



**Правила
проведения, организации и технический регламент соревнований
по любительскому дрифту
«UGOL» на 2019 год.
(Регламент).**

Казань 2018

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила и Технический регламент являются основным документом для организации и проведения соревнований и определяет требования к автомобилям и экипировке водителей, участвующих в любительских соревнованиях по дрифту «Ugol» города Казани, 2019 года.

2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

СОРЕВНОВАНИЕ – спортивное мероприятие, в котором определяются итоговые результаты, и производится вручение призов.

ДРИФТИНГ – спортивное автомобильное соревнование по вождению автомобиля в управляемом заносе, проходящее полностью на специально подготовленной трассе.

ЗАНОС – снос одной или двух осей автомобиля относительно траектории движения

УЧАСТНИК – физическое или юридическое лицо, прошедший регистрацию и заявившее автомобиль для участия в соревновании.

ОРГАНИЗАТОР – юридическое или физическое лицо, организовывающее соревнование по дрифту.

РЕГЛАМЕНТ – обязательный официальный документ, описывающий детали проведения многоэтапного соревнования.

ТРАССА – специально подготовленная для проведения соревнований по дрифтингу трасса.

ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК (ЗОНА КЛИПИНГА) – часть трассы соревнований, на которой происходит оценка выступления участников судьями. Оцениваемый участок обязательно должен иметь обозначенное начало и конец.

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1. ВОДИТЕЛИ И УЧАСТНИКИ

3.1.1. К участию в Соревнованиях допускаются любые физические лица (не моложе 18 лет), имеющие действующее водительское удостоверение соответствующей категории.

3.1.2. Соревнование проводится среди участников, подавших Заявку и прошедших регистрацию.

3.1.3. Во время Соревнований Водитель имеет право использовать только заявленный и прошедший техническую инспекцию автомобиль.

3.1.3.1. В случае наличия у водителя/команды одного или нескольких запасных автомобилей, каждый запасной автомобиль должен пройти техническую инспекцию до соревнований наряду с остальными участниками.

3.1.4. Участники, не обладающие по мнению Руководителя Соревнования достаточным уровнем подготовки и представляющие опасность для зрителей, соревнующихся и/или персонала Соревнований могут быть решением судейской бригады отстранены от тренировок или Соревнования.

3.1.5. На водителе должна быть надета одежда закрывающая участки тела, кроме лица. Водитель должен быть экипирован шлемом. При установке не оригинального рулевого колеса (спортивного руля) желательно использование спортивных перчаток.

3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

Заявки на участие подаются Организатору в предусмотренной для этого форме.

Организатор вправе отказать Участнику в приеме Заявки. В этом случае он обязан официально известить заявителя с указанием причины отказа на указанный в адрес электронной почты в течение 5 рабочих дней после получения Заявки, но не позднее окончания срока приема Заявок.

3.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

Стоимость двух дней участия, включая тренировочные сессии в первый день, составляет 2000 руб. по предварительной заявке.

Стоимость регистрации в день соревнований - 3000р, без возможности тренировочных заездов.

3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.4.1. К Соревнованиям допускаются все автомобили, отвечающие нижеуказанным Техническим Требованиям и требованиям безопасности, а также прошедшие проверку Технической Комиссии Соревнований. Окончательное решение о допуске автомобиля к Соревнованиям принимается Главным Техническим Инспектором или Руководителем гонки.

3.4.2. Организаторы оставляют за собой право снять автомобиль участника с Соревнований в случае, если его технические характеристики изменились или его дальнейшая эксплуатация во время Соревнования может быть опасна для имущества или жизни и здоровья зрителей, самого участника, Организаторов или третьих лиц.

3.4.3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

3.4.3.1. К участию в Соревнованиях допускаются автомобили с любым объёмом двигателя, независимо от наличия либо отсутствия турбины.

3.4.3.2. Допускаются автомобили только с приводом на заднюю ось.

