ПРАВИЛА

любительского чемпионата по дрифту NotDaily ***(редакция от 15.09.2026 года)***

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Чемпионат NotDaily (далее – чемпионат) является серией любительских соревнований.

1.2. Нормативным документом, регламентирующим проведение чемпионата, являются настоящие Правила; во всех случаях, не оговоренных в настоящих Правилах, следует руководствоваться «Правилами судейства спортивных соревнований по дрифту».

1.3. Организатором чемпионата является команда единомышленников фестиваля NotDaily.

1.4. Официальные лица чемпионата:

1.4.1. Руководитель гонки – по назначению;

1.4.2. Секретарь – по назначению на день соревнования;

1.4.3. Технический комиссар – по назначению;

1.4.4. Судьи при участниках – по назначению;

1.4.5. Главный судья – по назначению.

1.5. Официальная информация во время соревнования публикуется на официальном табло, находящемся в паддоке, в Телеграм-каналах https://t.me/notdaily52 и t.me/jdmnnov, группах в VK https://vk.com/notdaily и vk.com/jdmnnov, Телеграм-чате дрифт-пилотов Нижнего Новгорода t.me/c/2567902287/39, а также дополнительном чате в VK, создаваемом только на время проведения конкретного этапа чемпионата под каждый этап, куда приглашаются все заявившиеся пилоты.

1.6. Чемпионат проводится в три этапа.

1.7. Этап чемпионата представляет из себя соревнование, состоящее из трех частей:

• Официальные тренировки;

• Квалификация (одиночные заезды);

• Хиты (парные заезды).

2. ОБЩИЕ ТЕРМИНЫ

Дрифт — дисциплина автоспорта, в которой пилоты соревнуются в мастерстве прохождения оцениваемого участка гоночной трассы 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, принимающий решения по начислению баллов в квалификации и определяющий победителей в парных заездах.

Официальная тренировка — одиночные или парные заезды пилотов, допущенных к участию в соревновании, проходящие на оцениваемом участке.

Одиночные (квалификационные) заезды — обязательная часть соревнования, по итогам которой определяются участники, допущенные к финальной части соревнования, и формируется сетка парных заездов.

Парные заезды (хиты) — заезды, в которых два автомобиля (лидер и преследователь) проходят оцениваемый участок совместно, выполняя Судейское задание; в парных заездах 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.

Хит — два заезда подряд одной пары Пилотов со сменой ролей во втором заезде.

Оцениваемый участок — часть гоночной трассы 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.

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.

Постановка — начало движения автомобиля в управляемом заносе после разгона.

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

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

Разновидности клипов:

- **Клиппинг-зона** — часть оцениваемого участка, обозначенная линиями и/или конусами, которую автомобили участников должны пройти по всей её длине, выполняя судейское задание.
- **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, 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 судейским 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 судейским заданием, могут смещаться к центру.

Перекладка — смена направления заноса.

Траектория — идеальная линия, заданная организатором или главным судьей, по которой участник должен следовать на трассе. Общая оценка участника будет существенно снижена за несоблюдение данной траектории. Траектория устанавливается внутренними и внешними клипами. Организаторы/судьи Соревнования дополнительно объяснят всем участникам, какой должна быть оцениваемая траектория движения. Данная траектория служит наиболее оптимальной линией движения автомобиля в состоянии заноса на оцениваемом участке трассы. Корректное использование рекомендованной линии движения обычно означает минимальную потерю скорости на всем оцениваемом участке трассы.

Угол — угол заноса автомобиля (отклонение от оси прямолинейного движения автомобиля), который может задать и контролировать участник на протяжении всего оцениваемого участка трассы.

Стиль вождения — критерий оценки заезда пилота, включающий в себя стабильность угла, плавность перекладок, скорость движения в заносе и др.

«Что входит в понятие “Стиль”? Самое первое — это агрессия и вау-эффект. Когда ты даже на маломощной машине жмёшь в пол везде и, чтобы у тебя вот этот вау-эффект сохранился, ты доворачиваешь больше угла и везёшь её, как бы выжимая всё из автомобиля — вот это называется стиль и вау-эффект, это commitment в RDS. И когда ты её везёшь большим углом или средним (если это требуется по заданию), когда ты из одного угла в другой угол ровно под газ переложил машину, у тебя там есть какой-то дымок небольшой (потому что сил нет), и машина качественно двигается по трассе из угла в угол, ровно меняя положение, — это в RDS GP называется fluidity, — вот это же является составляющими стиля».

© Аркадий Цареградцев во время судейства II этапа SOCHI DRIFT CHALLENGE 2023-2024.

Зона ограничения (no go zone) — дополнительная ограниченная зона, за проезд по которой спортсмен может получить пенализацию в соответствии с судейским заданием. В парных заездах ограничения действуют только для лидера, для преследователя нахождение в указанной зоне разрешено.

Лидер (leader) — автомобиль, идущий первым в парном заезде.

Преследователь (chaser) — 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 остановка заездов для проведения работ с автомобилем.

Сервис-парк — площадка, где участвующие в заездах автомобили могут находиться и обслуживаться командами в течение соревнования.

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

Стартовая линия — линия, находящаяся в начале гоночной дорожки и являющаяся официальным местом старта всех квалификационных и парных заездов.

Заезд — прохождение пилотом соревновательной дистанции.

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 судейским 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.

Недопустимый заезд лидера (Unchaseable lead run) — заезд с критической ошибкой лидера, не позволяющей преследователю должным образом повторять движения лидера и не отставать от него.

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

Незавершенный заезд (DNF, Incomplete run) — заезд, в процессе которого пилотом была 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. Пенализация за нарушения, не включенные в такой перечень, устанавливается Спортивными комиссарами.

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1. ДОПУСК К УЧАСТИЮ

3.1.1. К участию в соревновании допускаются Водители не моложе 16 лет.

3.1.1.1. Допуск пилотов, не достигших 18-летнего возраста, осуществляется при наличии нотариально заверенного разрешения от обоих родителей/законных представителей спортсмена на его участие в соревнованиях по автомобильному спорту.

3.1.2. На участника непосредственно возлагается вся ответственность за неукоснительное соблюдение Технических требований настоящих Правил, решений организатора, а также выполнение указаний судей и комиссаров.

3.1.3. Во время административной проверки участник обязан предъявить полностью заполненную заявочную форму.

3.1.4. Участник, не обладающий, по мнению Судей дрифта, достаточным уровнем подготовки и представляющий опасность для зрителей, прочих участников соревнования или официальных лиц соревнования, может быть не допущен к участию в соревновании либо отстранен от участия в соревновании в любой момент решением главного судьи.

3.1.5. Пилот, не участвовавший в официальных тренировках, к участию в соревнованиях не допускается.

3.1.6. При несвоевременном прохождении Технической комиссии участник не допускается к соревнованиям.

3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

3.2.1. Заявкой на участие в соревновании является полностью заполненная и поданная заявочная форма. Заявка, не подкрепленная оплатой стартового взноса, считается предварительной.

3.2.2. Отправив заявку, участник тем самым заявляет, что он:

• Принимает условия настоящего регламента;

• Ознакомлен с Техническими требованиями настоящего соревнования *(Приложение 1)* и другими регламентирующими нормативными документами и обязуется их соблюдать;

• Освобождает организатора от ответственности за возможные убытки и ущерб, нанесенные участнику и его имуществу во время мероприятия, так и за ущерб и убытки, причиненные участником третьим лицам и их имуществу;

• Обязуется беспрекословно выполнять указания и решения организатора и судей.

3.2.3. Каждый Пилот вправе участвовать на одном автомобиле.

3.2.4. Пилот вправе иметь запасной автомобиль, который должен быть указан в заявке. Замена автомобиля возможна не позднее начала финальных заездов.

