.3. При наличии надежного инструмента измерения Судьи Дрифта могут добавить дополнительный критерий «Скорость» (Speed). Удельный Вес этого критерия может быть от 0 до 10% от общего балла.

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

12.3.5. Результат пилота в заезде оценивается исходя из максимальной (суммарной или средней) оценки в 100 баллов. Для объективной оценки могут использоваться показания телеметрии.

12.3.6. Порядок оценки результатов проезда излагается в регламенте соревнования. Рекомендуемая 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 исходя из суммарной максимальной оценки 100 баллов), затем результаты суммируются, и пилот получает итоговый квалификационный балл за заезд. Допустима также следующая система оценки: каждый из заявленных на соревнование Судей Дрифта (от 1 до 3 человек), выставляет свой балл исходя из максимума 100 баллов, затем по результатам выставленных баллов выводится средний балл, он и является квалификационным баллом за заезд.

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

### 12.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ (tandem runs, ЦУЙСО)

12.4.1. Парный заезд (Хит) - это соревнование, в котором два автомобиля проходят Оцениваемый участок совместно.

12.4.2. В парные заезды допускаются пилоты, попавшие по результатам квалификации в число 32-х (24-х или 16-ти при малом количестве участников) в порядке, установленном по таблице: 1-й против 32-го, 2-й против 31-го и т.д., и далее, 1/16, 1/8, четвертьфиналы, полуфиналы и финал.

12.4.3. 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 торможения.**

12.4.4. Для каждой пары проводится серия из двух заездов:

- первый зачетный заезд, в котором один пилот проводит заезд в качестве лидера, выполняя судейское задание на оцениваемом участке. Он должен делать это, сохраняя контроль над скольжением и не препятствуя преследователю приближаться к нему. Другой пилот выступает в роли преследователя, демонстрируя способность воспроизводить движения лидера, находясь как можно ближе к нему.
- второй зачетный заезд, в котором пилоты меняются местами.
- **возможно назначение ознакомительного заезда, если это позволяет расписание соревнования или требуется при изменении погодных условий, в любом случае ознакомительный заезд назначает руководитель гонки.**

По завершении этой серии заездов (ХИТа), определяется победитель серии.

12.4.5. Лидером в первом зачетном заезде назначается тот из двух пилотов, который показал лучший результат в квалификации.

12.4.6. Задача Лидера – показать максимально близкий к Судейскому Заданию на Квалификацию проезд. Он должен осуществлять максимальное скольжение автомобиля так же, как и в квалификации (одиночном заезде), стараясь не допустить ошибок.

Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость.

12.4.7. Задача Преследователя – полностью повторить движения и траекторию Лидера, находясь как можно ближе к нему, но не обгоняя его. Действия Преследователя оцениваются по следующим параметрам:

- «Угол» (Angle) (должен быть не меньше, чем у Лидера),
- «Приближение» / (Proximity),
- «Траектория» (Line) - траектория преследователя по отношению к траектории лидера
- «Синхронность» (Mimics). Преследователь должен показать свою

способность двигаться максимально близко и синхронно к лидеру, не обгоняя его. Он должен ехать близко и параллельно лидеру и делать все так же, как и он или лучше. Если преследователь уменьшает свой угол заноса с целью увеличить скорость и остается рядом с лидером или обгоняет его, оценка ему снижается.

Преследователь не должен обгонять лидера. Тем не менее, он может это сделать, чтобы избежать опасной ситуации и/или ситуации, при которой может нарушиться плавный ход заезда.

12.4.8. В парных заездах запрещаются любые контакты между автомобилями, которые могут вынудить лидера изменить траекторию. Такие действия преследователя должны оцениваться судьями как серьезная ошибка в этой серии заездов.

12.4.9. Начисление очков в парных заездах производится согласно Приложению №2. Организатор на свое усмотрение выбирает «Олимпийскую систему» проведения парных заездов или систему «Double Elimination». Система проведения парных заездов описывается в Регламенте соревнования и может быть изменена только решением КСК.

12.4.10. В случае равенства очков в хите, назначается переезд из двух заездов, при этом, «ознакомительный» заезд не проводится. Может быть назначено не более двух серий переездов. Если по результатам переездов не выявлен победитель, то победителем признается пилот, занявший более высокое место в квалификации.

