|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Согласованно  И.О. главы администрации муниципального образования-городской округ город Касимов  Рязанской области  Андреева С.В. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2022 г. | Утверждаю:  Какушкин Виктор Юрьевич Спортивный судья 2-ой категории  В.Ю. Какушкин \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_202 ­­\_г. |

**ЧАСТНЫЙ РЕГЛАМЕНТ**

ОТКРЫТОГО ЧЕМПИОНАТА

«КАСИМОВ WINTER DRIFT»

**На кубок города Касимова**

**29 января 2022 года.**

I.ПРОГРАММА (предварительная)

1.1. 12 января 2022 года Публикация регламента, начало приема заявок.

1.2. Последний срок приема предварительных заявок 27.01.2022 г. 09.00.

29 января 2022 г.

08.00-10.00-Административный и медицинский контроль на трассе,

технический осмотр автомобилей.

09.00 - Собрание участников (брифинг).

09.30 - Начало свободных

11.30- Квалификация

13.00- Начало соревнований, парные заезды ТОП 32

16.00- Награждение победителей и призеров, закрытие соревнований.

Пресс-конференция с призерами и СМИ

ОРГАНИЗАТОР СОРЕВНОВАНИЙ

Непосредственную подготовку и проведение осуществляет организационный комитет, утвержденный: Какушкиным Виктором Юрьевичем СС2К

Какушкин Виктор Юрьевич

Хлыстов Виталий Владимирович

Кононов Владимир Григорьевич

Аксенов Вадим Александрович

Калинина Тамара Николаевна

Заявкой на участие в соревнованиях является заполненная надлежащим образом заявочная форма, варианты регистрации:

Регистрация на сайте [Чемпионат КАСИМОВ WINTER DRIFT (racemonitor.ru)](https://www.racemonitor.ru/event/view/321)

на электронный адрес: [ms.pavel.rzn@mail.ru](mailto:ms.pavel.rzn@mail.ru), 4447to@mail.ru

Предварительные заявки подавать тел./факс. 8 920 9732222 - Хлыстов Виталий; 8 900 610 44 47 - Какушкин Виктор

**1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1. Любительский зимний Кубок по дрифту «КАСИМОВ WINTER DRIFT 2022» (далее - Соревнование) является массовым (любительским) спортивным соревнованием и проводится в соответствии со Спортивным кодексом Российской автомобильной федерации.

1.2. Нормативными документами, регламентирующими проведение Соревнования, являются:

- Спортивный Кодекс РАФ (СК РАФ) и Приложения к нему;

- Правила соревнований по Дрифту (Правила);

- Настоящий Регламент и Приложения к нему;

1.3. Данный Регламент вступает в силу с момента утверждения, заменяя все ранее действовавшие Регламенты.

**2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ**

- Пропаганда и популяризация автомобильного спорта в России и Рязанской области.

- Пропаганда безопасного вождения автомобиля.

- Повышение спортивного мастерства.

**3. КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВНИЯ**

3.1. В 2022 году «КАСИМОВ WINTER DRIFT» объявляет любительский многоэтапный зимний Кубок по дрифту.

3.2. Календарь Соревнования:

1 этап 29 февраля 2022 трасса д**.** ЛощининоКасимовский район, Рязанская область, РоссияКоординаты:54.948894, 41.332465

2 этап – дата, место проведения не назначена

3 этап – дата, место проведения не назначена.

3.3. Организатор оставляет за собой право изменить даты проведения этапов или их количество. Все изменения и дополнения к данному регламенту публикуются в информационных бюллетенях, являющихся неотъемлемой частью данного регламента.

**4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ**

4.1. Обеспечение мер безопасности при проведении Соревнования осуществляется на основании соответствующих нормативных правовых актов, действующих на территории Российской Федерации и направленных на обеспечение общественного порядка и безопасности участников и зрителей, раздела 5.2 СК РАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе судейских постов» и 3 Приложения 8 к СК РАФ «Рекомендации по обеспечению мер безопасности при проведении соревнований».

4.2. При проведении Соревнования ответственность за обеспечение мер безопасности несут Организатор Этапа и Руководитель гонки, который обязан остановить Соревнование, если существует угроза жизни и здоровью зрителей, официальных лиц, пилотам или их персоналу.

**5. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА**

5.1. Официальные лица Соревнования назначаются Организатором.