3.2.5. Допускается подача двух на один автомобиль. При этом каждый пилот считается самостоятельным участником, а ответственность за использование автомобиля несут все заявители. Организатор вправе установить порядок очередности выездов, технических проверок и иные ограничения.

3.2.6. Персонал Пилота должен быть указан в заявочной форме и зарегистрирован во время прохождения административных проверок. С Пилотом допускается наличие механиков и помощников количеством до пяти человек.

3.2.7. Для оперативного взаимодействия с Организатором каждый Пилот обязан до начала соревнования вступить в официальный информационный чат участников, созданный Организатором, и оставаться его участником до окончания мероприятия и исполнения всех обязательств, предусмотренных настоящим Регламентом.

3.2.8. Официальный информационный чат используется Организатором для доведения до сведения участников обязательной информации, включая уведомления о применении мер пенализации, назначении денежных штрафов, изменениях расписания, публикации объявлений и иных сообщений, связанных с проведением соревнования. Информация, опубликованная в указанном чате, считается надлежащим уведомлением участника.

3.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

3.3.1. Предварительный заявочный взнос **за участие и в тренировочной части, и в соревновательных заездах** составляет **15000 (пятнадцать тысяч)** рублей. Участие **только в тренировочных заездах — 12000 (двенадцать тысяч) рублей**

3.3.1.1. Предварительный заявочный взнос на участие в первом этапе «Открытие сезона» осуществляется не позднее 00ч:00мин. 17.04.2026 года.

3.3.1.2. Предварительный заявочный взнос на участие во втором этапе «Экватор сезона» осуществляется не позднее 00ч:00мин. 02.07.2026 года.

3.3.1.3.Предварительный заявочный взнос на участие в третьем этапе «Закрытие сезона» осуществляется не позднее 00ч:00мин. 01.10.2026 года.

3.3.1.4 Взнос в день, предшествующий дню проведения соревнований, и в день проведения соревнований составляет: 20000 (двадцать тысяч) рублей за соревновательную часть и тренировочную часть и 17000 (семнадцать тысяч) рублей за участие только тренировочных заездах.

В данном случае оплата должна быть выполнена не позднее времени проведения административных проверок.

3.3.2. Заявочный взнос возвращается Участнику в случаях:

• отмены соревнования либо переноса соревнования более чем на 24 часа;

• отказа в приеме заявки или допуске к соревнованию по любому основанию, указанному в настоящих Правилах.

3.3.3. Организатор вправе полностью или частично освободить Участника от уплаты стартового взноса.

3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.4.1. К соревнованию допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось. Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию.

3.4.2. К участию в соревновании не допускаются спортивные прототипы и транспортные средства на пространственной раме.

3.4.3. К участию допускаются автомобили с внесенными изменениями, при которых привод осуществляется 100% на заднюю ось.

3.4.4. Все автомобили должны соответствовать Техническим требованиям, изложенным в *Приложении 1* данных Правил.

4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

4.1. Пилотам строжайше запрещено двигаться на своем автомобиле по трассе в направлении, противоположном движению гонки, если только это не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции.

4.2. Работы с автомобилем могут производиться только в паддоке.

4.3. В ходе гонки двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля, за исключением паддока, где допускается использование внешнего пускового устройства. Если Пилот не может запустить двигатель, находясь в предстартовой или стартовой зоне в течение двух минут, ему присуждается техническое поражение в данном заезде.

4.4. Пилоты, принимающие участие в тренировке, квалификации и гонке, обязаны быть в шлеме.

4.5. В случае разлития топлива при заправке автомобиля в сервисном парке, разлитое топливо должно быть немедленно убрано лицами, осуществляющими заправку автомобиля, по следующему алгоритму:

• Срочно засыпьте место пролива сорбентом, чтобы предотвратить дальнейшее распространение топлива по территории;

• Не допускайте растекания топлива по поверхности, создавая преграды из сорбента;

• Держите в готовности первичные средства пожаротушения;

• Если это возможно и безопасно, то совместно с водителями вручную отгоните транспортные средства за пределы зоны разлива;

• В случае угрозы возгорания разлитых нефтепродуктов сообщите в пожарную службу или организаторам.

4.6. Максимальная разрешенная скорость движения автомобилей, самокатов, велосипедов, скутеров и т.п. за пределами трассы — 5 км/ч.

4.7. Движение в заносе за пределами оцениваемого участка трассы строго запрещено.

4.8. На участке трассы, на котором проводится соревнование, Пилот может находиться в автомобиле вместе с пассажиром только во время тренировочных заездов; начиная с квалификационных заездов и далее, нахождение пассажира в автомобиле запрещено.

4.9. Если у Пилота во время тренировки или гонки возникли технические проблемы с автомобилем, не позволяющие продолжить заезд, он должен:

• сместиться на безопасную траекторию и выполнить остановку;

• дождаться маршала, который оценит состояние автомобиля, и далее действовать в соответствии с указаниями маршала.

4.10. Если Пилот оказался участником аварии, он не должен покидать место соревнования без разрешения Организатора.

4.11. Руководитель гонки имеет право остановить соревнование в случае возникновения опасности для здоровья и жизни людей, находящихся на трассе. В этом случае Пилоты обязаны снизить скорость до безопасной и двигаться в паддок со скоростью не более 20 км/ч с готовностью к внезапной остановке. Сигналом к остановке гонки являются красные флаги, показываемые судьями. Зеленые флаги, показываемые судьями, служат сигналом к продолжению движения.

4.11.1. Самовольный выезд автомобиля на гоночную трассу во время проведения эвакуационных работ, работы маршалов, медицинской, пожарной, эвакуационной или иной специальной техники, а также в иных случаях временного закрытия трассы без прямого разрешения Руководителя гонки запрещен.

Такой выезд является грубым нарушением требований безопасности и влечет пенализацию в соответствии с Приложением 3 «Таблица пенализации».

4.11.2. Выезд автомобиля на гоночную трассу без защитного шлема, соответствующего требованиям настоящего Регламента, запрещен.

Факт такого выезда является нарушением требований безопасности и влечет пенализацию в соответствии с Приложением 3 «Таблица пенализации» независимо от вида заезда, в рамках которого был совершен выезд, в том числе во время тренировочных, квалификационных или парных заездов.

4.12. При размещении в сервисном парке в расположении команды Пилота должен находиться минимум один заправленный огнетушитель, имеющий действующий срок годности, с емкостью огнегасящего вещества не менее 8 кг, соответствующий рангу тушения модельных очагов класса А 4, рангу тушения модельных очагов класса В 144, переносной, в металлическом корпусе, с

продолжительностью подачи огнетушащего вещества не менее 15 сек. Расположение огнетушителя на территории команды произвольное, с постоянным свободным доступом.

4.13. Необходимо соблюдение разрешённой скорости и траекторий передвижения по трассе и в паддоке, обозначенные организаторами.

5. ДОПУСК К СОРЕВНОВАНИЮ

5.1. Для допуска к соревнованию участник обязан пройти следующие процедуры:

• подать заявку установленной формы;

• оплатить заявочный взнос;

• пройти административную проверку;

• пройти техническую инспекцию.

5.2. В случае принятия решения о допуске участника к соревнованию перед оплатой им взноса ему присваивается номер, который указывается в заявочной форме и в протоколе соревнования, а участнику выдается соответствующий комплект наклеек с номером и комплект наклеек обязательной рекламы (при наличии такового).

5.3. Административная проверка проводится секретарем соревнования в секретариате в соответствии с расписанием.

