



«Согласовано»
Комитет дрифта РАФ

«Утверждено»
Совет РАФ по спорту
07.12.2016

Правила организации и проведения соревнований по дрифту

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
2. ТЕРМИНОЛОГИЯ и ОПРЕДЕЛЕНИЯ
3. НОРМАТИВНАЯ БАЗА
4. ПАДДОК
5. РАСПИСАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ
6. УСЛОВИЯ ДОПУСКА ВОДИТЕЛЕЙ
7. ЗАЯВОЧНЫЕ И СТАРТОВЫЕ ВЗНОСЫ
8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ, МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ, ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ
9. СТАРТОВЫЕ НОМЕРА, РЕКЛАМА
10. ИНФОРМАЦИОННОЕ ТАБЛО, ИНФОРМАЦИЯ
11. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
12. ТРАССА (ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК)
13. СУДЕЙСТВО ДРИФТА
14. БРИФИНГ
15. КВАЛИФИКАЦИЯ, ЗАЕЗДЫ ТАНСО (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)
16. ЗАЕЗДЫ ЦУЙСО (ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ)
17. НАЧИСЛЕНИЕ ИТОГОВЫХ ОЧКОВ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ
18. ПЕНАЛИЗАЦИЯ
19. РЕГЛАМЕНТ ЭТАПА И МНОГОЭТАПНОГО СОРЕВНОВАНИЯ
20. ПРИЛОЖЕНИЯ:
 - Приложение №1 (Схемы проведения парных заездов);
 - Приложение №2 (Начисление очков);
 - Приложение №3 (Требования к Трассам для проведения соревнований по дрифту).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:

Дрифт – дисциплина автоспорта, которая предоставляет простую возможность вхождения в автомобильный спорт с целью привлечения к участию в нём новых водителей без учета их возраста, но не младше 16 лет.

Основная идея дрифта – управление автомобилем в постоянном управляемом заносе (дрифтинг) на трассе с твердым покрытием поодиночке, либо в парном заезде.

Соревнования по дрифту проводятся в виде парных заездов по «олимпийской системе» (ТОП32, ТОП24 или ТОП16 с выбыванием) и состоят из двух испытаний:



одиночные заезды (квалификация) и парные заезды (Финальная часть), либо по системе с правом на одну ошибку («Дабл Иллюминейшн» ТОП24 или ТОП16).

Трассой для дрифтинга может быть как стационарная трасса для кольцевых гонок, так и временная (например, размеченная на парковке с асфальтовым покрытием, либо дорога покрытая льдом или укатанным снегом).

Участники соревнования оцениваются по стилю езды, углам заноса, скорости движения по трассе, а также способности контролировать занос, как в одиночном, так и в парном заезде.

1.1. Разрешение на организацию. Соревнование по дрифту должно получить разрешение на организацию от местных властей и владельцев трассы (территории).

1.2. Официальные лица. Организатор должен назначить руководителя соревнования и от трёх до пяти судей факта входящих в Жюри (судьи факта), имеющих опыт работы на подобных соревнованиях, в чью обязанность входит оценить действия водителя на трассе и выставить ему очки в соответствии с принятой шкалой их начисления. На каждом повороте трассы, или в соответствии с планом расстановки судей на стационарной лицензированной трассе, должен находиться, как минимум один судья – контролер-сигнальщик. В некоторых случаях, помимо обеспечения безопасности, в его обязанности может входить также осуществление функций судьи факта. Список судей факта, входящих в Жюри, должен быть утверждён Коллегией спортивных комиссаров (Главным судьёй) соревнования и опубликован на информационном табло.

1.3. Регламент (положение о соревнованиях). Документ должен содержать пункты, описанные в СК РАФ и содержать точное описание системы начисления и подсчета очков (см. раздел «Проведение соревнований»)

2. ТЕРМИНОЛОГИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

(в скобках даны английские, и их транскрипция, а так же японские термины, применяемые ФИА и в Чемпионате D1 GP в Японии)

ОДИНОЧНЫЙ ЗАЕЗД (RUN, ТАНСО (TANSO) – одиночный квалификационный заезд, обязательная часть соревнований, в которой определяются участники, допущенные к финальной части соревнований.

ПАРНЫЙ ЗАЕЗД (BATTLE, ЦУИСО (TSUIISO) – финальная часть соревнований, в которой определяются победители на основе оценок жюри.

РЕСПЕКТ-ЗОНА – часть стартовой разгонной прямой перед зоной клиппинга, где автомобили в парных заездах должны двигаться с равной скоростью находясь в базе друг друга.

ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК/ ЗОНА КЛИППИНГА (CLIPPING ZONE) – четко обозначенная часть трассы соревнований, прохождение которой участниками оценивается для выведения результата. Для обозначения зачетного участка по краям трассы располагаются (маркируются на покрытии) ориентиры, к которым водители должны подходить как можно ближе, не касаясь не пересекая и не опрокидывая их.

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

ИНИЦИАЦИЯ ДРИФТА (ФУРИДАШИ (FURIDASHI) – начало скольжения, агрессивный вход в занос.