## **13.СУДЕЙСТВО ДРИФТА**

13.1. Каждый заезд оценивают Судьи дрифта. Оценка проводится по критериям, описанным в п.12.

Судьи дрифта являются единственными лицами, которые могут консультировать пилота относительно толкования критериев судейства в рамках своего судейского задания. Судейские задания должны быть утверждены КСК (или в Руководителем гонки в случае отсутствия КСК)

13.2. Удельный Вес каждого критерия (Стиль, Угол, Траектория) для конкретного соревнования определяют Судьи Дрифта, но общие рекомендации следующие:

- 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

13.3. Общие критерии оценки и порядок начисления очков должны описываться в Регламенте соревнования. Судейское задание на каждый этап должно быть 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.

13.4. Основные ошибки пилота, за которые он получает оценку «ноль» за заезд это:

- Разворот;
- полная остановка или критическое замедление;
- явное, видимое прямолинейное движение (без заноса);
- дрифт с противоположным заданию углом;
- выезд за пределы гоночной дорожки 4-мя колесами;
- критически большая дистанция от Лидера, которая полностью нарушает рисунок заезда.

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

13.5. При соблюдении всех необходимых требований к безопасности, Оцениваемый участок и Судейское задание должны, прежде всего, соответствовать принципам зрелищности. Они должны обеспечивать возможность близкого и синхронного движения автомобилей в парных заездах.

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

13.6.1. Фальстартом Лидера считаются:

- 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.

За фальстарт Лидер получает Предупреждение. В одном заезде можно получить не более 2-х Предупреждений. В случае 3-го Предупреждения в этом хите Пилот получает оценку «ноль».

**13.6.2. Фальстартом Преследователя считается ситуация в которой в момент пересечения линии начала постановки преследователь оказался впереди лидера.**

## 13.7. РАБОТА СУДЕЙ ДРИФТА

13.7.1. 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.

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

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

## 14. СУДЕЙСКИЕ ОЦЕНКИ И ПЕНАЛИЗАЦИЯ

Применяются следующие виды пенализации:

14.1. Присвоение «0 очков» в квалификации или парном заезде за прохождение всего оцениваемого участка или его зоны (определяется судьейским заданием):

- разворот (или механическая поломка), в том числе в зоне ускорения или торможения;
- откровенно недостаточный занос автомобиля;
- выезд за пределы трассы четырьмя колесами;
- использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными;
- столкновение с соперником (умышленное или нет). Легкие контакты, не влияющие на движение автомобилей в заезде и не представляющие опасности, могут быть оставлены без внимания на усмотрение судей дрифта;
- темп в парном заезде, отличающийся от квалификационного более, чем на 20% в сторону уменьшения при тех же погодных условиях и состоянии трассы (если используется система, позволяющая объективно оценить этот параметр);
- дрифт с противоположным заданию углом дрифта.

С момента получения оценки ноль, заезд, в котором получена эта оценка, считается завершенным.

14.2. СНИЖЕНИЕ СУДЕЙСКОЙ ОЦЕНКИ:

- ошибка в вождении, невыполнение Судейского задания;
- сознательно «медленное» движение в парном заезде в роли лидера;
- ошибка в зоне клиппинга (сбивание ориентира).

14.3. ИСКЛЮЧЕНИЕ 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 вне трассы;
- 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.

## **15. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ СОРЕВНОВАНИЯ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ**