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

3.4.3.4. Допускаются изменения, внесенные в полноприводные автомобили, благодаря которым привод на данных автомобилях осуществляется 100% на заднюю ось. Не допускаются изменения, благодаря которым привод был изменен на задний, с применением электронных

устройств (контроллеры полного привода).

3.4.3.5. Автомобиль участника может быть оборудован каркасом безопасности по желанию. Серийные автомобили не должны иметь скрытых и явных повреждений, нарушающие геометрию кузова.

3.4.3.6. Автомобиль должен быть оборудован ремнями безопасности, находящимися в исправном состоянии.

Использование ремней безопасности заводской конструкции допускается при наличии заводского кресла водителя/пассажира.

При установке кресла (или кресел), не предусмотренного заводской конструкцией (например, спортивного кресла с более развитой боковой поддержкой), рекомендуется применение спортивных многоточечных ремней безопасности следующих конструкций:

Допускается использование 3-точечных ремней безопасности с Y-образным креплением задней точки («клубные ремни»).

Допускается использование 4-5-6-точечных ремней для автоспорта. Омологация на такие ремни не обязательна.

При использовании спортивных многоточечных ремней безопасности (как «клубных», так и для автоспорта) не допускается крепление ремней к креплениям кресел (салазкам).

3.4.3.7. Допускается использование покрышек любого типа без видимых повреждений и деформаций, кроме покрышек с шипами с высотой выступа более $1,2 \pm 0,3$ мм. (Запрещается использование покрышек типа «Супершип» и резины с ошиповкой от грузовых шин).

3.4.3.8. Кузов должен соответствовать заводской конструкции для данной модели.

3.4.3.9. 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.

3.4.3.10. Запрещено удалять с целью облегчения несущие элементы кузова (продольные и поперечные жёсткости и конструкции коробчатого сечения).

3.4.3.11. Обязательно применение только оригинального (предусмотренного заводом-изготовителем) лобового стекла типа «Триплекс».

Разрешается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Способ установки - вклеивание и установка соответствующих уплотнителей. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.

3.4.3.12. Автомобиль не должен иметь полное затемнение (тонировку) фронтального лобового остекления. Допускается наклеенная полоса тонирующей пленки в верхней части лобового стекла шириной не более 30% от площади стекла.

3.4.3.13. Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также стоп-сигналы) должны быть исправны.

Допускается демонтаж одной из передних фар с целью создания дополнительного воздуховода.

3.4.3.14. При движении по трассе рекомендуется закрывать водительское окно и/или установить защитную гоночную сетку для окон.

3.4.3.15. Стекла фар и боковых зеркал в обязательном порядке должны быть оклеены прозрачной пленкой (скотчем), не позволяющей разлетаться осколкам в случае их разбивания.

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

3.4.3.17. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.

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

3.4.3.19. Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин.

3.4.3.20. 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.

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

3.4.3.22. Не допускается болтающаяся проводка и ЭБУ без крепежа, лежащий на полу.

3.4.3.23. Автомобиль должен быть оборудован системой пожаротушения, либо иметь огнетушитель в салоне или в специальных местах крепления. Расположение огнетушителя должно позволять пилоту в случае возгорания беспрепятственно и быстро иметь к нему доступ.

3.4.3.24. Аккумулятор должен быть надежно закреплен.

4.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

4.1.1. ОФИЦИАЛЬНОЕ ЛИЦО – лицо, наделенное полномочиями для исполнения определенных функций в ходе соревнования.

- РУКОВОДИТЕЛЬ СОРЕВНОВАНИЯ;
- СУДЬЯ СОРЕВНОВАНИЯ;
- ОФИЦЕР СТАРТА (СТАРТЕР);
- ОФИЦЕР ФИНИША;

- ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР;
- ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ;
- ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ;
- ЖУРНАЛИСТ ПРЕСС-ЦЕНТРА;

Официальные лица имеют право выполнять только те функции, для выполнения которых они назначены. Одно и то же лицо может быть назначено для выполнения нескольких функций при наличии соответствующей квалификации.