ПЕРЕКЛАДКА (ФУРИКАЕШИ (FURIKAESHI) – смена направления заноса,

ЛИДЕР (СЕНКО (SENKO) - автомобиль, идущий первым в парном заезде

ПРЕСЛЕДОВАТЕЛЬ (АТУЙ (ATOUI) - автомобиль, идущий вторым в парном заезде

ПЕРЕЗАЕЗД – повторный парный заезд, проводимый в случае равенства очков по итогам двух парных заездов;



ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА – часть трассы, площадка, куда вызываются автомобили, участвующие в заездах.

ЖЮРИ – судейская бригада Судей дрифта в составе 3..5 человек, начисляющая очки участникам в одиночном или в парном заезде. Члены жюри являются судьями факта.

3. НОРМАТИВНАЯ БАЗА.

Нормативными документами организации и проведения соревнований по дрифту является:

- 3.1. Федеральный закон от 04.12.2007 №329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации»;
- 3.2. Спортивный Кодекс РАФ и Приложения к нему;
- 3.3. Настоящие Правила организации и проведения соревнований по дрифту (Правила);
- 3.4. Методика судейства соревнований по дрифту;
- 3.5. Технические Требования к автомобилям для соревнований по дрифту;
- 3.6. Регламенты соревнований.

4. ПАДДОК.

- 4.1. Для расстановки пэддока перед началом Этапа соревнования Заявители должны направить в адрес организатора этапа (ОЭ) о размерах технических автомобилей, палаток и т.д.
- 4.2. ОЭ должен иметь план пэддока с размеченными местами и назначить ответственного представителя для расстановки технических автомобилей и палаток Заявителей.
- 4.3. Заявителям запрещается начинать демонтажные работы в пэддоке до окончания церемонии награждения, предусмотренного расписанием этапа.

5. РАСПИСАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

- 5.1. Каждое соревнование включает в себя тренировочные, квалификационные и финальные заезды.
- 5.2. В день проведения парных заездов для участников ТОП32 (ТОП24, ТОП16) проводится тренировка.
- 5.3. Расписание соревнования и последовательность проведения заездов должны быть изложены в Регламенте этапа.

6. УСЛОВИЯ ДОПУСКА ВОДИТЕЛЕЙ.

- 6.1. К участию в соревнованиях допускаются Водители не моложе 18 лет, имеющие выданную РАФ национальную Лицензию Водителя категории не ниже “Е”, либо, при наличии Лицензии другой НАФ, удовлетворяющие требованиям СК РАФ и Приложения 2 к СК РАФ «Положение о документах для участия в соревнованиях». Решением Совета РАФ по спорту на основании ходатайства Комитета дрифта РАФ (далее – КДФ РАФ) могут допускаться спортсмены не моложе 16 лет, имеющие лицензию Водителя категории не ниже “Е” и достаточный состязательный опыт в автоспорте, а так же имеющие соответствующие нагрузкам психологические и физические качества. Кандидаты рассматриваются КДФ РАФ по представлению Заявителя с нотариально заверенным разрешением обоих родителей или лиц, их заменяющих, на участие в соревнованиях по дрифту.



- 6.2. Водители, не обладающие, по мнению Руководителя гонки достаточным уровнем подготовки и представляющие опасность для соревнующихся, могут быть отстранены от тренировок или соревнования.
- 6.3. Каждый Водитель может быть заявлен на этапе многоэтапного официального соревнования в одной зачетной группе только за одну команду. Переход Водителя из одной команды в другую разрешён между этапами.
- 6.4. Персонал Заявителя должен быть зарегистрирован на каждом этапе во время прохождения Административных Проверок (АП). Во время нахождения в рабочей зоне стартовой зоны и пит-лейна весь персонал должен быть одет в униформу – комбинезоны механиков и термостойкие перчатки обязательны. Рекомендован стандарт ФИА 8856-2000.

7. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ, МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ, ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ

- 7.1. Административная Проверка (далее – АП) проводится секретариатом соревнования в месте, указанном в РЭ.
- 7.2. На АП в соответствии с расписанием, Водители или их Представители должны явиться с документами, подтверждающими их полномочия, а также документами на Водителей и Персонал Участника, предусмотренными п.7.3.
- 7.3. Представитель должен предъявить оригиналы следующих документов:
 - а) лицензию Заявителя;
 - б) лицензию(-и) Водителя(-ей);
 - в) действующую справку медицинского учреждения о допуске Водителя к соревнованиям по автомобильному спорту;
 - г) страховой полис Водителя “от травм и несчастного случая”, если таковое не предусмотрено действующей лицензией Водителя;
 - д) другие документы, предусмотренные Регламентами.
- 7.4. ОЭ вправе потребовать наличие страховых полисов “от травм и несчастного случая” у Персонала Заявителя, включенного в заявку, а также гостей, приглашенных Заявителем в парк-стоянку. В этом случае ОЭ обязан отразить данное требование в РЭ и обеспечить возможность оформления страховых полисов непосредственно в зоне АП.
- 7.5. По окончании АП секретариат публикует списки заявленных Водителей, Заявителей и Команд. Список допущенных Водителей публикуется до начала первых официальных тренировок.
- 7.6. Медицинский осмотр Водителей проводится по расписанию перед тренировочными заездами и гонками. По решению Главного врача соревнования может быть проведен медицинский осмотр любого Водителя не позднее, чем за полчаса до начала тренировок. Водители, не прошедшие медицинский осмотр, к участию в тренировках и соревновании не допускаются.
- 7.7. ОЭ обязан организовать предварительную техническую инспекцию (ПТИ). Место и время ПТИ указывается в РЭ. На ПТИ представляются автомобили, полностью готовые к соревнованию, в том числе – с обязательными надписями, а также Технический паспорт на автомобиль, участвующий в спортивных соревнованиях (СТП) и омологационные документы на устройства безопасности и иные элементы, которые должны быть омологированы