5.2. Состав Главной Судейской Коллегии:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Должность | Фамилия, имя | Город | № судейской аккредитации | Судейская категория |
| Руководить гонки | Какушкин В.Ю. | Касимов |  | СС2К |
| Главный секретарь | Власов Н.Н. | Касимов |  |  |
| Старший техконтролер | Хлыстоа В.В. | Касимов |  | СС2К |
| Судья старта, финиша | Какушкин В.Ю  Савельев М.А. | Касимов  Касимов |  | СС2К  СС2К |
| Комиссар по безопасности | Кононов В.Г. | Касимов |  | СС3К |
| Главный врач соревнований | Крюченков А.В. | Касимов |  |  |
| Судья факта | Хлыстов А.В. | Касимов |  | СС3К |
| Судья при участниках | Аксенов В.А. | Касимов |  | СС2К |
| Судья траектории | По назначению |  |  |  |
| Судья угла | По назначению |  |  |  |
| Судья стиля | По назначению |  |  |  |

**6. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ**

6.1. ПИЛОТЫ И УЧАСТНИКИ

6.1.1. К участию в Соревновании допускаются Пилоты, достигшие возраста 16 лет.

6.1.2. На Участника возлагается вся ответственность за неукоснительное соблюдение требований Регламента, Правил, СК РАФ, выполнение решений Организатора, а также выполнение указаний официальных лиц.

6.1.3.Во время административной проверки участник обязан предъявить:

- полностью заполненную заявочную форму;

- водительское удостоверение с открытой категорией «В» или лицензию Пилота РАФ или иной национальной федерации автомобильного спорта;

- для несовершеннолетних участников, нотариально заверенное согласие обоих родителей на участие несовершеннолетнего в соревнованиях по автомобильному спорту.

6.1.4.Пилот, не обладающий, по мнению Руководителя гонки, 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.

**7.0. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ**

7.1. Заявкой на участие в Соревновании является полностью заполненная заявочная форма.

Не подкрепленная оплатой стартового взноса заявка считается предварительной.

7.2. Подписав заявку, Пилот тем самым заявляет, что он:

- принимает условия проведения соревнования;

- ознакомлен с Регламентом Соревнования и другими регламентирующими нормативными документами и обязуется их соблюдать;

- освобождает Организатора от ответственности за возможные убытки и ущерб, нанесенные Пилоту и его имуществу во время Соревнования, так и за ущерб и убытки, причинные им третьим лицам и их имуществу;

- обязуется беспрекословно выполнять указания и решения Организатора и судей.

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

7.4. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ:

7.4.1.Заявочный взнос составляет 2 000 руб. Заявочный взнос вносится не позднее времени окончания административных проверок.

7.4.2.Заявочный взнос возвращается Участнику в случаях:

- отмены Соревнования либо переноса Соревнования более чем на 24 часа;

- отказа в допуске к Соревнованию по любой причине.

7.4.3.В случае отказа Пилота разместить на своем автомобиле рекламные материалы Организатора, он не допускается до участия в заездах.

7.5. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

7.4.1.К Соревнованию допускаются только легковые автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют Техническим требованиям Приложения №1 настоящего Регламента.

7.5. КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ

7.5.1.Для регистрации команды любому участнику команды необходимо явиться на административную проверку и подать заявку установленной формы в отведенное для регистрации время.

7.5.2.Число участников, заявленных в одну команду от 2ух до 4ех. В командном зачете учитывается сумма очков двух Пилотов одной команды, показавших наилучший из участников данной команды результат.

7.5.3.Каждый спортсмен может быть заявлен на этапе Соревнования только за одну команду. Переход спортсмена из одной команды в другую разрешён между этапами.

7.5.4.Заявочный взнос в командном зачете составляет 1 000 руб. с команды. Заявочный взнос вносится не позднее времени окончания административных проверок.

**8. СОДЕРЖАНИЕ И ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ**

8.1. ТРАССА (ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК)

8.1.1.Организатор обязуется определить и обозначить соответствующим образом:

- Предстартовую зону (при наличии)

- Зону старта

- Стартовую линию

- Респект зону и/или шикану (при наличии)

- Точку постановки

- Клипинг зоны

- Линию финиша

8.1.2.Расположение и конфигурацию клипинг зон и точек – определяют Судьи Дрифта. 8.1.3.Судейское задание с указанием всех параметров клипинг-зон и точек объявляется на брифинге до начала квалификации.