4.1.2. СПОРТИВНЫЕ КОМИССАРЫ И СУДЬИ СОРЕВНОВАНИЯ ПО ДРИФТУ обладают на соревновании высшей спортивной властью и правом принятия окончательных решений по всем вопросам применения спортивной регламентации.

4.2. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

4.2.1. Обо всех поступивших протестах немедленно, в течении 5 минут сообщается Спортивным комиссарам (Судьям соревнования), которые рассматривают все протесты, по возможности, сразу же после их подачи, однако слушания по протестам, которые не могут повлиять на ход соревнования, могут быть рассмотрены в конце соревнования.

Все стороны, связанные с протестом или спорной ситуацией, а также приглашенные Судьями свидетели, должны быть заслушаны при рассмотрении протеста. В случае если Спортивные комиссары (Судьи соревнования) уверены, что все заинтересованные стороны получили приглашения, но одна или некоторые из них отсутствуют, решение может быть принято и в отсутствие этих сторон.

5. ПОДРОБНАЯ СХЕМА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1. Участники, прошедшие «отборочный тур», брифинг и техническую инспекцию допускаются к зачетным заездам этапа Чемпионата. Согласно принципу проведения Соревнований зачетные заезды делятся на Одиночные зачетные заезды (см. п. 5.1.3. Регламента) и парные зачетные заезды (см. п.5.1.4. Регламента). По результатам зачетных заездов в этапе Чемпионата участники получают определенное количество баллов в общий зачет Чемпионата (см. п. 5.1.3. Регламента).

5.1.2. Тренировочные сессии

5.1.2.1. За день до начала соревнований, участникам дается возможность прохождения тренировочных сессий.

По предварительной заявке со вступительным взносом, участник может принять участие в 3х заездах по 10 минут.

5.1.3. Одиночные зачетные заезды

5.1.3.1. В день проведения этапа Чемпионата проводятся одиночные зачетные заезды всех зарегистрированных участников Чемпионата, прошедших «отборочный тур», брифинг и Техническую инспекцию.

5.1.3.2. В одиночных зачетных заездах всем участникам предоставляются 3 попытки прохождения трассы: все три попытки являются зачетными.

5.1.3.3. Итоговая оценка выставляется участнику по результатам 1 лучшей из 3 попыток прохождения трассы.

5.1.3.4. По результатам (полученным баллам) одиночных зачетных заездов отбираются лучшие 16 участников, набравшие наибольшее количество баллов с 1 по 16 места. Эти 16 лучших участников составляют «ТОП 16» и зарабатывают положительное количество баллов за этап (подробнее о начислении баллов за этап – см. в п. 5.1.5. Регламента).

5.1.3.5. Участники, занявшие с 1 по 8 места в одиночных зачетных заездах, составляют «ТОП 8» и проходят в следующий тур соревнования – «парные зачетные заезды». В случае принятия решения о проведении парных заездов

для 16 пилотов, участники, занявшие с 1 по 16 места в одиночных зачетных заездах, составляют «ТОП 16» и проходят в следующий тур соревнования – «парные зачетные заезды».

5.1.4. Парные зачетные заезды

5.1.4.1. Восемь/шестнадцать лучших участников по результатам одиночных зачетных заездов проходят в «ТОП 8» (четвертьфинал) / «ТОП 16» (1/8 финала), где проводятся парные зачетные заезды.

5.1.4.2. Участники из формируют сетку парных заездов, по которой участник, занявший первое место в «ТОП 8»/«ТОП 16», соревнуется с участником, занявшим восьмое место в «ТОП 8» или шестнадцатое место в «ТОП 16». Таким образом, в «ТОП 8», к примеру, формируется 4 парных заезда по принципу «#1 против #8», «#3 против #6», «#4 против #5», «#2 против #7».