согласно требованиям ТТ. На своём первом соревновании сезона Заявитель заполняет акт технической инспекции и, в течение сезона, вносит в него необходимые изменения.

- 7.8. При выявлении несоответствия автомобиля ТТ указанные замечания должны быть устранены Заявителем до окончания ПТИ.
- 7.9. Представляя автомобиль и документы (включая СТП и спортивные омологации) на ПТИ Заявитель тем самым подтверждает соответствие заявленного автомобиля технической регламентации.
- 7.10. Предстартовый технический осмотр (ПТО) может быть проведен непосредственно перед любым заездом при выезде автомобилей на дистанцию с целью проверки готовности автомобилей, оборудования безопасности и экипировки Водителей к заезду.
- 7.11. Техническая инспекция (далее – ТИ) может быть организована во время соревнования несколько раз, если КСК сочтёт это необходимым.
- 7.12. Возможность и условия замены двигателя или других узлов и агрегатов на автомобиле определяются Регламентом.
- 7.13. Автомобили, не прошедшие ПТО перед тренировочными заездами, к участию в данном заезде (тренировка) не допускаются.
- 7.14. Каждый автомобиль во время ТИ и во время нахождения его в стартовой зоне (СЗ) должен сопровождаться не более чем двумя механиками. В случае необходимости, Старший технический контролёр (Технический комиссар) может допустить к работам с автомобилем дополнительный персонал. Никакие другие лица, заявленные Заявителем, не могут приближаться к автомобилю под угрозой аннулирования результата их Водителя.

8. СТАРТОВЫЕ НОМЕРА, РЕКЛАМА

- 8.1. Стартовые номера Водителям присваиваются в соответствии с Регламентом. Если не оговорено иное, Водители могут иметь традиционные для них стартовые номера. Не допускается применение стартовых номеров «0» и «00». Номера «1», «2» и «3» (если Регламентом не оговорено иное) могут быть присвоены только Победителям и призерам соревнований по дрифту предыдущего сезона .
- 8.2. Обязательными надписями на автомобиле являются:
 - а) эмблемы и надписи, размеры и размещение которых указаны в РЭ;
 - б) фамилия и имя Водителя, и изображение государственного флага, которые должны размещаться на передних крыльях (высота букв не менее 40 мм) или задних боковых стёклах (высота букв не менее 50 мм) с обеих сторон легкового автомобиля и на боковых наружных поверхностях кокпита автомобиля (высота букв не менее 30 мм);
 - в) стартовые номера, минимальный размер и начертание цифр которых, если не оговорено иное, приведены в статьях 206 и 207 СК РАФ. На легковых автомобилях – на лобовом и заднем стекле и передних Цвет и фон, на усмотрения ОЭ.
 - г) Обязательные надписи должны быть нанесены на автомобиль до технической инспекции (если Регламентом предусмотрена возможность наличия запасного автомобиля, соответствующие обязательные надписи должны быть нанесены перед выездом на трассу) и сохраняться на протяжении всего соревнования. При необходимости, контроль обязательных



надписей может проводиться перед выездом на трассу. В случае отсутствия обязательных надписей автомобиль не допускается к заезду.

- 8.3. Если во время соревнования выяснится, что на автомобиле отсутствует хотя бы одна обязательная надпись, Водитель может быть наказан в соответствии с Регламентами.
- 8.4. Заявители вправе размещать на своем автомобиле любую рекламу, если она:
 - а) не запрещена законодательством РФ;
 - б) не закрывает обзор с места водителя;
 - в) не противоречит нормам морали и этики;
 - г) не является политической или религиозной по своей сути;
 - д) не носит оскорбительного характера;
 - е) не занимает места стартовых номеров и обязательных надписей;
 - ж) не противоречит Регламентам.

9. ИНФОРМАЦИОННОЕ ТАБЛО, ИНФОРМАЦИЯ

- 9.1. Только Руководитель гонки (главный судья) соревнования и Главный секретарь соревнования вправе давать официальную информацию о соревновании.
- 9.2. Официальное табло соревнования (см. п. 1.18) находится в Секретариате соревнования. Дублирующие табло может располагаться в парк-стоянке и пресс-центре. Место расположения основного и дублирующих табло указывается в РЭ.
- 9.3. Организатор вправе предусматривать официальные собрания Представителей Заявителей или Водителей, место и время которых объявляются дополнительно (Брифинги). Участие Водителей и Представителей Заявителей в Брифинге является обязательным.

10. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

- 10.1. Оборудование безопасности (экипировка) водителя. Минимальные требования
- 10.2. Огнезащитный комбинезон

Все водители должны носить комбинезоны, перчатки, длинное нижнее белье, балаклаву, носки и обувь, омологированные по стандарту FIA 8856-2000 (Технический список № 27) или SFI 3.2/A/5/ Все элементы одежды должны быть чистыми и в хорошем состоянии. Их пользователи должны следить за соответствием своим размерам, чтобы одежда не жала.
- 10.3. Шлем
 - 10.3.1. Водитель должен носить шлем, соответствующий одному из следующих стандартов: Стандарты FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, SNELL SA2010, SNELL SAN2010, SFI31.2, SFI31.1 или SFI 31.2A Шлемы должны не иметь повреждений и находиться в хорошем состоянии. Носимые под шлемом очки должны быть с небьющимися стёклами.
 - 10.3.2. При использовании системы фронтального удержания головы (HANS и FHR), обязательно ношение шлемов, соответствующих одному из следующих стандартов: Стандарты FIA 8858-2002, 8858-2010,



8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, SNELL SAN2010 или SA2015, а также ремней безопасности с креплением минимум в пяти точках, соответствующих стандарту FIA 8853-98

10.4. Система фронтального удержания головы (FHR)

Эта система не обязательна, но если она применяется, то обязательно использовать шлема, соответствующие ст. 4.1.2, спортивные сидения, соответствующие ст. 4.2.1 и ремней с минимум 5 точками крепления, соответствующие ст. 4.2.2

10.5. Оборудование безопасности в кокпите

10.5.1. Спортивное сидение

В случае применения спортивного сиденья взамен стандартного для данного автомобиля допускаются только одобренные ФИА спортивные сидения, соответствующие ст. 253.16 Приложения J к МСК ФИА.

10.5.2. Ремни безопасности

Обязательны четырехточечные ремни безопасности. Все ремни должны быть в хорошем состоянии. Рекомендуется использовать ремни, соответствующие стандартам FIA 8853-98, 8854-98 или спецификациям SFI 16.1 или 16.5. Если водитель использует систему фронтального удержания головы, обязательны ремни минимум с пятью точками, соответствующие стандарту FIA 8853-98 или спецификации SFI 16.1 или 16.5. Установка одобренных ФИА или SFI ремней безопасности: согласно ст.253.6 Приложения J к МСК.

10.6. Боковые окна, оконная сетка и защита рук.

Рекомендуется использовать оконную сетку или систему удержания рук SFI 3.3.

10.7. Окно должно соответствовать ст.253.11 Приложения J к МСК или спецификации SFI 27.1. Установка сетки должна проводиться согласно ст. 253.11 Приложения J к МСК, за исключением того, что сетка может крепиться к элементам кузова вместо клетки безопасности.

10.8. Автомобили должны двигаться с закрытыми окнами или на усмотрение Главного судьи соревнования.

10.9. Кабриолеты со съемной или с мягкой крышей допускаются при условии наличия клетки безопасности согласно ст.253.8 Приложения J к МСК вместе с оконной сеткой.

10.10. Для модифицированных автомобилей боковые стекла могут быть либо из натурального нетонированного стекла, либо из поликарбоната (минимальная толщина 3.8 мм).

10.11. Системы пожаротушения/огнетушители

Рекомендовано как минимум снабдить автомобиль ручным огнетушителем, соответствующим ст.253.7.2 Приложения J к МСК ФИА или спецификации SFI, либо системой пожаротушения по Приложению 6 к КиТТ

10.12. Главный выключатель электрооборудования

Обязательно устанавливать главный выключатель цепи электрооборудования, соответствующий ст.253.13 Приложения J к МСК ФИА.

10.13. Топливный бак

Топливный бак должен быть оригинальным, или заменен на безопасный топливный бак соответствующий ст.253.14 Приложения J к МСК ФИА или спецификации SFI 28.1.

