

РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ФЕДЕАЦИЯ
Министерство спорта Республики Татарстан
Федерация автомобильного спорта Республики Татарстан
«АНО «АГРЕГАТКА МОТОРСПОРТ»

«СОГЛАСОВАНО»

Президент Федерации автоспорта
Республики Татарстан


И.М. Егоров
« 2023 год.

«УТВЕРЖДАЮ»

Министр спорта
Республики Татарстан


В.А. Леонов
« 2023 год.

«УТВЕРЖДАЮ»

Президент
АНО «АГРЕГАТКА МОТОРСПОРТ»


П.Ф. Былов
« 2023 год.

Кубок Республики Татарстан
по дрифту в классах DC2 и DC3
«АГРЕГАТКА DRIFT CUP»



РЕГЛАМЕНТ

(Организовано в соответствии с Положением о всероссийских соревнованиях по
автомобильному спорту на 2023 год)

Дрифт/ 166 014 1 8 1 1 Л

1. Введение
2. Цели и задачи проведения соревнований
3. Организаторы соревнований
4. Структура и календарь соревнований
5. Трассы
6. Обеспечение мер безопасности
7. Официальные лица
8. Требования к Заявителям, Спортсменам и Командам
9. Допускаемые автомобили
10. Условия проведения соревнований, Классификация
11. Судейство дрифта, Определение результатов
12. Награждение
13. Протесты и апелляции
14. Аккредитация средств массовой информации

Приложение №1 Схема проведения парных заездов

Приложение №2 Начисление очков

Приложение №3 Таблица пенализаций

Приложение №4 Минимальные технические требования по каркасам, ремням безопасности и способам крепления

СТАТЬЯ 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящий Регламент составлен на основании Положения о Всероссийских соревнованиях по автомобильному спорту 2023 года и определяет порядок организации и проведения Кубка Республики Татарстан на 2023 год по дрифту в дисциплинах автоспорта, включённых во Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС).

1.2. Нормативными документами организации и проведения соревнований являются:

- Единая Всероссийская спортивная классификация (ЕВСК);
- Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
- Спортивный Кодекс РАФ (СК РАФ) и Приложения к нему;
- Правила соревнований по дрифту (Правила);
- Классификация и Технические Требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (КиТТ);
- Настоящий Регламент и Приложения к нему;
- Регламент этапа (РЭ);
- Указания Руководителя гонки в тексте брифинга спортсменов

СТАТЬЯ 2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

2.1. Спортивные соревнования в дисциплине дрифт проводятся с целью развития автомобильного спорта в Республике Татарстан и Российской Федерации.

Задачами проведения соревнований являются:

- популяризация дисциплины дрифт в Республике Татарстан;
- пропаганда безопасного вождения автомобиля;
- выявление сильнейших спортсменов для формирования спортивных сборных команд России и Татарстана.

СТАТЬЯ 3. ОРГАНИЗАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЙ

3.1. Непосредственную подготовку и проведение Кубка Республики Татарстан по дрифту осуществляет Организатор - АНО «АГРЕГАТКА МОТОРСПОРТ», РФ, 420000, Республика Татарстан, город Казань, тер. ГСК СОКОЛ-92, г-ж 1544, ИНН 1683010758, КПП 168301001, ОГРН 1221600099016.

3.2. Организатор обязан иметь, паспорт трассы, план безопасности и действующую лицензию на трассу, выданную РАФ. Все эти документы Организатор обязан предоставить по требованию Федерации в момент согласования Регламента этапа.

3.3. Организатор обязан прислать проект регламента на электронный адрес fams@yandex.ru, не позднее, чем за 1 месяц до даты окончания приема заявок на участие в этапе.

3.4. По окончании соревнований, организатор должен в течение суток после окончания соревнований представить на электронный адрес fams@yandex.ru следующие документы:

- информацию о происшествиях, наличии протестов и травм;
- сканы итоговых протоколов личного и командного зачета и справки о составе и квалификации судейской коллегии;
- списки допущенных спортсменов и команд;
- протокол брифинга;
- протоколы КСК;
- состав судейской коллегии (форму 2С).

СТАТЬЯ 4. СТРУКТУРА И КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ

4.1. Структура соревнований

В 2023 году Федерация автоспорта Республики Татарстан объявляет официальные соревнования по дрифту, право на организацию и проведение данных мероприятий поручается АНО «АГРЕГАТКА МОТОРСПОРТ», в которых в различных зачетных группах разыгрываются соревнования со следующим статусом:

№	Статус соревнования	Зачётные группы (классы) автомобилей/ номер-код дисциплины по ВРВС	Возрастная группа	Количество этапов	Зачёт
1	Кубок РТ	Дрифт/ 166 014 1 8 1 1 Л	Мужчины, женщины	3	Лично-командный

Для участия в спортивных соревнованиях Кубка Республики Татарстан спортсмен должен достичь 18 лет на момент проведения спортивного соревнования.