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

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

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

## **16. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ**

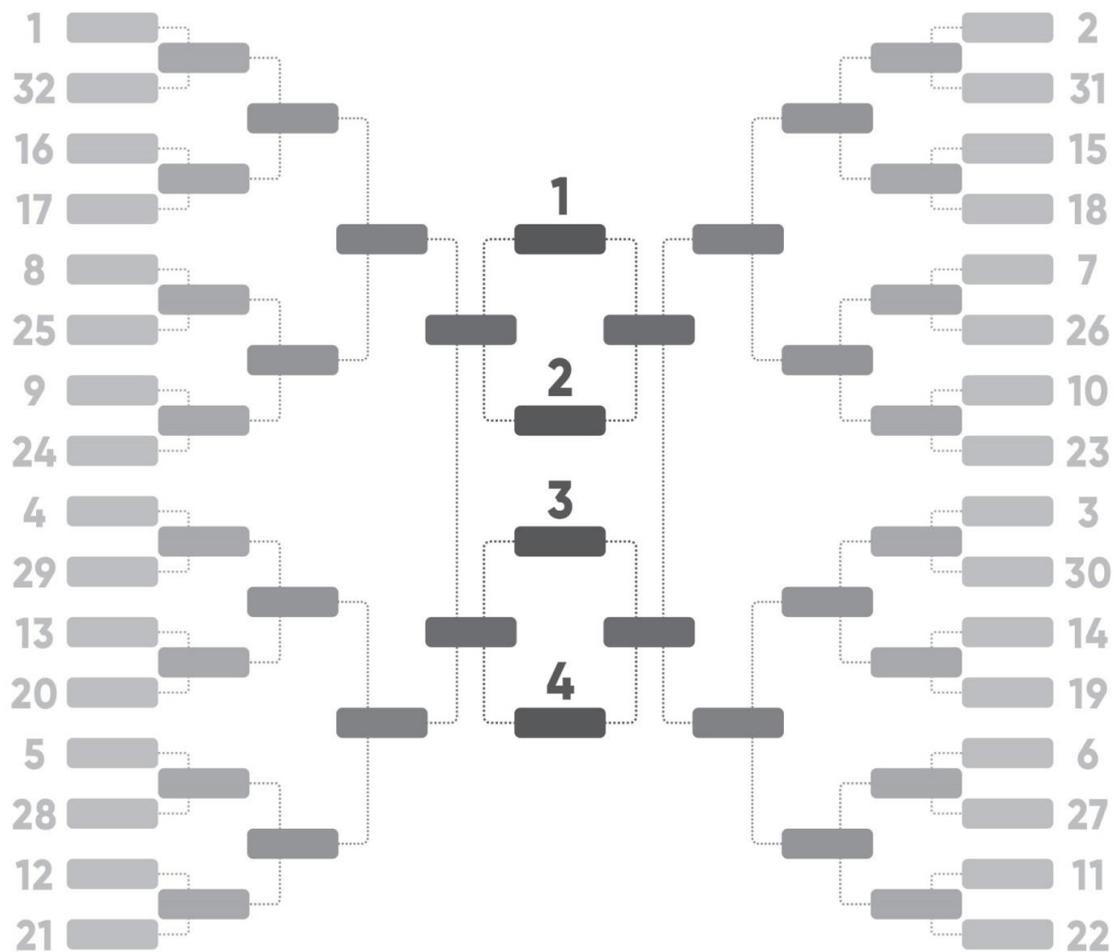
Протесты и апелляции подаются в соответствии с требованиями СК РАФ за исключением следующего:

Решения судей дрифта принятые в рамках своего судейского задания не оспариваются и протесты на них не принимаются.