5.1.4.3. При проведении парных заездов для «ТОП 16», 8 победителей каждого из 8 парных заездов «ТОП 16» (1/8 финала) проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 8» (четвертьфинал)

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

5.1.4.5. 2 победителя 2 парных заездов «ТОП 4» (полуфинала) проходят в в следующий тур — Финальный парный заезд за 1-2 места. Победитель финального парного заезда получает 1-е место на этапе Чемпионата. Проигравший в финальном парном заезде получает 2-е место на этапе Чемпионата.

5.1.4.6. 2 проигравших в 2 парных заездах «ТОП 4» (полуфинала) соревнуются в парном заезде за 3-4 места. Победитель парного заезда за 3-4 места получает 3-е место на этапе Чемпионата. Проигравший в парном заезде за 3-4 места получает 4-е место на этапе Чемпионата.

5.1.5. Распределение баллов общего зачета Чемпионата

По результатам одиночных и парных зачетных заездов в этапе Чемпионата участники получают следующее количество баллов в общий зачет Чемпионата.

5.1.5.1. Распределение баллов общего зачета Чемпионата по занятым местам:

1 место 100 баллов + баллы за «ТОП 16»

2 место 88 баллов + баллы за «ТОП 16»

3 место 78 баллов + баллы за «ТОП 16»

4 место 69 баллов + баллы за «ТОП 16»

Оставшиеся в «ТОП 8» 61 балл + баллы за «ТОП 16»

Оставшиеся в «ТОП 16» 54 балла + баллы за «ТОП 16»

Также к баллам общего зачета Чемпионата каждого участника прибавляются дополнительные баллы, согласно занятому месту во время одиночных зачетных заездов в «ТОП 16»

5.1.5.2. Дополнительные баллы в «ТОП 16»

#1 в «ТОП 16» 8 баллов

#2 в «ТОП 16» 7 баллов

#3 в «ТОП 16» 6 баллов

#4 в «ТОП 16» 5 баллов

#5 в «ТОП 16» 4 балла

#6 в «ТОП 16» 4 балла

#7 в «ТОП 16» 3 балла

#8 в «ТОП 16» 3 балла

#9 в «ТОП 16» 2 балла

#10 в «ТОП 16» 2 балла

#11 в «ТОП 16» 2 балла

#12 в «ТОП 16» 2 балла

#13 в «ТОП 16» 1 балл

#14 в «ТОП 16» 1 балл

#15 в «ТОП 16» 1 балл

#16 в «ТОП 16» 1 балл по окончании заключительной технической инспекции или брифинга.

5.2. РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ.

5.2.1. Все прибывшие на соревнование участники должны пройти регистрацию, административные и технические проверки. Дату и время начала регистрации и проверок размещены в программе соревнований.

5.2.2. Регистрация и административные проверки должны проходить в ШТАБЕ соревнования, штаб располагается в непосредственной близости от трассы соревнования.

5.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.

5.3.1. Все автомобили, участвующие в соревновании должны пройти техническую инспекцию, время и место которой размещены в программе соревнований

5.3.2. Техническую инспекцию проводит ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР соревнования.

5.3.3. Основная задача технической инспекции – проверка на соответствие автомобилей участников техническим требованиям, предъявляемым к автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифту и проверка экипировки водителя.

5.4. ТРЕНИРОВКИ

5.4.1. Организатор предоставляет всем участникам возможность трех тренировочных сессий по 10 минут на трассе соревнования.

5.4.2. К тренировкам допускаются только зарегистрированные за 1 день до дня соревнований участники, прошедшие административные и технические проверки.

5.2.2. Перед началом тренировки руководитель соревнования должен организовать проведение брифинга водителей и участников с судьями.