10.14. Каркасы безопасности и накладки



- В случае установки в автомобиль каркасов безопасности и мягких накладок они должны соответствовать требованиям Приложения 4 к настоящим Правилам.
- 10.15. Водителям строжайше запрещено двигаться на своем автомобиле в направлении противоположном движению по трассе, если это только не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции.
 - 10.16. Во время тренировок и соревнования водители могут использовать только трассу и должны соблюдать указания официальных лиц и требования судей.
 - 10.17. При остановке на трассе и невозможности продолжить , Водитель обязан немедленно покинуть автомобиль и наиболее безопасным путём переместиться за первую линию защиты трассы. Перед этим рулевое колесо должно быть установлено на место, коробка передач поставлена в нейтральное положение (если только автомобиль не находится на наклонной поверхности), а главный выключатель всех электрических цепей поставлен в положение «выключено».
 - 10.18. В перерывах между заездами, все автомобили должны находиться в боксах (паддоке).
 - 10.19. Каждый участник должен иметь в своём распоряжении не менее двух исправных огнетушителей с массой огнегасящего вещества не менее 5 кг каждый.
 - 10.20. Работы с автомобилем могут производиться только в паддоке, боксах и предстартовой зоне.
 - 10.21. Когда трасса закрыта Руководителем гонки, никто не может находиться на трассе кроме судей дистанции, выполняющих свои обязанности.
 - 10.22. Фары и задние фонари должны быть включены всегда, когда автомобиль двигается по трассе. Технический комиссар может проверить наличие света и работоспособность приборов освещения в любое время до наступления 15 минутной готовности. Если фара/фонарь выходит из строя в течение соревнования останавливать такой автомобиль нет необходимости.
 - 10.23. Если Водитель оказался участником аварии, он не должен покидать автодром без разрешения Спортивных комиссаров.
 - 10.24. Официальные указания подаются Водителям посредством сигналов, приведенных в статье 2.4 Приложения 4 к СК РАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб».
 - 10.25. В случае возникновения опасности на трассе судья на посту показывает взмахами жёлтый флаг. Обгон в зоне действия жёлтого флага (концом зоны является зелёный флаг, показываемый на судейском посту, следующим за опасностью) запрещен. Водитель должен снизить скорость до безопасной и не изменять дистанцию до впередиидущего автомобиля.
 - 10.26. Пути эвакуации. Подъездные пути к трассе (это, в особенности, касается временных трасс) должны оставаться свободными для проезда автомобилей быстрого реагирования и аварийных служб.
 - 10.27. Во время каждого заезда водители должны носить установленную Регламентом обязательную одежду и экипировку, в противном случае они не будут допущены к старту.
 - 10.28. Эвакуация остановившегося на трассе автомобиля осуществляется организатором. Ни при каких обстоятельствах члены команды водителя не



могут выходить на трассу, в противном случае водитель может быть исключен из соревнования.

- 10.29. В целях рассмотрения результатов заезда, официальные лица могут попросить посмотреть видеозаписи с камер, установленных участниками на своих автомобилях. Отказ от предоставления таких записей может рассматриваться как отягчающий фактор.
- 10.30. В течение всего соревнования под угрозой исключения запрещаются прогрев шин («поджигание») в статическом положении автомобиля, кроме мест и случаев, определенных Регламентом соревнования.
- 10.31. Любые формы опасного вождения могут наказываться вплоть до исключения из соревнования.

11. ТРАССА (ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК)

- 11.1. Трасса и оцениваемый участок должны соответствовать Приложению 3 к данным правилам «Требования к трассам для проведения соревнований по дрифту».
- 11.2. Организатор соревнования должен разметить трассу соревнования, нанести обозначения: линии старта, участка ускорения (респект зона), зоны клиппинга (оцениваемый участок) с нанесением расположения ориентиров, включающий, как правило, от 3 до 7 поворотов, линию финиша, участок замедления и места расположения судей факта и судей-контролеров.
- 11.3. Для осуществления парных заездов, размеры трассы и линии старта должны обеспечивать необходимое пространство для двух автомобилей.
- 11.4. Конфигурация трассы и её особенности должны быть указаны в регламенте или обозначены в бюллетене, который должен быть роздан на брифинге водителям и опубликован на информационном табло.

12. СУДЕЙСТВО ДРИФТА

- 12.1. Каждый заезд оценивают назначенные Судьи факта – члены жюри по критериям, описанным в п.7 «Основных положений». В любой момент соревнования водитель должен показывать, что сохраняет полный контроль над своим автомобилем.
- 12.2. Для оценки судейства могут использоваться показания телеметрии и видеозапись, как наружная, так и изнутри автомобиля.
- 12.3. Критерии оценки и порядок начисления очков должны описываться в Регламенте соревнования, и дополнительно разъяснены на брифинге для участников.
- 12.4. Примеры критериев оценки
- Угол заноса. Величина угла и стабильность при входе в поворот и время и стабильность последующего скольжения.
 - Положение заноса. Максимальное приближение к обозначенным ориентирам (зона клиппинга) в поворотах при сохранении плавного (равномерного) положения в скольжении.
 - Скорость движения на оцениваемом участке. Относительно высокая скорость должна выдерживаться на всем отведенном для соревнования (оцениваемом) участке.
- 12.5. Парный заезд. Идущий сзади автомобиль (преследователь) должен держаться максимально рядом с впереди идущим (лидером).



- 12.6. Оценка прохождения зачетной дистанции. Для подведения результатов соревнования, действия водителей по утвержденным в Регламенте критериям, и разъяснениям Главного судьи оценивают судьи факта во главе со Старшим судьёй бригады судей факта (Жюри).
- 12.7. Методика оценки. Судьи факта проводят оценку путём добавления или вычета очков согласно указанным в Регламенте критериям оценки. Протесты на их решения не принимаются.

13. БРИФИНГИ

- 13.1. Брифинги для участников. Проводится совместно Главным судьёй соревнования и Старшим судьёй бригады судей факта. На первом брифинге Главный судья соревнования должен проинформировать водителей о порядке действий при возникновении нестандартных ситуаций. Материалы этого брифинга должны быть розданы участникам в письменной форме.
- 13.2. На последующих брифингах старший судья бригады судей факта дает устное задание участникам о прохождении трассы, деление ее на сектора или зоны, размерах зоны клиппинга, и иных особенностях соревнования и заданий к нему в зависимости от формы трассы и количества участников. Водитель, не принявший участие в первом или последующих брифингах, к соревнованиям или участию в заездах не допускается.