## Приложение №1 «Схемы проведения парных заездов»

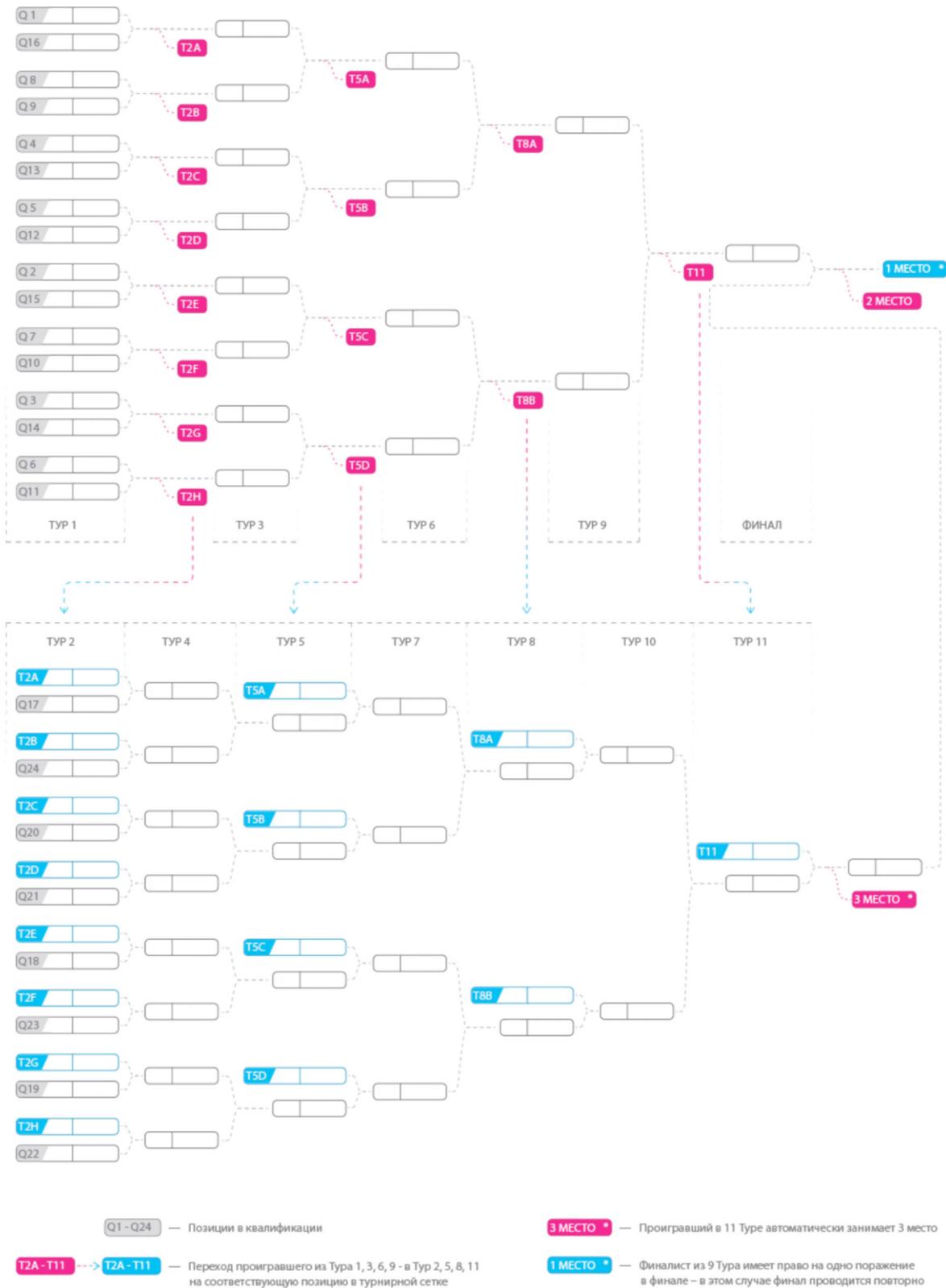
### 1. Схема проведения парных заездов «Олимпийская система»

#### ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ



## 2. Схема проведения парных заездов «Double Elimination»

### ТОП 24



## Приложение №2 Начисление очков

### 1. «Олимпийская система»

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		

### 2. «Double Elimination»

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 24	40
13-16	4		
17-24	2		

### **Приложение №3 Требования к месту проведения.**

1. Соревнования по дрифту могут проводиться на трассах с асфальтовым или асфальтобетонным покрытием.
2. Минимальная ширина трассы не менее 8 метров.
3. Выбранная конфигурация трассы должна иметь достаточно места для разгона и предусматривать как минимум 1 перекладку (смена направления заноса).
4. Места для расположения судей дрифта должны находиться на возвышении и быть расположены на таком удалении от любой части оцениваемого участка, с таким расчетом, чтобы иметь непрерывный панорамный обзор всего оцениваемого участка трассы.
5. Трасса 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.
6. 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. План мер по обеспечению безопасности должен соответствовать требованиям РАФ и быть утвержден в порядке, предписанном законодательством РФ.
7. Точки и зоны клиппинга, стартовая зона, респект-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.
8. 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 время, не превышающее 60 секунд с момента поступления команды на выезд.
9. 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.