5.4. Предварительная техническая инспекция (ПТИ) проводится в паддоке перед началом тренировочных заездов. На ПТИ представляются автомобили, полностью готовые к соревнованию, в том числе с обязательными надписями и наклейками. При выявлении несоответствия автомобиля Техническим Требованиям *(Приложение 1)*, указанные замечания должны быть устранены Участником до окончания второй тренировочной сессии. В ином случае автомобиль отстраняется от участия в соревнованиях.

5.5. Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде автомобилей на трассу с целью проверки готовности автомобилей, устройств безопасности и экипировки Пилотов к заезду.

5.6. Техническая инспекция может быть организована во время соревнования несколько раз, если Руководитель гонки сочтет это необходимым.

5.7. Автомобили, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде (тренировка, гонка) не допускаются.

5.8. Допущенный к участию в соревновании участник обязан разместить на указанном организатором месте автомобиля полученный комплект наклеек.

5.9. Участники должны выезжать на трассу только на чистых автомобилях.

5.10. Организатор вправе обязать участника удалить находящиеся на автомобиле наклейки, не имеющие отношения к соревнованию.

5.10.1. Любые рекламные материалы, размещаемые Участником в рамках соревнования, включая автомобиль, экипировку, сервисную зону, палатки, баннеры, флаги, промопродукцию и иные носители, подлежат обязательному предварительному согласованию с Организатором.

5.10.2. Организатор вправе отказать в размещении рекламы, если она противоречит интересам Чемпионата, его официальных партнёров, действующему законодательству Российской Федерации либо требованиям настоящего Регламента.

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

5.12. По окончании проверок секретариат публикует списки допущенных Пилотов.

6. БРИФИНГ

6.1. Брифинг обязателен к посещению всеми Пилотами, допущенными к участию в настоящем соревновании. Непосещение брифинга является основанием для отказа в участии.

6.2. Брифинги проводятся совместно Руководителем гонки и Судьями дрифта.

6.3. Вся информация, доведенная до сведения участников на брифинге, является обязательной для исполнения Пилотами и его Командой, нарушение пенализируется вплоть до исключения.

6.4. На брифинге Руководитель гонки должен проинформировать пилотов о порядке действий при возникновении нештатных ситуаций, об особенностях правил безопасности на оцениваемом участке и за его пределами, о схеме движения по трассе и других важных моментах безопасности.

6.5. Судьи дрифта на брифинге 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 секторы и каков удельный вес оценки за прохождение каждого сектора в итоговой оценке.

7. ТРЕНИРОВКИ

7.1. К тренировкам допускаются только зарегистрированные участники, оплатившие взносы и прошедшие административные и технические проверки.

7.2. Тренировки состоят из трёх сессий. Время сессий определяется Судьями и Руководителем гонки и озвучивается на брифинге.

7.3. Перед началом тренировки Судьи соревнования проводят **брифинг** для Пилотов, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием **начала и конца оцениваемого участка**, расположение вышки судей, контрольных точек. Судьями соревнований озвучивается задание на предстоящую гонку.

7.4. Во время тренировочных сессий движение по трассе может осуществляться как одиночно, так и попарно.

7.5. Тренировки являются важной и неотъемлемой частью настоящих соревнований. Пилоты, не принявшие участие в официальных тренировках, дисквалифицируются без возможности участвовать в гонке и без возврата внесенных взносов.

8. КВАЛИФИКАЦИЯ

8.1. Квалификация проводится путем прохождения Пилотом зачетного участка трассы в соответствии с судейским заданием.

8.2. Количество попыток ограничено двумя, при этом в итоговом протоколе учитывается лучшая попытка. В случае равенства результатов учитывается и вторая по результативности попытки соответственно.

8.3. Во время квалификации проводятся одиночные заезды.

8.4. Руководитель гонки оставляет за собой право ограничить количество квалификационных заездов для участников в случае нарушения графика проведения мероприятия либо наоборот увеличить количество попыток в зависимости от уровня пилотов, участвующих в соревновании.

8.5. По результатам квалификационных заездов начисляются очки и формируется сетка парных заездов (ТОП32/ТОП24/ТОП16/ТОП8) из 32/24/16/8 или сетка парных заездов Double Elimination (выбывание после двух поражений) (ТОП16) из 16/8 пилотов, прошедших трассу с наибольшим количеством баллов; сам вариант сетки пилотов — ТОП32, ТОП24, ТОП16 или ТОП8 — выбирается в зависимости от числа пилотов, прошедших квалификацию.

8.6. При отказе любого из Пилотов, попавших в сетку, от участия в финальных заездах, соперник проводит одиночный заезд.

9. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ (ХИТЫ)

9.1. Состав Парных заездов объявляется не менее чем за 15 минут до старта первого официального заезда.

9.2. Выезд участника заезда в предстартовую зону допускается только по разрешению судьи выпуска.

9.3. Пилот, не обеспечивший подачу автомобиля к месту формирования заезда (в зону выпуска) ко времени своего заезда, считается проигравшим заезд.

9.4. Сетка **«ТОП 32»** формируется в случае достаточного количества пилотов, прошедших квалификацию. В иных случаях выбирается вариант, наиболее приближенный к числу пилотов, прошедших квалификацию — «ТОП32/ТОП24/ТОП16/ТОП8». Общий принцип: 1-й против последнего, 2-й против предпоследнего и т.д. Пилот, занявший более высокое место по итогам квалификационных заездов, проводит первый заезд в роли лидера, а второй пилот — выступает в роли преследователя. Во втором заезде пилоты меняются ролями.

9.4.1. В случае недостачи небольшого числа пилотов для формирования конкретной сетки, сетка все равно может быть выбрана. В таком случае небольшое количество пилотов, не получивших пары, могут провести по одному техническому проезду (BYE RUN). Решение о выборе подходящей сетки принимается Судьями соревнований. Фактическое проведение ими технического проезда осуществляется по усмотрению судейской коллегии с учетом тайминга мероприятия и иных условий проведения соревнования.

9.4.2. Победители заездов из текущей сетки пилотов формируют следующую.

9.4.3. В случае выбора сетки «ТОП 32» 16 победителей каждого из 16 парных заездов «ТОП 32» проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 16».

9.4.4. Восемь победителей каждого из 8 парных заездов «ТОП 16» проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 8» (четвертьфинал).

9.5. В «ТОП 4» (полуфинале) 4 победителя парных заездов из «ТОП 8» формируют следующие 2 парных заезда.

Двое проигравших в двух парных заездах «ТОП 4» (полуфинала) соревнуются в парном заезде за третье и четвертое место. Победитель парного заезда за 3-4 места получает третье место на соревновании.

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

9.7. При объявлении начала парных заездов все Пилоты, определенные парами согласно сетке «ТОП 32» («ТОП24/ТОП16/ТОП8», в зависимости от выбранной сетки), покидают паддок и выстраиваются в предстартовой зоне. Механики Пилотов (в количестве не более двух человек с инструментом) могут находиться в предстартовой зоне автомобилей для оказания технической помощи своему Пилоту.

9.8. При использовании турнирной сетки «ТОП 16 Double Elimination» (выбывание после двух поражений) каждый пилот продолжает участие в соревновании после первого проигрыша, переходя в нижнюю часть сетки (Lower Bracket). Пилот выбывает из дальнейшей борьбы только после второго поражения.

9.8.1. Если пилот проходит по верхней части сетки (Upper Bracket) до финала без единого поражения, он сохраняет право на одну «дополнительную жизнь». В случае его поражения в

первом финальном заезде, поскольку оно становится для него первым, назначается решающий заезд (Grand Final Reset), по итогам которого определяется победитель соревнования.

10. ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА

10.1. По вызову судей или приглашению ведущего мероприятия по громкой связи, Пилот обязан в течение трёх минут поставить свой автомобиль в предстартовую зону.