14. КВАЛИФИКАЦИЯ, ЗАЕЗДЫ ТАНСО (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)

- 14.1. Соревнование для новичков может состоять только из одиночных заездов.
- 14.2. Одиночный заезд – это соревнование, в котором движение автомобиля в управляемом заносе оценивается по четырем критериям: скорости, углу заноса, траектории и стилю езды. Занятые места определяются по сумме набранных очков.
- 14.3. Результат водителя в заезде оценивается исходя из максимальной оценки в 100 баллов. Для более точной оценки может использоваться показания телеметрии.
- максимально 30 баллов – за соблюдение установленной траектории (зона клиппинга). Водители должны пройти трассу как можно ближе к ориентирам, не опрокидывая их. Если водитель коснулся ориентира или он закачался, но остался на своем месте, дается максимальная оценка. Если же ориентир упал или сменил свое место, это считается ошибкой, которая наказывается.
 - максимально 30 баллов – за угол заноса в точках клиппинга. Чем больше угол, тем выше оценка.
 - максимально 30 баллов – за скорость в заезде. Чем выше скорость, тем лучше оценка. Эта скорость может фиксироваться электронными устройствами (типа GPS или радаром).
 - максимально 10 баллов – за общее впечатление и за стиль, придающие выступлению большую зрелищность.
- 14.4. Каждый водитель имеет право максимум на 4 заезда, один из которых - ознакомительный, и не более трех, - классифицируемые.
- 14.5. Судьи факта – члены жюри выставляют каждому водителю свои оценки за каждый заезд. На основании этих оценок, подсчитывается среднее количество очков за заезд.



14.6. Для классификации берётся лучшая средняя оценка, полученная водителем в квалификации (одиночном заезде). В случае равенства очков у двух и более водителей, в расчет принимается вторая лучшая оценка.

15. ЗАЕЗДЫ ЦУЙСО (ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ).

15.1. Парные заезды (ЦУЙСО) - финальная часть соревнования. В ней участвуют только водители, прошедшие квалификационный отбор и попавшие 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. Для проигравших в финальном заезде, устраивается заезд за 3 и 4 место.

Начисление очков в парных заездах производится путём определенным в Регламенте соревнования. По завершении этой серии заездов, определяется победитель серии. В случае равенства очков в серии заездов, назначается перезаезд из двух заездов, при этом, «прогревочный» заезд не проводится. Может быть назначено не более трёх серий перезаездов.

15.2. Парный заезд - это соревнование, в котором два автомобиля проходят Оцениваемый участок совместно и при этом автомобиль - лидер оценивается по так же, как и в одиночном заезде, а автомобиль - преследователь по возможности приблизиться к лидеру, но по тем же критериям.

15.3. Для каждой пары проводится серия из трёх заездов:

- один заезд – ознакомительный, в котором водители знакомятся с состоянием покрытия и готовностью автомобиля к заездам;
- один заезд, в котором один водитель проводит заезд в качестве лидера, выполняя судейское квалификационное задание на оцениваемом участке. Он должен делать это, сохраняя контроль над скольжением и не препятствовать преследователю приближаться к нему.
- один заезд, в котором этот водитель выступает в роли преследователя, демонстрируя способность воспроизводить движения лидера, находясь как можно ближе к нему.

15.4. Лидером в первом заезде назначается тот из двух водителей, кто имел лучший результат в квалификации.

15.5. Для водителя – лидера: Он должен осуществлять максимальное скольжение автомобиля так же, как и в квалификации (одиночном заезде), стараясь не допустить ошибки. Его скорость должна быть такой же, как в квалификации.

15.6. Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость.

15.7. Для водителя – преследователя: Он 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 снижает свой угол скольжения с целью увеличить скорость и остается рядом с лидером или обгоняет его, оценка ему снижается.

15.8. преследователь не должен в заезде обгонять лидера. Тем не менее, он может это сделать, чтобы избежать опасной ситуации и/или такой, когда может нарушиться плавный ход заезда.

15.9. В парных заездах запрещаются любые контакты между автомобилями, которые могут вынудить лидера изменить траекторию. За такие действия



преследователю начисляется максимальное количество штрафных очков в этой серии заездов.

16. НАЧИСЛЕНИЕ ИТОГОВЫХ ОЧКОВ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЯ

- 16.1. Способ подведения результатов оставляется на усмотрение организаторов, но в обязательном порядке должен быть изложен в Регламенте соревнования. Классификация осуществляется по количеству баллов, полученных водителем в заезде (заездах).
- 16.2. Начисление очков в парных заездах производится путём определенным в Регламенте соревнования. По завершении этой серии заездов, определяется победитель серии.
- 16.3. В случае равенства очков в серии заездов, назначается переезд из двух заездов, при этом, «прогревочный» заезд не проводится. Может быть назначено не более трёх серий переездов.