8.2. ТРЕНИРОВКА

8.2.1.Официальная тренировка является неотъемлемой частью Соревнования и должна входить в программу Соревнования.

8.2.2.Официальная тренировка проводится перед квалификационными и парными заездами: • Перед квалификационными заездами автомобили участников проходят тренировку по квалификационному заданию по одному. Перед парными заездами пилоты могут проходить тренировку парно, в свободном порядке формирования пар, если регламентом не описано иное.

8.2.3.Организатор вправе сделать ознакомительные тренировки для пилотов. Данная тренировка не является обязательной, но в случае проведения должна быть указана в программе Соревнования (расписании).

8.3. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)

8.3.1.Во время Квалификации Пилот должен проехать оцениваемый участок точно по траектории, указанной в Судейском Задании на Квалификацию, при сохранении оптимального угла заноса на каждом секторе оцениваемого участка.

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

- Траектория (Line)

- Угол (Angle)

- Стиль (Style), состоящий из двух параметров: - Точность, агрессивность и самоотдача пилота при движении автомобиля вперед по траектории (Commitment) - Контроль и плавность при движении автомобиля вокруг своей оси (Fluidity)

8.3.3.Судейское задание и удельный вес каждого критерия от общего балла устанавливают Судьи Дрифта и оглашают на брифинге до начала квалификационных заездов.

8.3.4. Результат Пилота в заезде оценивается из максимальной (суммарной или средней) оценки в 100 баллов. Для объективной оценки могут так же использоваться показания телеметрии. 8.3.5.Порядок оценки результатов заезда выбирается Судьями дрифта и оглашается на брифинге. Существует 2 (две) основных системы оценки, выраженных в баллах:

- Все критерии распределяются между тремя Судьями Дрифта, каждый из которых выставляет балл за свой критерий (в зависимости, от его удельного веса исходя из суммарной максимальной оценки 100 баллов), затем результаты суммируются, и пилот получает итоговый квалификационный балл за заезд.

- Каждый из Судей Дрифта, заявленных на Соревнование, (от 1 до 3 человек), выставляет свой балл исходя из максимума в 100 баллов, затем выводится средний балл среди выставленных всеми судьями, полученный результат является итоговым баллом, полученным Пилотом за квалификационный заезд.

8.3.6. Для определения результатов квалификации принимается во внимание лучший балл, полученный каждым пилотом в квалификационных (одиночных) заездах. В случае равенства баллов у двух и более пилотов, в расчет принимается первый лучший балл. В случае дальнейшего равенства баллов у двух или более участников, приоритет отдается Пилоту, выехавшему на квалификацию раньше своих соперников, если иной порядок подведения результата не указан в регламенте.

8.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ

8.4.1.Парный заезд (Хит) – заезд, в котором два автомобиля проходят Оцениваемый участок совместно. При этом лидер оценивается так же, как и в одиночном заезде, а преследователь – по тому, насколько он смог приблизиться к лидеру. При этом в отношении преследователя действуют и те же критерии, что и в отношении лидера (в частности, запрещено сокращать дистанцию за счет уменьшения угла заноса и пренебрежения другими критериями, применяемыми для оценки одиночного заезда).

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

8.4.3.Для оценки действий Лидера и Преследователя Судьи Дрифта устанавливают Судейское задание на Парные заезды, в котором могут быть обозначены дополнительные разрешенные параметры или введены дополнительные ограничения для Лидера и Преследователя.

8.4.4.Для каждой пары проводится серия из двух заездов:

- Первый зачетный заезд – один пилот проводит заезд в качестве лидера, выполняя судейское задание на оцениваемом участке. Он должен приближаться к нему, сохраняя контроль над скольжением и не препятствуя преследователю.

- Второй зачетный заезд – пилоты меняются местами.

- Ознакомительный заезд – предоставляется по решению организатора для пар пилотов стадии ТОП-32, для ознакомления Пилотами с состоянием покрытия и готовностью автомобиля к заездам. По результатам серии заездов (ХИТа), определяется победитель серии заездов. 8.4.5.Лидером в первом зачетном заезде назначается Пилот показавший лучший результат в квалификации.