10.2. Пилот должен находиться в автомобиле в шлеме и пристегнутый ремнями безопасности.

10.3. По команде судей старта пара автомобилей перемещается к линии старта.

10.4. Время на подготовку автомобиля к старту ограниченно 3 (тремя) минутами.

11. СУДЕЙСТВО

11.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ

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

11.1.2. 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.

11.1.3. Оценка одиночных квалификационных заездов осуществляется судьями по трём основным критериям[1]:

• Траектория;

• Угол;

• Стиль вождения.

Стиль, в свою очередь, состоит из трёх параметров:

– **Самоотдача (Commitment)** — точность, агрессивность и самоотдача пилота при движении автомобиля по траектории;

– **Скорость** — скорость движения автомобиля; по причине отсутствия технической возможности прямого получения этой информации судьями, оценка совершается зрительно;

– **Плавность вращения (Fluidity)** — контроль и плавность при движении автомобиля вокруг своей оси.

Удельный вес каждого из основных критериев от общего балла должен быть озвучен в судейском задании.

[1] См. также раздел 2 «Общие термины» текущих Правил.

Общий принцип определения удельного веса: чем менее опытен участник и ниже уровень подготовки автомобиля, тем важнее траектория и тем менее важен стиль.

11.1.4. Судьями оценивается точность прохождения автомобиля по траектории, указанной в судейском задании, включая глубину заполнения внешних клиппинг-зон, внутренних клиппинг-пойнтов, зон «Touch&Go» и границ гоночной трассы.

Принципы оценки качества прохождения траектории должны быть подробно разъяснены в судейском задании.

11.1.5. В случае возникновения разногласий при принятии решений Судьями Дрифта решающий голос принадлежит Главному Судье.

11.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

11.2.1. Судейство парных заездов осуществляется судьями по тем же трём основным критериям, что и в одиночных заездах (траектория, угол, стиль), но участники оцениваются в паре по принципу «второй по отношению к первому».

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

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

11.2.3. 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.

11.2.4. 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, при этом не препятствуя сближению преследователя с ним. Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость. Действия Лидера оцениваются по степени выполнения квалификационного задания.

11.2.5. 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.

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

1) «Приближение» / (Proximity) – достижение минимально возможного расстояния между автомобилями;

2) «Синхронность» (Mimics) – способность повторять все движения лидера одновременно с ним;

3) «Траектория» (Line) – способность максимально точно выдерживать траекторию лидера;

4) «Угол» (Angle) – способность двигаться с углом, не меньше, чем у Лидера. При выставлении сбалансированной оценки Судьи дрифта должны учитывать каждый из перечисленных параметров и возможность жертвования менее ценным параметром в пользу более ценного (компромисс пилота).

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

11.2.8. 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.

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

11.2.10. Решение о признании заезда нулевым принимают Судьи дрифта.

11.2.11. Если Судьям не удается выявить победителя по результатам одного хита, назначается перезаезд хита («One more time») для выявления победителя, но не более одного. Если Судьи дрифта не могут сделать выбор по итогам OMT, то на следующий этап соревнования проходит Пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации.

11.2.12. 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.

11.2.13. Процедура старта. Во время парного старта и параллельного разгона автомобилей до зоны «full throttle» (определяется главным судьей и указывается всем участникам на Брифинге) автомобили должны контролировать разгон и не допускать отрыва друг от друга на корпус и более. В случае, когда такой отрыв происходит и лидер получает преимущество в зоне постановки или, наоборот, оба автомобиля имеют недостаточную скорость, Главным судьей может быть назначен рестарт данного заезда с вынесением предупреждения виновному участнику.

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

• если в результате контакта заезд не завершен – критическая ошибка;

• если лидер вынужден был изменить траекторию, но продолжил заезд – существенная или грубая ошибка;

• если контакт не повлиял на траекторию лидера и техническое состояние его автомобиля — незначительная ошибка.

11.2.15. 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).

11.2.16. 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 до начала второго заезда хита.

11.2.17. 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.

11.3. ОШИБКИ

11.3.1. 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%.

11.3.2. Критические ошибки (общее количество баллов в попытке приравнивается к нулю):

• разворот автомобиля;

• полная остановка или критическое замедление до линии финиша;

• продолжительное прямолинейное движение;

• вылет автомобиля за пределы трассы четырьмя колёсами;

• автомобиль проехал оцениваемый участок по траектории, критически отличающейся от указанной судьями (организаторами) этапа;

• 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.;

• третье замечание у данного Пилота в рамках одного Хита.

11.3.3. Судьи Дрифта могут определить другие ошибки и нарушения, которые оцениваются как «критические». Все эти параметры должны быть оговорены в судейском задании.

12. ПЕНАЛИЗАЦИЯ

12.1. За нарушения требований, предусмотренных Правилами, Организатор гонки может применять к Пилотам следующие меры воздействия, в том числе:

• замечание;

• предупреждение;

• проигрыш в заезде;

• аннулирование результата в заезде;

• исключение из соревнования.

12.2. Перечень мер воздействия и соответствующие санкции приведены в Приложении 3. «Таблица пенализации».

12.3. При назначении денежного штрафа информация о факте его назначения, размере и основании доводится до сведения Пилота посредством официального информационного чата участников и (при необходимости) дополнительно устно либо иным способом по усмотрению Организатора.

12.4. Денежный штраф подлежит оплате до окончания соревнования либо в иной срок, установленный Организатором при уведомлении о назначении штрафа. Место и способ оплаты определяются Организатором и доводятся до сведения Пилота.

12.5. Отказ Пилота от уплаты назначенного штрафа либо неисполнение обязанности по его оплате в установленный срок является основанием для применения санкций, предусмотренных Приложением 3 «Таблица пенализации», включая исключение из текущего Чемпионата и недопуск к участию в последующих этапах.

13. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

13.1. В дрифте принято использование только двух 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.

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

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

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

14. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ СОРЕВНОВАНИЯ. НАГРАЖДЕНИЕ

14.1. Участники, показавшие по итогам данного любительского соревнования первый, второй и третий результаты, награждаются кубками и медалями. Организатор в праве учреждать дополнительные призы.

14.2. Участник, показавший лучший квалификационный заезд, награждается кубком. Организатор в праве учреждать дополнительные призы.

14.3. Результатом пилота на этапе является сумма очков, начисленных в соответствии с Приложением 4.

14.4. Участники, занявшие по итогам соревнования призовые места, награждаются денежными призами в следующих размерах:

за 1 место — 100 000 (сто тысяч) рублей;

за 2 место — 60 000 (шестьдесят тысяч) рублей;

за 3 место — 40 000 (сорок тысяч) рублей.

14.5. Выплата денежных призов осуществляется Организатором в срок не позднее 30 (тридцати) календарных дней с даты окончания соревнования способом, согласованным между Организатором и соответствующим участником, при условии предоставления участником необходимых для осуществления выплаты сведений и реквизитов.

Приложение 1.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1. АВТОМОБИЛИ

1.1. К участию в данном любительском соревновании допускаются автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, подготовленные в соответствии с настоящими требованиями.

1.2. К участию не допускаются спортивные прототипы и транспортные средства на пространственной раме.

1.3. Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию. Допускаются изменения, внесенные в автомобили, благодаря которым привод осуществляется 100% на заднюю ось. **К участию не допускаются автомобили, привод которых изменен на задний с применением электронных устройств (контроллеры полного привода).**

1.4. Соответствие техническим требованиям автомобиля участника определяется техническим комиссаром гонки.

2. БЕЗОПАСНОСТЬ

2.1. Автомобили, участвующие в данном соревновании, **рекомендуется** оснастить каркасом безопасности.

2.1.1. Вварные каркасы безопасности должны соответствовать требованиям ст.253 Приложения J МСК FIA.