17. ПЕНАЛИЗАЦИЯ

Применяются следующие виды пенализации:

«0 очков» в квалификации или парном заезде (за прохождение всего оцениваемого участка или его зоны (определяется Регламентом)):

- разворот (или механическая поломка), в том числе в зоне ускорения или торможения;
- откровенно недостаточный занос автомобиля;
- выезд за пределы трассы (более двух колес);
- использование технических приемов, которые считаются не спортивными или опасными;
- столкновение с соперником (умышленно или нет). Легкие контакты, не влияющие на движение автомобилей в заезде и не представляющие опасности, могут быть оставлены без внимания на усмотрение судей;
- быть в парном заезде более, чем на 10% медленнее, чем в квалификации (если используется телеметрия).

Снижение оценки судей:

- ошибка в вождении, несоблюдение рекомендаций (судейское задание) судей (о которых говорилось на брифинге);
- сознательно «медленно» двигаться в парном заезде, в роли лидера;
- ошибка в зоне клиппинга (сбивание ориентира).

Исключение из соревнования или из серии заездов:

- любая форма опасного поведения на трассе или в зоне соревнования (паддок и т.п.)
- превышение установленной скорости движения вне трассы;
- тренировки в неустановленных для этого местах, включая паддок;
- неспортивное поведение;
- неподчинение сигналам и указаниям судей;
- несоответствие техническим требованиям;
- нарушение антидопинговых правил;
- невыполнение важных указаний, данных на брифинге;
- невыполнение обязанностей водителя и/или его команды.

18. РЕГЛАМЕНТ ЭТАПА И МНОГОЭТАПНОГО СОРЕВНОВАНИЯ.



- 18.1. Регламент серии соревнования должен быть согласован с РАФ. Регламент должен включать в себя как минимум следующую информацию (разделы):
- 1) Введение – описание оснований для проведения соревнований;
 - 2) Цели и задачи проведения соревнований;
 - 3) Права на проведения соревнований;
 - 4) Структура и календарь соревнований;
 - 5) Обеспечение мер безопасности;
 - 6) Официальные лица;
 - 7) Требования к участникам, водителям и командам;
 - 8) Допускаемые автомобили
 - 9) Условия проведения соревнований, определение результатов;
 - 10) Награждение
 - 11) Протесты и апелляции.
- 18.2. Все изменения в регламенте серии соревнования должны согласовываться с РАФ перед вступлением их в силу.
- 18.3. Стандартный регламент отдельного соревнования согласовывается с региональной аккредитованной федерацией в том регионе где проходит соревнование и должен включать в себя как минимум следующую информацию:
- 1) Наименование и адрес организатора;
 - 2) Дата и место проведения соревнования;
 - 3) Взносы и реквизиты для их оплаты;
 - 4) Информация о трассе;
 - 5) Расположение на трассе административных помещений соревнования;
 - 6) Список всех наград и призов;
 - 7) Поимённый список назначенных официальных лиц;
 - 8) Сумма залога при подаче протеста;
 - 9) Подробное расписание соревнования.

19. ПРИЛОЖЕНИЯ:





ПРИЛОЖЕНИЕ №1
«Схемы проведения парных заездов»

Схема ТОП32 «Олимпийская»





Схема ТОП24 (С правом на ошибку).





ПРИЛОЖЕНИЕ №2
к «Правилам проведения соревнований по дрифту»

Начисление очков

Парные заезды	
1 место	200
2 nd	180
3 rd	160
4 th	140
Тор 8	110
Тор 16	80
Тор 32	40

Квалификация	
1	25
2	21
3	19
4	17
5 – 6	12
7 – 8	9
9 – 12	6
13 – 16	4
17 – 24	2
25 – 32	1



ПРИЛОЖЕНИЕ №3

к «Правилам проведения соревнований по дрифту»

ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ для проведения соревнований по дрифту.

1. Соревнования по дрифтингу могут проводиться на трассах с асфальтовым или асфальто-бетонным покрытием.
2. Минимальная ширина трассы не менее 8 метров.
3. Выбранная конфигурация трассы должна включать минимум один набор последовательных связок поворотов разного направления (типа «S»).
4. Места для расположения судей факта должны находиться на возвышении (не менее 2-х метров) 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 (респект-зону) длиной не менее 100 метров, которая позволяет водителям 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, водителей, официальных лиц и обслуживающего персонала соревнований. При разработке мер безопасности во внимание должны быть приняты характеристики трассы (покрытие, прилегающие площадки, топография, гоночная траектория, здания и сооружения), а также скорости, достигаемые в любой точке трассы.

Там, где это возможно, целесообразно предусмотреть свободное пространство, на котором нет препятствий или мест размещения зрителей, достаточное для полного гашения энергии вылетевшего с трассы автомобиля могут применяться различные замедляющие и поглощающие энергию системы, останавливающие барьеры, которые образуют первую линию защиты.