5.2.3. Если во время тренировочных или квалификационных заездов автомобиль покидает пределы трассы, его постоянно разворачивает, он имеет контакты с ограждениями и элементами трассы, разрушая их или для удаления автомобиля с трассы необходим эвакуатор – такой водитель может быть отстранены от дальнейшего участия или по решению Главного судьи к нему применен штраф – в виде лишения одного круга в зачетных заездах или исключения из участия в соревновании.

5.5. НАГРАЖДЕНИЕ.

5.5.1. Награждение победителя и призеров соревнования может проводиться, как после окончания соревнования, так и в течении времени соревнования.

6. СУДЕЙСТВО ЗАЧЕТНЫХ ЗАЕЗДОВ

6.1. Судейство одиночных заездов

Оценка одиночных заездов осуществляется судьями по 4 основным критериям:

- Траектория
- Угол
- Скорость
- Зрелищность

Одиночные заезды оцениваются по «системе снижения баллов», когда каждый участник начинает оценочный заезд с идеальным счетом в 100 баллов. Судьи вычитают баллы из 100, когда участник будет совершать ошибки в течение заезда. Вычитание будет начинаться с -1 и далее по 1

баллу по каждому из критериев оценки заезда. Ноль штрафных баллов (т.е. 100 баллов, сохраненные участником по окончании заезда) означает стопроцентное, идеальное прохождение трассы.

Если 2 или более участников набирают одинаковое количество баллов в одиночных зачетных заездах, победитель определяется путем повторного заезда данных участников. В повторном заезде также по вычитанию штрафных баллов из 100 оцениваются траектория, угол заноса, скорость и зрелищность. Однако, эти баллы в зачет не идут – по данным баллам определяется только победитель и проигравший в спорном заезде, занимающие после переезда соответствующие места.

6.1.1. «Траектория» — идеальная линия, по которой участник должен следовать на трассе. Общая оценка участника будет существенно снижена за несоблюдение данной траектории.

Траектория состоит из внутренних и внешних «точек клиппинга». Удаленность автомобиля участника от «точек клиппинга» во время движения по трассе отражается в вычитании штрафных баллов из счета участника по критерию «траектория».

«Точка клиппинга» — ключевая зона на трассе, в которой автомобиль участника должен двигаться в состоянии заноса задней оси максимально близко к данной точке, тем самым следуя корректной с точки зрения судейства траектории. «Точки клиппинга» делятся на внутренние и внешние.

«Точки клиппинга» отмечаются на трассе специальными высокими конусами, рядом с которыми установлены малые конусы (стандартных размеров). В случае максимально близкого прохождения автомобиля к «точкам клиппинга» запрещено сбивать высокие конуса (за сбивание высокого конуса – штрафные баллы по критерию «траектория»), но возможно сбивание малых конусов, расположенных вплотную к высоким конусам «точек клиппинга» (за сбивание малого конуса – штрафные баллы не начисляются, а наоборот повышается оценка за заезд).

Внутренняя «клиппинг-точка» — зона на трассе, в которой баллы участника определяются тем, насколько близко от точки (отмеченной специальными конусами) проходит передняя часть автомобиля (передний бампер), когда автомобиль участника движется в заносе. Внутренняя «клиппинг-точка» размещается на внутренней стороне трассы, как правило, на вершине поворота.

Внешняя «клиппинг-точка» — зона на трассе, в которой баллы участника определяются тем, насколько близко от точки (отмеченной специальными конусами) проходит задняя часть автомобиля (задний бампер), когда автомобиль участника движется в заносе. Внешняя «клиппинг-точка» размещается на внешней стороне трассы.

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.

Штрафные баллы по критерию «траектория» ранжируются от 0 до -30 баллов

6.1.2. «Угол» — угол заноса автомобиля, который может задать и контролировать участник на протяжении всего оцениваемого участка трассы. Этот фактор особенно важен при вхождении в первый поворот трассы. В случае потери угла заноса начисляются штрафные баллы по критерию «угол».