2.1.2. Допускается применение болтовых каркасов (rollcage), минимальная схема, материал изготовления, крепление к кузову и соединение элементов которых соответствуют п.8.3 ст.253 Приложения J МСК FIA, либо болтовых каркасов заводского изготовления.

2.1.3. Допускается применение дуг безопасности (rollbar). В случае самостоятельного изготовления материал изготовления дуг должен соответствовать п.8.3.3 ст.253 Приложения J. Крепления дуги осуществляются в штатных точках, либо через закладные в соответствии с требованиями п.8.3.2.6 ст.253 Приложения J.

2.1.4. В местах, где возможен контакт частей тела Пилота с каркасом безопасности, **рекомендуется** применять для защиты невоспламеняющиеся накладки на каркас.

2.2. Сидение водителя **рекомендуется** заменить на спортивно**е.** В автомобилях допускается установка максимум четырёх спортивных сидений.

2.2.1. Допускается применение жестких сидений заводского изготовления спортивного типа. Спинки таких сидений должны быть сплошными и достигать по высоте уровня темени водителя.

2.2.2. Крепления спортивных сидений должны соответствовать ст. 253.16 Приложения J МСК FIA.

2.3. В автомобиле **для каждого сиденья должны быть установлены ремни безопасности.**

2.3.1. При наличии в автомобиле спортивных сидений обязательны ремни, состоящие из двух плечевых и одной поясной лямки. Точки крепления на кузове: для поясной лямки – две; для плечевых лямок – две. Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия. Не допускаются заедания замков, а также их затрудненное срабатывание.

2.3.2. Рекомендуется использование ремней безопасности, омологированных FIA. При этом не допускаются надрывы на ремнях, видимые невооруженным глазом, а также истирания кромок.

2.3.3. Допускается использование ремней с истекшим сроком годности. При этом не допускаются надрывы на ремнях, видимые невооруженным глазом, а также истирания кромок.

2.3.4. Схема крепления и материалы ремней должны соответствовать требованиям ст.253.6 Приложения J МСК FIA.

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

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

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

2.7. Рекомендовано оборудование автомобиля системой пожаротушения, соответствующей требованиям Ст.253.7.2 Приложения J МСК FIA или Приложению 6 п.3.7 КиТТ (Система «МАГ»).

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

2.9. Установка в салоне автомобиля видео- и фотоаппаратуры должна производиться с согласованием технического комиссара и обеспечивать безопасное закрепление.

3. КУЗОВ

3.1. Силовая часть кузова, где располагается пилот либо пилот с пассажирами, не должна иметь механических повреждений (образованных в результате ударов); не допускаются электрохимические повреждения целостности металла на силовой части автомобиля (глубокая или сквозная коррозия). Следы наносной коррозии допустимы.

3.2. Механизмы открывания/закрывания дверей и капота должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу.

3.3. Спереди и сзади должны быть предусмотрены **буксирные проушины**.

3.3.1. Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки свободно катящегося автомобиля.

3.3.2. Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин. Если проушина имеет возможность отсоединения от автомобиля на время заездов, она должна быть удалена и должна находиться в автомобиле.

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

3.3.4. Буксирные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

3.4. При условии отсутствия заводских обшивок внутренняя полость дверей должна быть закрыта листовым негорючим материалом (алюминий/железо толщиной 0.5 мм и более или негорючий полимер толщиной более 1 мм) и предотвращать контакт водителя с внутренними механизмами в двери и деталями запорного устройства.

3.5. Запрещается удалять и облегчать несущие элементы кузова. Разрешено усиление кузова материалом, прилегающим к нему и повторяющим форму без изменения внешнего вида, при этом изготовление кронштейнов крепления двигателя, трансмиссии и подвески может отходить от этих требований. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось по рекомендациям статьи 279 Приложения «J» МСК FIA для дивизиона «2». При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм. Разрешается добавление к силовым элементам кузова элементов крепления подвески и подрамников.

3.6. Разрешается замена любых штатных навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов). В случае наличия в замененном капоте отверстий для поступления воздуха, они должны быть закрыты при виде сверху воздухозаборником или сеткой.

3.6.1. Установка дверных панелей из композитных материалов разрешается только при наличии каркаса безопасности.

3.6.2. При отсутствии каркаса безопасности и прочих защитных конструкций, предусмотренных п. 2 настоящих Технических требований, **необходимо применять заводские двери** без удаления предусмотренных заводом-изготовителем внутренних усилителей.

3.7. Требуется наличие передних осветительных приборов или фальш-фар, установленных в заводских габаритах. Если фары автомобиля выполнены из стекла, то они должны быть дополнительно оклеены прозрачной пленкой, не позволяющей разлетаться осколкам в случае их разбивания. Задние фонари должны быть работоспособны и иметь заводскую конструкцию.

3.8. Лобовое стекло – оригинальное, промышленного изготовления. Возможно применение стекла из цельного листа поликарбоната. Опирание кромки стекла должно быть выполнено в строгом соответствии с точками крепления заводского стекла. Также при применении лобового стекла из поликарбоната, необходимо установить дополнительную вертикальную опору, разделяющую проем лобового стекла на две равных части. Крепление дополнительной опоры выполнить на металлическую рамку проема лобового стекла.

3.8.1. Разрешается **замена боковых стекол** и **заднего ветрового стекла** на **поликарбонат** толщиной не менее 3 мм. Рекомендуется их вклеивание или установка соответствующих уплотнителей. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.

3.8.2. При сохранении **заводского остекления** необходимо нанесение **защитных плёнок**, в т.ч. и полиуретановых.

3.9. Антикрылья и спойлеры являются дополнительными элементами кузова, и их конструкция не ограничена. Антикрыло должно быть надежно прикреплено к автомобилю. Использование быстроразъемных устройств запрещено.

4. ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ

4.1. Разрешен один любой **серийно производимый автомобильный двигатель внутреннего сгорания.**

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

4.2.1. Система выпуска должна быть металлической и обеспечивать вывод выхлопных газов за границы кузова автомобиля.

4.2.2. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля.

4.2.3. Система выпуска не должна выходить за габариты автомобиля.

4.2.4. Система выпуска должна заканчиваться насадкой или изгибом трубы, имеющим угол не менее 45 градусов и направленной в сторону дорожного полотна, чтобы избежать вылета элементов турбокомпрессора в случае его разрушения.

4.3. Система впуска. Разрешается установка компонентов впуска, отличающихся от выпущенных заводом-изготовителем.

4.4. Топливная система.

4.4.1. Количество, марка и расположение топливных насосов — свободные.

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

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

4.5. Топливо. Разрешено только жидкое углеводородное топливо: бензин, дизельное топливо, спирт и их смеси. Автомобили, использующие в качестве топлива спирт, должны быть обозначены наклейкой с надписью ALCOHOL, расположенной с обеих сторон автомобиля на видном месте, защищенном от повреждений. Сторона квадрата 10–12 см.

4.6. Система смазки и вентиляции картера.

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

4.6.2. Разрешено использование открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключающий утечки жидкости, ёмкостью не менее 2 литра, надежно закрепленный в моторном отсеке. Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов.

4.7. Наддув

4.7.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа.

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

4.8. Система охлаждения.

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

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

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

4.8.4. Трубопроводы охлаждающей жидкости — свободные. Они могут быть изготовлены из отличающегося от заводского материала и/или отличающегося от заводского диаметра. Не допускается негерметичность системы охлаждения.

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

4.8.6. В качестве охлаждающей жидкости требуется применять чистую воду. Применение иных охлаждающих жидкостей не допустимо.

5. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

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

5.2. Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса при следующих условиях:

• Данный адаптер должен быть изготовлен из единого куска металла;

• Адаптер должен крепиться к рулевой колонке оригинальным способом.

5.3. Изменение усилия при повороте рулевого колеса должно быть плавным во всём диапазоне угла его поворота.

5.4. Дефекты усилителя рулевого управления, приводящие к его замене, согласно технической документации производителя, не допускаются.

5.5. Самопроизвольный поворот рулевого колеса с усилителем рулевого управления от нейтрального положения при работающем двигателе при отсутствии управляющих воздействий водителя не допускается.

5.6. Суммарный люфт в рулевом управлении не должен превышать предельных значений, установленных изготовителем в эксплуатационной документации.

5.7. Повреждения и отсутствие деталей крепления рулевой колонки и картера рулевого механизма не допускаются.

5.8. Применение в рулевом механизме и рулевом приводе деталей со следами остаточной деформации, трещинами и другими дефектами не допускается.

5.9. Подтекание рабочей жидкости в гидросистеме усилителя рулевого управления не допускается.

6. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

6.1. Все автомобили должны иметь тормозную систему.

6.2. При расположении указанных магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки — как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником — допускается выполнение минимального количества необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены. В случае прохождения

тормозных магистралей по салону, магистрали должны быть выполнены из металлических трубок либо шлангов с внешним металлическим армированием.

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

6.4. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.

6.5. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

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

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

6.8. При нажатии на педаль тормоза на автомобиле должны срабатывать задние стоп-сигналы. Стоп-сигналы должны: быть исправны, хорошо видны на задней части автомобиля, синхронно загораться при нажатии на педаль тормоза.

7. ТРАНСМИССИЯ

7.1. Маховик свободный.

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

7.3. Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

7.4. Негерметичности элементов трансмиссии не допустимы.

8. КОЛЕСА И ШИНЫ

8.1. Колесные диски свободны по конструкции, но должны быть заводского изготовления.

8.2. Диски, изготовленные из магния, а также сплавов, его содержащих, запрещены.

8.3. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки. Болты должны быть ввёрнуты в ступицу не менее, чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы. Болты и шпильки не должны выпирать за габариты диска, в ином случае они не должны иметь острых углов/граней.

8.4. Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

8.5. Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы. Не допускаются отремонтированные проставки.

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

8.7. К использованию допускаются **только летние шины, предназначенные для эксплуатации на дорогах общего пользования, без повреждений.** Зимние и всесезонные шины запрещены. Максимальная ширина шины — 245 мм. *На этапах, проводимых на территории АСК «Нижегородское кольцо», использование спортивных шин, сликов и полусликов, не предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, запрещено.*

8.8. К использованию допускаются только шины с маркировкой UTQG Treadwear не менее 250. Шины с показателем Treadwear менее 250, а также шины без маркировки Treadwear запрещены.

9. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

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

9.2. Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения.

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

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

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

9.6. Жгуты проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению.

9.7. Отверстия в кузове для прохода электрических жгутов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий жгут.

10. ПОДВЕСКА

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

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

10.3. Ограничители хода сжатия — свободные.

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

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

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

10.7. Стабилизаторы поперечной устойчивости — свободные.

10.8. Углы установки колес — свободные.

10.9. Люфты элементов шасси, превышающие нормативные показания производителей, не допустимы.

11. ЭКИПИРОВКА УЧАСТНИКОВ

11.1. Обязательно использование шлема закрытого или открытого типа.

11.2. Пилотам рекомендуется использовать автоспортивный гоночный комбинезон, перчатки, подшлемник.

11.2.1. В случае отсутствия гоночного комбинезона допускается плотная одежда с длинным рукавом и штанами, закрывающими лодыжки.

11.3. Обувь — обязательно закрытого типа; запрещено участие в сандалиях, сланцах, тапках и аналогичной обуви.

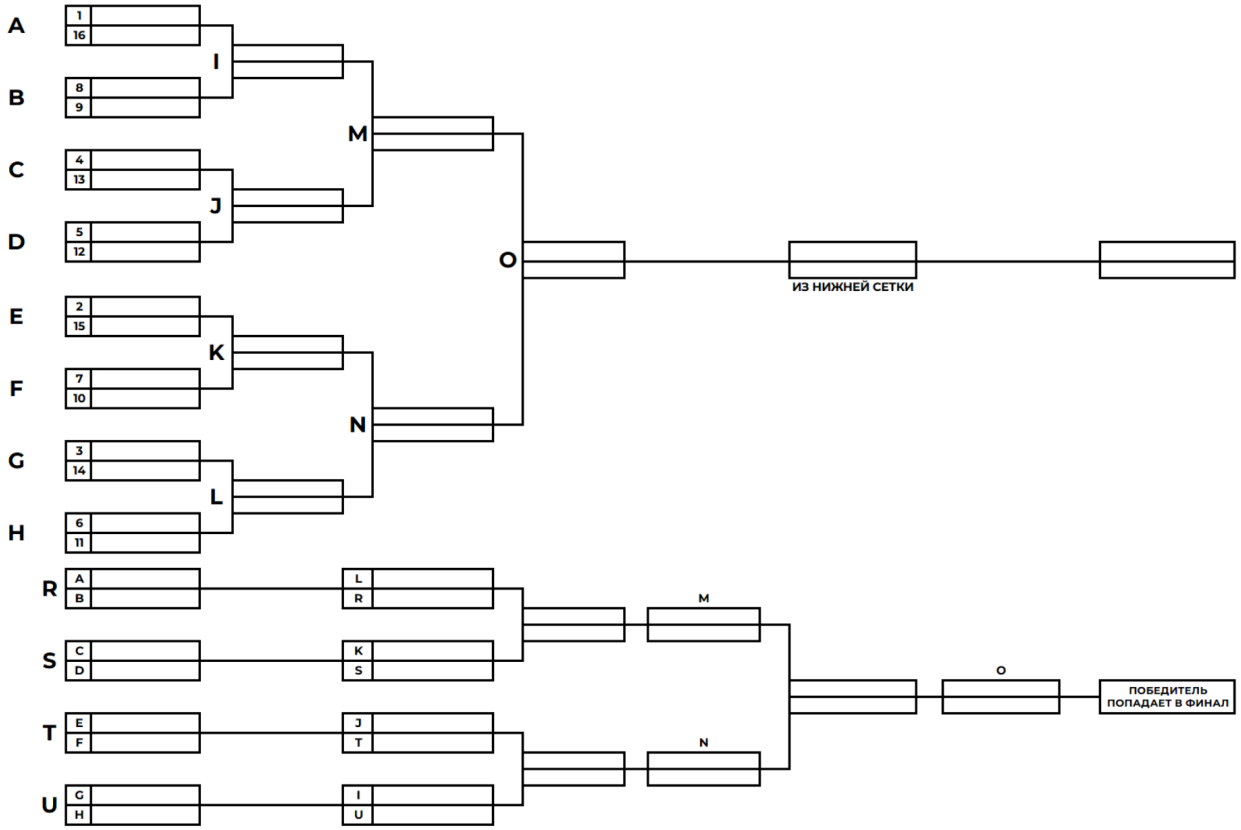
11.4. Не допускается использование синтетической одежды.

11.5. Использование перчаток обязательно.