8.4.6. Задача Преследователя – полностью повторить движения и траекторию Лидера, находясь как можно ближе к нему, но не допуская обгона. Действия преследователя оцениваются по следующим параметрам:

- Угол (Angle) – должен быть не меньше, чем у лидера;

- Приближение (Proximity);

- Траектория (Line) – траектория преследования по отношению к траектории лидера; • Синхронность (Mimics); Преследователь должен показать свою способность двигаться максимально близко и синхронно к лидеру, не обгоняя его. Задача Преследователя ехать максимально близко и параллельно лидеру и повторять его действия. Уменьшение угла заноса для увеличения скорости или сокращения дистанции от Лидера является ошибкой, за которую может быть снижена оценка. Обгон лидера допускается только для предотвращения опасной ситуации, возможных инцидентов или ситуации при которой может нарушиться плавный ход заезда.

8.4.7. В парных заездах запрещаются любые контакты между автомобилями. Контакт, повлекший изменение Лидером траектории по вине преследователя будут оценены Судьями как серьезная ошибка.

8.4.8.В случае равенства участников в серии заездов (ХИТе), назначается перезаезд из двух заездов, при этом перезаезд «ознакомительного» заезда не производится. Может быть назначено не более двух серий перезаездов. Если, по результатам серий, включая перезаезды, не выявлен победитель, то победителем признается Пилот, занявший более высокое место в квалификации.

**9. СУДЕЙСТВО**

9.1. Каждый заезд оценивают Судьи Дрифта являющиеся единственными лицами, которые могут консультировать пилота относительно толкования критериев судейства в рамках своего судейского задания. Судейские задания должны быть утверждены Руководителем гонки.

9.2. Удельный Вес каждого критерия (Стиль, Угол, Траектория) для конкретного Соревнования определяют Судьи Дрифта и КСК. Общие рекомендации:

- Стиль – 30;

- Угол – 30;

- Траектория – 40.

9.3. Общие критерии оценки и порядок начисления очков должны описываться в Регламенте Соревнования. Судейское задание на каждый этап должно быть опубликовано до начала квалификации и оглашено на брифинге для участников. При необходимости судьи могут вносить корректировки в судейское задание на парные заезды, которые должны быть опубликованы и оглашены на брифинге до начала парных заездов.

9.4. Критические ошибки – ошибки, за которые пилоту может быть аннулирован результат заезда, такие как:

- Разворот; -

- Критическое замедление или полная остановка; -

- Явное, видимое прямолинейное движение (без заноса);

- Дрифт с противоположным Судейскому заданию углом;

- Выезд за пределы гоночной дорожки 4-мя колесами;

- Критически большая дистанция от Лидера, полностью нарушающая рисунок заезда. Судьи Дрифта могут определить дополнительно другие ошибки и нарушения, оцениваемые как критические. Эти параметры должны быть четко отражены в Судейском задании.

9.5. Процедура старта описывается в Судейском задании и оглашается на брифинге участников. Для соблюдения основного принципа – не дать возможности Лидеру заезда создать существенный отрыв от Преследователя до начала оцениваемого участка, организатором может быть принято решение использовать стартовую шикану, либо респект зону. Дополнительно Судьями Дрифта может быть выдано разрешение Преследователю на возможность начала движения до подачи стартового сигнала.

9.5.1.Фальстартом Лидера считаются:

- Начало движения до подачи стартового сигнала; -

- Сбитый конус стартовой шиканы;

- Задержка на старте более 3-х секунд после подачи стартового сигнала;

- Значительное снижение темпа разгона (намеренное или случайное) до начала оцениваемого участка. За фальстарт Лидер получает предупреждение. В одном заезде можно получить не более 2-х предупреждений. В случае получения подряд 3-х предупреждений, данная ошибка пилота расценивается как критическая и данный заезд считается аннулированным.

**10. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ**

10.1. Пилотам запрещено двигаться на своем автомобиле по трассе в направлении, противоположном указанному Организатором, если только это не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции.

10.2. Работы с автомобилем могут производиться только в паддоке.

10.3. В ходе гонки двигатель можно запускать только используя пусковое устройство на борту автомобиля, за исключением паддока, где допускается использование внешнего пускового устройства.

10.4. Пилоты во время нахождения на трассе обязаны быть в застегнутом шлеме и быть пристегнуты ремнями безопасности.

10.5. Если у Пилота во время заезда возникли механические проблемы с автомобилем, не позволяющие продолжить движение, он должен покинуть трассу наиболее безопасным способом.