Штрафные баллы по критерию «угол» ранжируются от 0 до -30 баллов

6.1.3. «Скорость» — скорость, которую автомобиль участника развивает на протяжении всего оцениваемого участка трассы, является третьим оценочным критерием. Основанием для оценки скорости является в большей мере входная скорость – т.е. скорость вхождения в первый поворот трассы. Но также оценивается и умение участника пользоваться

большой мощностью своего автомобиля, чтобы во время продолжительного заноса не терять, а зачастую и увеличивать свою скорость движения в заносе.

Штрафные баллы по критерию «скорость» ранжируются от 0 до -30 баллов

6.1.4. «Зрелищность» — энергетика и эффектность, которые демонстрирует участник во время заезда. Это может быть и большое количество дыма из-под колес, и ранняя инициация дрифта перед входом в первый поворот, и резкая перекладка с одного бока на другой.

Критерий «зрелищность» — единственный из всех критериев, который не вычитает, а прибавляет баллы к общему счету участника.

Дополнительные баллы по критерию «зрелищность» ранжируются от 0 до +10 баллов

6.2. Судейство парных заездов

6.2.1. Критерии судейства парных заездов:

Судейство парных заездов осуществляется судьями по тем же 4 основным критериям, что и в одиночных заездах (траектория, угол, скорость и зрелищность), но участники оцениваются в паре по принципу «лучше/хуже».

«Траектория» оценивается аналогично одиночным заездам по расположенным на трассе клиппинг-поинтам. Участник, который едет к клиппинг-поинту ближе другого, получает преимущество в счете.

«Угол» оценивается также, как и в одиночных заездах, но в относительном сравнении обоих участников на трассе.

«Скорость» оценивается аналогично критерию «угол» — в относительном сравнении двух участников на трассе.

«Зрелищность» в парных заездах учитывается также как и в одиночных заездах, если участник демонстрирует большое количество дыма из-под ведущих колес, раннюю инициацию дрифта перед входом в первый поворот, резкую перекладку с одного бока на другой. Также в парных заездах в

категории «зрелищность» добавляются баллы, если преследующий участник может ехать близко к первому, а также с максимальной точностью повторяет движения первого автомобиля (что называется "быть тенью" первой машины).

Судьи распределяют 10 баллов между участниками парного заезда (например, если один из участников выступил лучше другого, то оценки им будут выставлены в соотношении «7/3» (общая сумма = 10); если, к примеру, оба участника показали одинаковое мастерство, то оценка будет «5/5»).

6.2.2. Принципиальная схема проведения парных заездов:

Парный заезд состоит из 2 заездов: сначала первый участник лидирует, а второй его догоняет. Затем участники меняются местами, и теперь второй лидирует, а первый его догоняет.

По результатам этих 2 заездов баллы участников суммируются и участник, получивший большее количество баллов, становится победителем парного заезда.

6.2.3. Правила старта машин в парных заездах:

При постановке на старт автомобили участников становятся один за другим. При старте и движении по разгонной прямой до первого створа ворот участники должны разгоняться равномерно, не обгоняя и не удаляясь друг от друга. После проезда створа ворот автомобили могут приближаться, удаляться и обгонять друг друга на трассе, только при соблюдении нижеследующих правил.

При движении по разгонной прямой до первого створа ворот:

автомобиль преследующего участника может двигаться по всей ширине разгонной прямой, но не должен обгонять впереди идущий автомобиль и выезжать своим передним бампером за границу заднего бампера. В случае нарушения данного правила, заезд останавливается и запускается заново.

автомобиль лидирующего участника может двигаться по всей ширине разгонной прямой, но не должен удаляться от преследующего участника

(зачастую за счет большей мощности лидирующего автомобиля) более чем на 2 корпуса (~8-10м). В случае нарушения данного правила, заезд останавливается и запускается заново.