Выбор монтируемой конструкции определяется наличием свободного пространства и вероятным углом столкновения. Там, где вероятный угол удара мал, предпочтительны гладкие непрерывные вертикальные барьеры, а там, где угол столкновения большой, используются рассеивающие энергию удара устройства и/или, если имеется достаточно подходящее пространство, – останавливающие барьеры в сочетании с зонами вылета и замедляющими системами. Для этого необходимо обеспечить место в подобных зонах на стадии подготовки. Эти зоны, как правило, располагаются с внешней стороны поворотов, их размер подбирается в зависимости от скорости на подходе к повороту и непосредственно в самом повороте или участке.

Кроме того, могут потребоваться дополнительные меры для защиты зрительских зон и судейских постов, расположенных на уровне дорожного полотна или выше.

После изучения конкретных планов наблюдатель РАФ или Официальное лицо отвечающее за безопасность на соревновании может сделать свои замечания и предложения по обеспечению мер безопасности.

Каждый пост должен быть обеспечен:

- а) надежной двухсторонней системой связи с пунктом управления соревнованием и независимой резервной системой;
- б) контейнером емкостью 15 л и двумя контейнерами емкостью по 4 л с карбонатом кальция (содой) либо с другим абсорбирующим масло веществом (например, цементом), такого же объема;
- в) двумя жесткими метлами и лопатами;



г) 3-мя переносными огнетушителями, подходящими для тушения возгораний автомобилей на открытом воздухе, каждый общей массой не более 10 кг и содержащий не менее 6 кг огнегасящего вещества.

7. В качестве первой линии защиты могут применяться гардрейли или система ограждений из бетонных блоков, установленная на поверхности земли под действием собственного веса либо закрепленная. В любом случае все элементы одного сегмента должны быть прочно скреплены между собой и составлять единую силовую конструкцию, а все изделия и их конструкция соответствовать требованиям ГОСТ. Эти барьеры могут применяться как отдельно, так и в сочетании со второй линией защиты (сетчатым ограждением). При этом следует учитывать, что если для скрепления бетонных блоков типа ФБС используется цельный металлический тросс диаметром не менее 8 мм, горизонтально закрепленный в верхние проушины таких блоков, то на данной трассе не допускается участие автомобилей с открытым типом кузова. В любом случае концепция этих систем безопасности для данной трассы должна быть рассмотрена и предварительно одобрена Комитетом РАФ по трассам и безопасности.

Во всех местах, где в результате аварии на трассе, автомобиль либо его части могут попасть в зоны, предназначенные для доступа зрителей или судей, устанавливается сетчатое ограждение для защиты от осколков и обломков. Его необходимо устанавливать в тех местах трассы, где велика вероятность удара об ограждение и для защиты персонала трассы и судей. Стойки сетчатого ограждения должны устанавливаться в земле, либо крепиться к стойкам гардрейля или к бетонным блокам, образующим первую линию защиты. Высота сетчатого ограждения должна быть не менее 2 м над поверхностью дорожного полотна; рекомендуется, чтобы в верхней части сетчатого ограждения была устроена дополнительная наклонная часть под углом 45° в сторону трассы, высотой 20 – 50 см. Сетчатое ограждение и его крепление должно быть выполнено силовым, способным задержать летящие крупные элементы автомобиля, в том числе колеса с элементами подвески, на скорости не менее максимальной расчетной для данного участка трассы. В случае если трасса соревнования проложена на специализированной спортивной кольцевой трассе, получившей лицензию РАФ или ФИА, обеспечение безопасности существующих зрительских зон осуществляется в соответствии с требованиями безопасности для кольцевых трасс.

8. В случае если трасса соревнования расположена на асфальтовой площадке, либо на дороге общего пользования необходимо обеспечить ограждение существующих естественных препятствий (столбы, бордюры, здания, прочие объекты). Желательно, чтобы трасса располагалась на безопасном расстоянии и не проходила в непосредственной близости от таких объектов. Все они должны быть нанесены на схему трассы и отмечены в Плане обеспечения безопасности.

Указанная асфальтовая площадка должна быть предварительно проверена назначенным инспектором с целью определения рекомендаций по обеспечению мер безопасности на ней при проведении соревнования. Финальная инспекция проводится на месте назначенным инспектором перед непосредственным проведением соревнования, когда все предусмотренные системы безопасности трассы находятся на своих местах.

9. Точки и зоны клиппинга, а так же стартовая зона, респект-зона и зона «полного газа» должны быть размечены таким образом, чтобы позволять водителю отчетливо видеть установленные ориентиры, а при легком контакте с ними автомобиля – быть безопасными как для автомобиля, так и для конструкции ориентира. В случае разрушения таких ориентиров (стоек, конусов, знаков) от контакта с автомобилем, они или их элементы не должны нанести вред участникам и зрителям на трассе.
10. При составлении плана трассы и плана обеспечения безопасности трассы 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.



На мероприятии должно быть не менее: 2-х автомобилей скорой медицинской помощи класса «С» (реанимация), 1 пожарного автомобиля с запасом воды не менее 2-х тонн, соответствующего количества пенообразователя и пожарно-технического вооружения, 1 спасательного автомобиля, способного обеспечить деблокирование и извлечение пилота с обязательным условием обеспечения неподвижности спины и шеи.

11. В соответствии с Приложением 8 к СК РАФ организатор должен подготовить план обеспечения безопасности, утверждаемый в установленном порядке.