10.6. Если Пилот оказался участником инцидента, он не должен покидать место проведения Соревнования без разрешения Организатора.

10.7. Руководитель гонки имеет право остановить заезд в случае возникновения опасности для здоровья и жизни людей, находящихся на трассе. В этом случае, водители 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 маршалами.

10.8. Запрещена контактная борьба. При нарушении данного пункта к Пилоту могут быть применены санкции вплоть до дисквалификации с этапа соревнования и аннулирования его результатов.

**11. ДОПУСК К СОРЕВНОВНИЮ**

11.1. Для допуска к Соревнованию участник обязан пройти следующие процедуры:

- Подать заявку установленной формы;

- Оплатить заявочный взнос;

- Пройти техническую инспекцию;

- Пройти медицинский осмотр;

- Пройти административную проверку.

11.2. После прохождения административной проверки участнику присваивается стартовый номер и выдается соответствующий комплект наклеек от Организатора. Участнику выдаётся один комплект наклеек на все время проведения Соревнования.

11.3. Административная проверка проводится Главным секретарем Соревнования в секретариате в соответствии с расписанием.

11.4. Медицинская проверка проводится в медицинском центре Главным врачом Соревнования. В течение Соревнования в любой момент времени могут быть проведены повторные медицинские проверки участников. Пилот, не прошедший медицинскую проверку, не допускается к заездам. Употребление алкогольных напитков и нахождение на территории проведения соревнований в алкогольном опьянении запрещено. В случае положительного результата на алкогольное опьянение при повторной или основной медицинской проверке, пилот дисквалифицируется из Соревнования на весь сезон, стартовые взносы не возвращаются.

11.5. Предварительная техническая инспекция (ПТИ) проводится в Паддоке, в указанное в расписании время. На ПТИ должны быть представлены автомобили, полностью готовые к Соревнованию, в том числе с обязательными надписями, наклейками и пр. Представляя автомобиль и документы на ПТИ Пилот тем самым подтверждает соответствие заявленного автомобиля техническим требованиям. При выявлении несоответствия автомобиля Техническим Требованиям, указанные замечания должны быть устранены Пилотом до окончания ПТИ.

11.6. Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится в предстартовой зоне непосредственно перед каждым заездом, с целью проверки готовности автомобилей, устройств безопасности и экипировки Пилотов к заезду.

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

11.8. Автомобили, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде не допускаются.

11.9. Допущенный к участию в Соревновании Пилот обязан разместить выданные организатором наклейки на своем автомобиле согласно схеме размещения обязательной рекламы, представленной в Приложении №2 к настоящему Регламенту.

11.10. Автомобиль Пилота должен быть чист.

11.11. Организатор вправе обязать Пилота удалить находящиеся на автомобиле наклейки, не имеющие отношения к Соревнованию.

**12. ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ**

12.1. Если произошло резкое изменение погодных условий (сильный ветер, дождь, снег, град, критическое снижение видимости, изменение состояния покрытия трассы и пр.), проведение Соревнования может быть прекращено или временно приостановлено. В случае, когда это произошло во время квалификационных заездов, для определения пар в финальные заезды может быть применена процедура повторного проведения квалификационных заездов с аннулированием уже имеющихся результатов. Во время остановки Соревнования до принятия дальнейшего решения о продолжении Соревнования всем автомобилям разрешено провести техническое обслуживание в паддоке.

12.2. Если Руководитель гонки примет решение об остановке Соревнования, то победитель может быть определен по результатам квалификационных заездов. Если такое решение принято до завершения квалификации, такое Соревнование будет считаться несостоявшимся.

**13. ПЕНАЛИЗАЦИЯ**

13.1. За нарушения требований, предусмотренных Регламентом/Правилами, Организатор гонки может применять к участникам/водителям следующие меры воздействия, предусмотренные ст.152 СК РАФ, в том числе:

- замечание или общественное порицание;

- денежная пенализация;

- проигрыш в заезде;

- аннулирование результата в заезде;

- исключение из Соревнования.

13.2. Оплата денежной пенализации производится в секретариате в кратчайшие сроки после вынесения решения о пенализации. Пилот не оплативший денежную пенализацию не будет допущен к последующим заездам.