6.2.4. Обгоны в парных заездах:

Обгоны не запрещены, но обгонять можно только в крайнем случае, если соперник едет значительно медленнее и по слишком широкой траектории, и обгон не мешает дальнейшему движению соперника. Обгон в парном дрифте — крайне опасный маневр, и если попытка обгона будет совершена, не отвечая вышеуказанным правилам — обгоняющий получит штрафные баллы.

6.2.5. Контакты в парных заездах:

Контакты в парных заездах означают потерю баллов у того участника, который первым совершил ошибку, приведшую к контакту.

Если первого участника развернуло (или он потерял контроль над заносом — т.е. чрезмерно сильный занос, из-за которого его автомобиль почти остановился), и второй допустил контакт из-за такой ошибки первого — первый получает 0, а второй 10 баллов (т.е. у первого участника здесь может быть нарушение согласно пунктам 8.3.1 или 8.3.3 Регламента).

Если первый участник выехал за границы трассы 1 или 2 колесами и затем попытался вернуться на трассу, продолжая занос, но существенно снизив скорость, из-за чего второй участник не смог избежать контакта — первый также получает 0 баллов, а второй — 10.

Если второй участник допустил контакт без вышеуказанных нарушений/ошибок первого пилота — второй получает 0 баллов, а первый — 10 баллов.

Административная и финансовая ответственность участников в случае контакта в парных заездах на Чемпионате не зависит от судейских оценок и делится между участниками. Т.е. каждый участник в случае контакта ремонтирует свою машину самостоятельно, независимо от того, кто виноват в контакте на трассе. Любые попытки переложить финансовую

ответственность на другого участника (возможно даже виновного в контакте) будут жестко пресекаться, вплоть до дисквалификации. Выезжая на трассу абсолютно все участники должны отдавать себе отчет в том, что это спортивное состязание, и здесь возможны контакты, в том числе и по чужой вине.

6.2.6. Развороты в парных заездах:

В случае разворота одного из участников во время парного заезда, он автоматически получает 0 баллов, в то время как его оппонент зарабатывает все 10 баллов (независимо от качества его выступления).

В случае если оба участника допустили разворот, то 0 баллов получает тот, кто совершил разворот первым.

6.2.7. Перезаезды:

В случае, если по результатам этих двух заездов (общий результат парного заезда) участники имеют равное количество баллов, судьями объявляется «перезаезд», и участники заново проезжают 2 заезда, меняясь местами.

В случае, если по результатам этих двух заездов участники имеют близкое к равному количество баллов (с разницей не более 2 баллов), судьи имеют право назначить «перезаезд», но оставляют это право за решением судейской коллегии.

6.3. Обнуление счета (в одиночных и парных зачетных заездах)

Общее количество баллов в попытке приравнивается к нулю, если:

6.3.1. автомобиль развернуло во время заноса

6.3.2. автомобиль проехал без заноса больше половины трассы

6.3.3. автомобиль критически потерял скорость во время чрезмерного заноса и/или полностью остановился

6.3.4. автомобиль выехал за границы трассы 3 (или более) колесами

6.4. Выезд за границы трассы (в одиночных и парных зачетных заездах)

6.4.1. Если автомобиль при движении в заносе выехал за границы трассы 1 или 2 колесами и/или сбил 1 или несколько конусов,

ограничивающих трассу (включая конуса «точки клиппинга») – вычитаются штрафные баллы за траекторию (если выехавший за пределы трассы автомобиль сохранил занос и продолжил движение в заносе).

6.4.2. Если автомобиль выехал за границы трассы 3 (или более) колесами – счет за данную попытку обнуляется.

6.5. Решения разногласий и апелляции

В случае несогласия с судейской оценкой участник (в случае одиночного заезда) или оба участника (в случае парного заезда) могут устно обратиться в судейскую коллегию и/или к руководителю соревнования спустя не более, чем 10 минут после официального объявления счета/баллов за заезд. Баллы за одиночные заезды объявляются по окончании всех одиночных заездов. Баллы за парные заезды объявляются по окончании каждого из парных заездов.