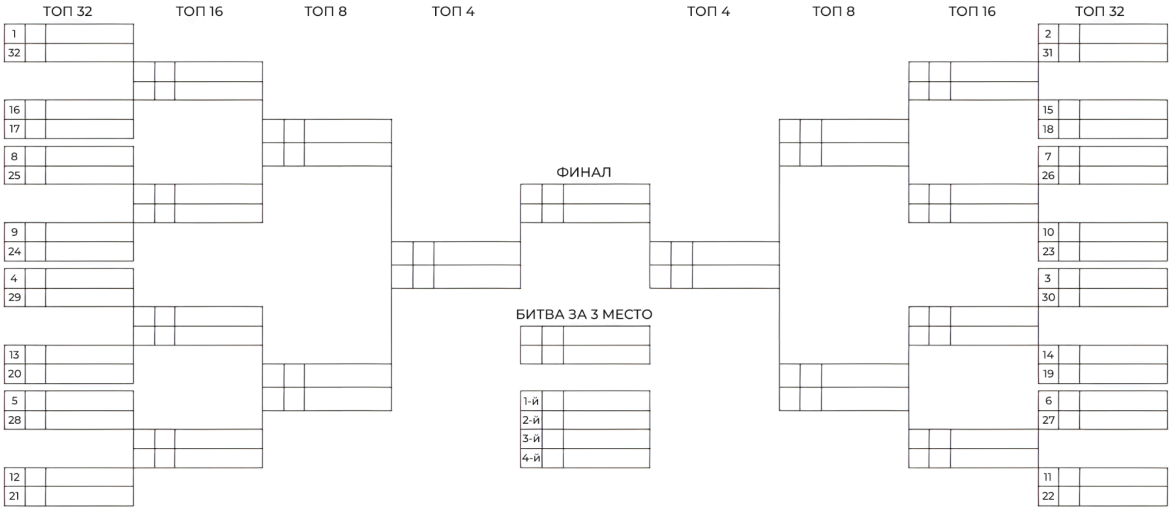
Приложение 2.

СИСТЕМЫ ПРОВЕДЕНИЯ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

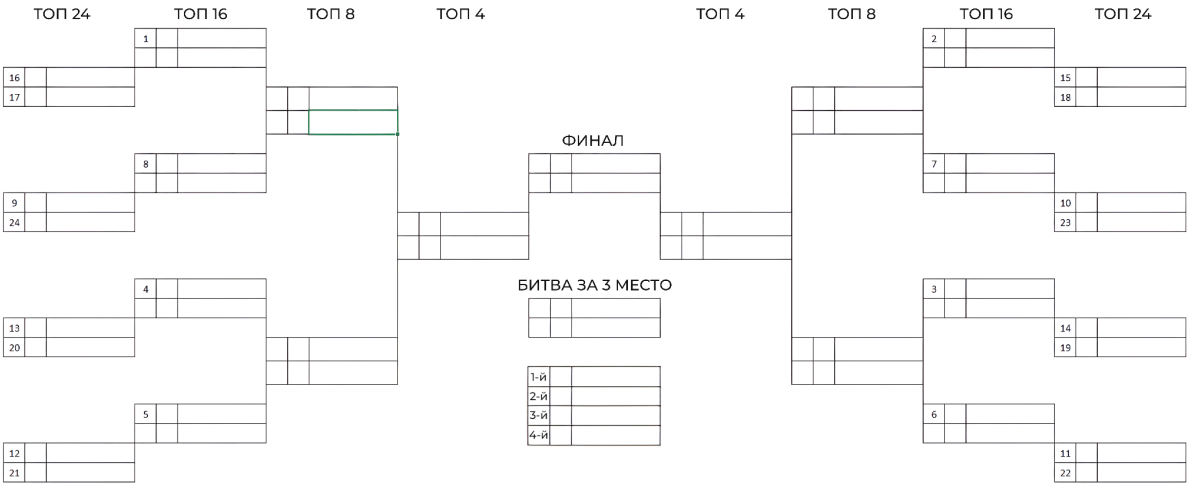
Шаблон турнирной таблицы ТОП-16 Double Elimination (выбывание после двух поражений)



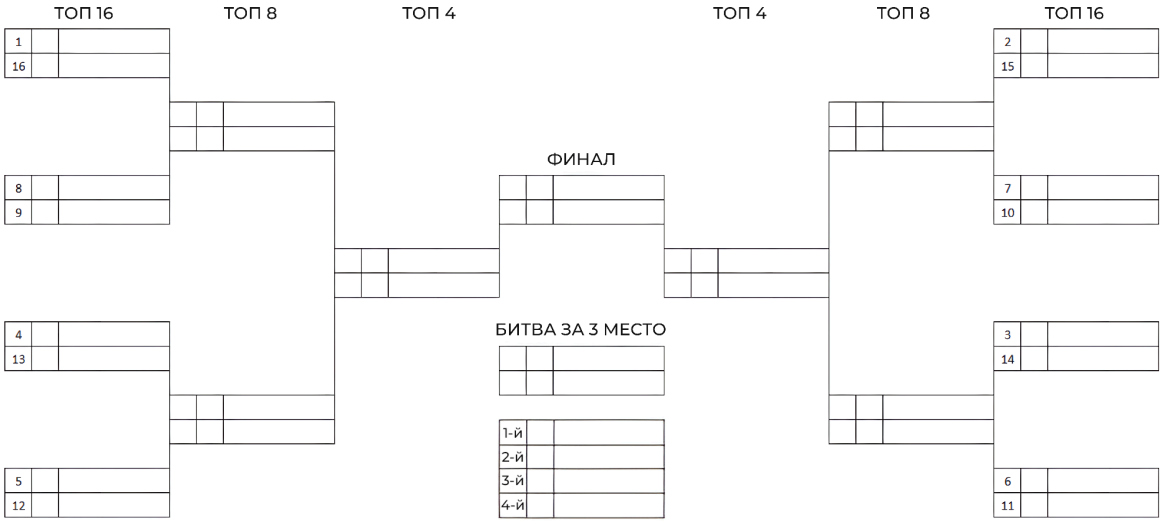
Шаблон турнирной таблицы ТОП-32



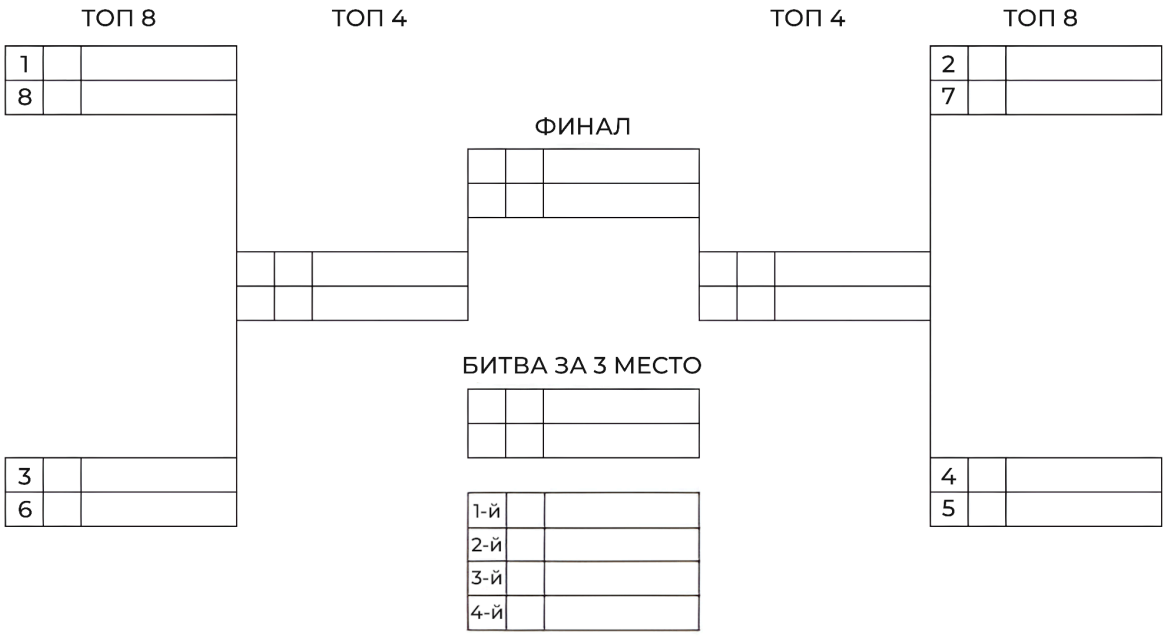
Шаблон турнирной таблицы ТОП-24



Шаблон турнирной таблицы ТОП-16



Шаблон турнирной таблицы ТОП-8



Приложение 3.

ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ

(редакция от 02.09.2026)

Санкции структурированы по общей логике накопления нарушений; специальные и особо грубые нарушения имеют отдельные санкции.

Категория	Нарушение	Санкция
Административная проверка	Опоздание на административную проверку	1 000 руб.
Техническая инспекция	Опоздание на техническую инспекцию	1 000 руб.
Административная / техническая проверка	Непрохождение административной проверки и/или технической инспекции	Отказ в старте до прохождения проверки
Технические требования	Несоответствие автомобиля техническим требованиям	Отказ в старте / исключение из соревнования
Дополнительная ТИ	Несоблюдение требований дополнительной технической инспекции	Исключение из соревнования
Шины	Нарушение требований к шинам	Отказ в старте / исключение из соревнования
Экипировка	Нарушение требований к экипировке Пилота, выявленное до выезда на трассу	Отказ в старте до устранения нарушения
Идентификация	Нарушение требований идентификации автомобиля на предстартовой ТИ	Отказ в старте до устранения нарушения
Идентификация	Нарушение требований идентификации автомобиля в процессе соревнования	5 000 руб.
Брендирование	Нарушение требований брендирования (за каждое зафиксированное нарушение)	5 000 руб.
Реклама	Нарушение требований к рекламе участника	5 000 руб.
Брифинг	Неявка или опоздание Пилота на первый брифинг	3 000 руб. + отказ в старте до прохождения инструктажа
Брифинг	Невыполнение важных указаний, полученных на брифинге	Грубое нарушение: штраф 5 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования
Указания судей	Неподчинение указаниям судей (если нарушение не связано непосредственно с обеспечением безопасности)	1-е нарушение — предупреждение; 2-е — предупреждение; 3-е — штраф 5 000 руб.; 4-е — исключение из соревнования

Промо-активности	Несанкционированные действия по семплингу, промо-акциям, раздаче рекламной продукции	2 000–10 000 руб.
Тренировки	Неучастие в официальной тренировке	Вплоть до исключения из соревнования
Тренировки	Тренировки в неустановленных для этого местах	Грубое нарушение: штраф 5 000–10 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования
Старт / автомобиль	Присутствие посторонних лиц в автомобиле в квалификационных заездах	Отказ в старте
Старт / автомобиль	Выезд автомобиля на старт без капотов, багажников и дверей на тренировках	Отказ в старте до устранения нарушения
Старт / автомобиль	Отсутствие каких-либо элементов кузова на старте квалификации или парных заездов	Отказ в старте до устранения нарушения
Стартовый накопитель	Опоздание в стартовый накопитель на парных заездах	Технический сход
Старт / автомобиль	Присутствие посторонних лиц в автомобиле во время парных тренировок и заездов	Отказ в старте
Движение	Нарушение правил передвижения от финиша до стартового накопителя между заездами хита	Технический сход
Шины	Поврежденные шины в парных заездах	Отказ в старте
Размещение	Предоставление в заявке информации по размещению, не соответствующей фактическим данным во время размещения на этапе	2 000 руб.
Парк сервиса	Нарушение требований по оборудованию места размещения команды в Парке сервиса	2 000 руб.
Парк сервиса	Обслуживание автомобиля вне разрешенных мест	5 000 руб.
Имущество	Нанесение материального ущерба имуществу Организатора и/или инфраструктуре места проведения соревнования	Полная компенсация ущерба
Парк сервиса	Нарушение ограничения скорости в Парке сервиса	Грубое нарушение: штраф 5 000–10 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования
Идентификация	Нарушение режима идентификации, в т.ч. передача третьим лицам браслета/бейджа, выданного Организатором (за каждое зафиксированное нарушение)	5 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования
Безопасность	Движение в управляемом заносе вне оцениваемого участка без разрешения Руководителя гонки. Сознательное использование пробуксовки задних колес вне зоны прогрева колес и/или оцениваемого участка	Грубое нарушение: штраф 3 000–5 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования

Безопасность	Нарушение схемы движения / схемы безопасности	Грубое нарушение: штраф 3 000–7 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования
Безопасность	Неподчинение флаговой сигнализации и/или указаниям судей, если оно создало либо могло создать угрозу безопасности	Грубое нарушение: штраф 5 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования
Безопасность	Самовольный выезд автомобиля на гоночную трассу во время проведения эвакуационных работ, работы маршалов, медицинской, пожарной, эвакуационной или иной специальной техники либо в период временного закрытия трассы без прямого разрешения Руководителя гонки	Особо грубое нарушение требований безопасности: исключение из соревнования
Безопасность	Выезд автомобиля на гоночную трассу без защитного шлема, соответствующего требованиям настоящего Регламента	1-е нарушение — предупреждение; 2-е — предупреждение; 3-е — штраф 5 000 руб.; 4-е — исключение из соревнования
Безопасность	Любая форма опасного поведения на трассе или на территории проведения соревнования, не предусмотренная отдельной строкой настоящей Таблицы	Грубое нарушение: штраф 5 000–10 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования
Безопасность	Отсутствие в расположении команды огнетушителя	Отказ в старте до устранения нарушения + 3 000 руб.
Штрафы	Отказ от уплаты назначенного штрафа	Исключение из Чемпионата без права участия в текущем и последующих этапах
Поведение	Неспортивное поведение (в т.ч. оскорбление официальных лиц соревнования)	Грубое нарушение: штраф 7 000 руб.; повторное нарушение — исключение из соревнования / дисквалификация
Судейство	Оспаривание решений судей дрифта	5 000 руб.
Судейство	Попытка получения информации от судей дрифта вне брифингов	Предупреждение + 1 000 руб.

Общие правила применения пенализации

Если для конкретного нарушения настоящей Таблицей не предусмотрена специальная санкция, применяется накопительная система: 1-е нарушение — предупреждение; 2-е нарушение — предупреждение; 3-е нарушение — денежный штраф; 4-е нарушение — исключение из соревнования.

Грубые нарушения: если нарушение прямо обозначено в Таблице как грубое, первое такое нарушение в рамках этапа влечет денежный штраф, повторное — исключение из соревнования.

Особо грубые нарушения: нарушения, прямо обозначенные в Таблице как особо грубые, влекут исключение из соревнования независимо от ранее вынесенных предупреждений или назначенных штрафов.

Специальные санкции: если для конкретного нарушения установлена специальная санкция (отказ в старте, технический сход, фиксированный штраф, компенсация ущерба и т.п.), применяется именно указанная санкция.

Повторность: для целей накопительной системы нарушения учитываются в течение одного этапа соревнования, если иное прямо не предусмотрено настоящей Таблицей.

Приложение 4.

НАЧИСЛЕНИЕ ОЧКОВ

Место по результатам квалификационного раунда	**Очки**
1 место	40
2 место	38
3 место	36
4 место	34
5 место	32
6 место	30
7 место	28
8 место	26
9 место	25
10 место	24
11 место	23
12 место	22
13 место	21
14 место	20
15 место	19
16 место	18
17 место и ниже	10

Место по результатам парных заездов	**Очки**
1 место	240
2 место	180
3 место	130
4 место	90
С 5 по 8 место	60
С 9 по 16 место	40