**14. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ. НАГРАЖДЕНИЕ**

14.1. Участники, показавшие по итогам каждого этапа Соревнования и занявшие по сумме баллов за все этапы Соревнования первый, второй и третий результаты, называются «Победитель этапа», «Серебряный призер этапа» и «Бронзовый призер этапа» соответственно.

14.2. Звание Победителя зимнего Кубка по дрифту «КАСИМОВ WINTER DRIFT» разыгрывается в личном зачете по сумме баллов всех этапов. В случае равенства очков во внимание принимается результат последнего этапа.

14.3. Начисление очков личного зачета производится по следующей таблице:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Парные заезды** | | **Квалификация** | |
| 1 место | 200 | 1 место | 25 |
| 2 место | 180 | 2 место | 21 |
| 3 место | 160 | 3 место | 19 |
| 4 место | 140 | 4 место | 17 |
| ТОП8 | 110 | 5-6 | 12 |
| ТОП 16 | 80 | 7-8 | 9 |
| ТОП 32 | 40 | 9-12 | 6 |
|  |  | 13-16 | 4 |
|  |  | 17-24 | 2 |
|  |  | 24-32 | 1 |

14.4. Командный зачет разыгрывается по сумме баллов всех этапов. В случае равенства очков во внимание принимается результат последнего этапа.

**15. ПРОТЕСТЫ И АППЕЛЯЦИИ**

15.1. Протесты и апелляции подаются в соответствии с требованиями СК РАФ.

Регламент является официальным вызовом на соревнования.

**Приложение №1**

**«к Регламенту проведения соревнований по дрифту»**

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

**к легковым автомобилям,**

**участвующим в соревнованиях по дрифту.**

Автомобили, оборудованные каркасом безопасности, должны соответствовать требованиям Приложения 24 к КиТТ глав 1 и 3 . Применение каркасов безопасности, не соответствующих требованиям пункта 1 главы 1 [данного документа](http://www.raf.su/images/stories/doc/ejerafnik_2021/2/kitt_24_2021.pdf) (http://www.raf.su/images/stories/doc/ejerafnik\_2021/2/kitt\_24\_2021.pdf), может быть описано регламентом соревнования.

Нижеописанные требования распространяются только на автомобили, не оборудованные каркасом безопасности. Общие требования, описанные в главе 1 данного документа, распространяются только, если это явно указано ниже.

**1. Автомобили**

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

1.2 К участию в соревнованиях не допускаются спорт. прототипы и транспортные средства на пространственной раме.

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

• Допускаются изменения, внесенные в автомобили, благодаря которым привод осуществляется 100% на заднюю ось.

• К участию не допускаются автомобили, привод которых изменен на задний с применением электронных устройств (контроллеры полного привода).

1.4 Соответствие техническим требованиям автомобиля участника определяется техническим комиссаром гонки.

**2. Безопасность**

2.1 Автомобили участвующие в соревнованиях рекомендуется оснастить каркасом безопасности.

2.1.1 Вварные каркасы безопасности должны соответствовать требованиям ст.253 Приложения J MCK 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 MCK FIA, либо болтовых каркасов заводского изготовления.

2.1.3 Допускается применение дуг безопасности (rollbar) минимально соответствующих схеме: либо дуг (rollbar) заводского изготовления. 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. 

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

2.2 Сиденье пилота должно быть заводское, допускается установка сиденья от другого серийного автомобиля. Сиденье должно быть установлено на заводские точки крепления.

2.2 Ремни безопасности заводские, допускается применение ремней заводского изготовления, предназначенные для автомобильного спорта и имеющие соответствующий сертификат EC («клубные ремни»). Допускается установка жесткого кресла спортивного типа, в таком случае оно должно соответствовать Приложению 24 к КиТТ пункту 1 главы 3, а его крепление пункту 1.2 главы 1, а ремни безопасности пункту 2 главы 3 данного документа. <http://www.raf.su/images/stories/doc/ejerafnik_2021/2/kitt_24_2021.pdf>

2.3 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.

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

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

**3. Кузов**

3.1 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.

3.2 Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.

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

3.2.2 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 находится в автомобиле.

3.2.3 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.

3.2.4 Буксирные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

3.3 Внутренняя полость дверей должна быть закрыта заводской обшивкой дверей, либо листовым негорючим материалом (алюминий/железо толщиной 0.5мм и более или не горючий полимер толщиной более 1 мм) и предотвращать контакт водителя с внутренними механизмами в двери и деталями запорного устройства.

3.4 Запрещается удалять и облегчать несущие элементы кузова (за исключением изменений, описанных в п. 5.2.3 настоящего Регламента). 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 добавление к силовым элементам кузова элементов крепления подвески и подрамников.

3.5 Разрешается замена любых штатных навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов).

3.6 Во время проведения квалификационных и парных заездов не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера. В случае повреждения внешних элементов кузова во время проведения соревнования и невозможности устранить повреждения, допускается продолжение участия в соревновании с отсутствующими элементами кузова, при условии разрешения Технического комиссара.

3.7 Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны. Задние фонари должны иметь оригинальную форму и места расположения. Допускается демонтаж одной из передних фар с целью создания дополнительного воздуховода.

3.8 Лобовое стекло – оригинальное, промышленного изготовления. ВОЗМОЖНО применение стекла из поликарбоната специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля Разрешается замены боковых стекол и заднего ветрового стекла на поликарбонат. минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их вклеивание или установка соответствующих уплотнителей. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната При отсутствии боковых стекол обязательно применение Водителем шлема с визором, полностью закрывающим лицо.

3.9 Наружные зеркала заднего могут быть заменены на неоригинальные. Удаление зеркал заднего вида запрещено.

3.10 Антикрылья и спойлеры являются дополнительными элементами кузова, и их конструкция не ограничена. Антикрыло должно быть надежно прикреплено к автомобилю. Использование быстроразъемных устройств запрещено. Антикрыло должно дополнительно крепиться к автомобилю стальным тросом, диаметром не менее 3 мм.

3.11 При виде сверху на автомобиль, колеса должны быть эффективно закрыты крыльями не менее чем на всю ширину рабочей поверхности шины. Допускается использование прочно закрепленных пластиковых фендеров.

3.12 Ни одна из частей автомобиля, за исключением ободов и/или шин, не должна касаться земли, когда из всех шин, расположенных с одной стороны автомобиля (левой или правой), выпущен воздух. Чтобы проверить это, удаляются «золотники» шин, расположенных с одной стороны автомобиля.

3.13. Установка в салоне автомобиля видео и фото аппаратуры должна производиться с согласованием технического комиссара и обеспечивать безопасное закрепление. Установка аппаратуры в водительской четверти салона запрешена

**4. Двигатель, его системы, трансмиссия**

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

4.2 Система впуска и выпуска не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Система выпуска должна быть металлической. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля. Концевая труба системы выпуска должна быть выведена назад, вбок, капот, либо передние крылья автомобиля. Окончание трубы системы выпуска не должно выступать за периметр кузова (вертикальная проекция по бамперам, порогам и крыльям). Не допускается проводка выхлопной трубы через салон автомобиля и элементы его кузова, за исключением вывода данной трубы через специально изготовленный тоннель в пороге или лонжероне. Такой тоннель обязан иметь круглую форму и быть выполнен на всю длину из металла, по своим свойствам и толщине (минимум) идентичного тому, из которого сделаны пороги или лонжероны. Он обязан быть приварен к порогу и/или лонжерону и не может выступать из него. Внутренний диаметр данного тоннеля обязан превышать наружный диаметр трубы выхлопной системы настолько, сколько необходимо для исключения их контакта между собой. Указанный тоннель запрещено располагать под передней дверью автомобиля и выше ее нижнего среза. Вблизи концевой части выхлопной системы не допускается располагать горючие предметы и материалы (например, бензобак)

**4.3 Топливная система**

4.3.1 Количество, марка и тип топливного насоса свободное.

4.3.2 Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа. Магистрали могут проходить через салон, но без разъемов внутри кроме мест прохождения через передние и задние переборки. Запрещается прокладка топливных магистралей в непосредственной близости от карданного вала.

4.3.3 Расположении топливных насосов и фильтров внутри салона запрешено.

4.3.4 Разрешается установка топливных баков индивидуального или заводского производства. Рекомендуется установка безопасного бака согласно требованиям п.14 Ст. 253 Приложения «J» к МСК ФИА или стандарта SFI 28.1 и выше. Крепление бака на новом месте должно быть осуществлено не менее чем двумя стальными лентами минимальным размером 20\*0,8 мм с болтами диаметром не менее 10 мм. Гайки таких болтов должны быть выполнены на усилительных пластинах с противоположной части элемента кузова по аналогии с болтами ремней безопасности. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5 мм и площадью не менее 1000 мм2. Топливный бак и его заливная горловина, расположенные в салоне или багажном отсеке, должны быть отделены от пассажирского салона жестким кожухом (обязателен для двухобъемных автомобилей) или жесткой перегородкой, непроницаемыми для жидкости и огня.

4.4 Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключающий утечки жидкости, емкостью не менее 0.5 литра (рекомендуется объемом 2 литра) выполненный из полупрозрачной пластмассы или включающий прозрачную панель, надежно закрепленный в моторном отсеке. Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов.

4.5 Оригинальный расширительный бачок охлаждающей жидкости может быть заменен на другой при условиях, что он установлен в моторном отсеке или в багажнике и отделен от салона .

4.6 В случае нахождения в салоне элементов системы охлаждения с теплоносителем, эти элементы должны быть закрыты защитными термостойкими кожухами. Элементы системы охлаждения должны быть выполнены из метала. Присутствие соединений и разъёмов системы охлаждения в салоне запрещено

4.7 Маховик, КПП, главная пара, блокировка дифференциала свободные.

**5. Рулевое управление**

5.1 Разрешается установка любого руля с замкнутым ободом, кроме изготовленных и ли имеющих элементы из дерева.

5.2 Не допускается установка рулевого колеса с видимыми повреждениями

5.3 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.

**6. Тормозная система**

6.1. Тормозные механизмы должны быть заводского изготовления, допускается их замена на аналогичные детали от любых автомобилей серийного производства.

6.2 Допускается оснащение регулятором тормозных сил, он может быть расположен в салоне.

6.3 Ручной тормоз может быть оборудован гидроприводом, для этого допускается установка в салоне гидроцилиндра и расширительного бачка, емкостью не более 100 мл, с крышкой исключающей протекание жидкости при любом положении автомобиля, а также организация трубопроводов, они должны быть либо цельнометаллическими, либо шлангами авиационного типа в металлической оплетке. Фиксатор ручного тормоза может быть деактивирован или удален.

**7. Подвеска**

7.1 Амортизаторы, пружины, опоры стоек, стабилизаторы, рычаги свободные

**8. Колеса, Диски, Шины**

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

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

8.3 Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками при условии, сохранения присоединительных размеров колесных дисков и ступиц. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки. Болты должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

8.5 Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

8.6 Для увеличения колеи разрешено использование проставок.

8.7 Разрешается использование зимних шипованных автомобильных шин, предназначенных только для использования на дорогах общего пользования, без видимых повреждений и деформаций. Запрещена замена шипов на ремонтные.

8.8 **Максимально разрешенный диаметр шин R14 ширина шины свободная.**

**9. Электрооборудование**

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

9.2 Если аккумулятор перенесен с исходного места;

1) То его крепление к кузову должно быть выполнено при помощи металлического поддона с закраинами и двух металлических скоб размером не менее 20\*0,8 мм с изолирующим покрытием. Для этих креплений должны использоваться болты или шпильки, диаметром не менее 10 мм, с усилительными пластинами под каждым болтом или шпилькой, 8 толщиной не менее 3 мм и площадью поверхности не менее 20 см2, расположенными с обратной стороны кузовной панели. Крепление каждого из перечисленных элементов (поддон, кожух, аккумулятор) должно быть независимым. Разрушение любого элемента не должно ослаблять остальное. Аккумулятор, содержащий жидкий электролит должен быть закрыт диэлектрическим кожухом, непроницаемым для жидкости, закрепленным независимо от аккумулятора, и иметь вентиляцию с выходом за пределы кузова. Если аккумулятор - сухая батарея, то аккумулятор и его клеммы должны быть закрыты сплошной крышкой из диэлектрического материала.

2) Рекомендуется 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 месте и пристегнутым ремнями безопасности.

9.3 Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях и заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.

**10. Экипировка участников**

10.1 Обязательно применение закрытого или открытого защитного шлема для Авто, мото или картинга.

10.2 Обязательно использование одежды с длинным рукавом, длинных штанов закрывающих голень, высокие носки. Материал одежды ХБ (Хлопчатобумажная ткань). Обувь закрытого типа, полностью закрывающую голеностоп.

10.3 Рекомендуется использование экипировки по требованиям Приложения 15 к КиТТ

Приложении №2