4.2. Календарь

Этап	Дата	Место проведения	Трасса
1 этап	30 июня-2 июля 2023	Г.Казань	Автодром «KazanRing Canyon»
2 этап	11-13 августа 2023	Г.Казань	Автодром «KazanRing Canyon»
3 этап	8-10 сентября 2023	Г.Казань	Автодром «KazanRing Canyon»

СТАТЬЯ 5. ТРАССЫ

5.1. Трасса соревнования должна соответствовать требованиям РАФ, изложенным в Главе 5 СК РАФ «Трассы и места проведения соревнований». Трасса должна иметь Лицензию на трассу установленного РАФ образца, выданную в соответствии с предписаниями Главы 5 СК РАФ.

5.2. Перед началом соревнования Руководитель гонки обязан проверить готовность трассы к проведению соревнования и ее соответствие Паспорту трассы. По результатам проверки, в соответствии с Главой 5 СК «Трассы и места проведения соревнований» составляется и подписывается Акт принятия трассы.

СТАТЬЯ 6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ

6.1. Обеспечение мер безопасности при проведении соревнований осуществляется на основании соответствующих нормативных правовых актов, действующих на территории Российской Федерации и направленных на обеспечение общественного порядка и безопасности участников и зрителей, Главы 5 СК РАФ «Трассы и места проведения соревнований» и Приложения 8 к СК РАФ «Рекомендации по обеспечению мер безопасности при проведении соревнований».

6.2. При проведении соревнований ответственность за обеспечение мер безопасности несут Организатор Этапа АНО «АГРЕГАТКА МОТОРСПОРТ» и Руководитель гонки, который обязан остановить соревнование, если существует угроза жизни и здоровью зрителей, официальных лиц, спортсменам или их персоналу.

6.3. Спортсменам, участвующим в соревнованиях Кубка РТ по дрифту, рекомендовано быть одетыми в экипировку согласно [Приложению 15 КиТТ](#). Также рекомендовано использование системы FHR (HANS®). Минимальные требования к экипировке:

- шлемы: просроченная омологация, стандарты FIA 8858/ стандарты DOT/ECE;
- комбинезоны: просроченная омологация, стандарт FIA 8856/ стандарты СИК -FIA;
- перчатки: неомологированные, на усмотрение Технического комиссара;
- обувь: закрытая, свободная, на усмотрение Технического комиссара.

6.4. В Предстартовой зоне разрешено пребывание Пилотов только в экипировке. Механики, Представители, Заявители и Медиа с доступом на трассу обязаны использовать закрытую обувь и одежду, полностью закрывающую туловище, руки до кисти и ноги до обуви.

6.5. Максимальная разрешенная скорость движения Автомобилей в Парке сервиса — 10 км/ч.

СТАТЬЯ 7. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

7.1. На каждый этап Кубка Республики Татарстан Федерация автоспорта РТ по согласованию с АНО «АГРЕГАТКА МОТОРСПОРТ» назначает состав ГСК в соответствии с Порядком назначения спортивных судей в судейские коллегии соревнований.

7.2. Иные официальные лица и судейский персонал назначаются организатором этапов АНО «АГРЕГАТКА МОТОРСПОРТ» и указываются в частном Регламенте этапа.

7.3. Замена согласованных ранее официальных лиц может производиться только по согласованию с Федерацией автоспорта РТ. Изменения оформляются бюллетенем организатора или Федерацией автоспорта РТ (по официальным лицам, назначенным Федерацией).

СТАТЬЯ 8. ТРЕБОВАНИЯ К ЗАЯВИТЕЛЯМ, СПОРТСМЕНАМ И КОМАНДАМ

8.1. К участию в Официальных соревнованиях допускаются Заявители и спортсмены, имеющие действующие Лицензии Пилота, выданные РАФ не ниже категории Е. Пилоты должны соответствовать критериям допуска для участия в официальных соревнованиях.

8.2. К участию в соревнованиях допускаются Команды. Состав команды на Кубке РТ не менее двух и не более трех Пилотов.

8.3. Заявки на участие в соревнованиях подаются следующим образом:

- Заявки на участие в этапе в личном и командном зачетах Кубка Республики Татарстан направляются Организатору на сайте <https://motorsport.agregatka.ru>. Не подкрепленная оплатой стартового взноса заявка считается предварительной.
- Размер взноса за участие в этапе:
 - личный - 10 000 рублей;
 - командный - 5 000 рублей.

8.4. При подаче заявки на этап в соответствии со статьей 8.3. менее чем за 2 дня до начала Административной проверки этапа, а также для участников, подававших предварительную заявку на предыдущий этап и не явившись на него без отзыва заявки, действует увеличенный стартовый взнос – 12000 руб.

8.5. Заявочный взнос возвращается кандидатам на участие в случаях:

- отмена либо перенос соревнования более чем на 24 часа;
- отказ в приеме заявки или допуске к мероприятию без объяснения причины.

8.6. Заявочный взнос не возвращается Заявителю и пилоту в случаях:

- дисквалификация участника по решению КСК, в связи с несоблюдением регламента;
- в случае прохождения процедуры официальной тренировки и отказе от дальнейшего участия в соревнованиях;
- в случае несоответствия автомобиля техническим требованиям данного мероприятия.

8.7. Команда формируется один раз на все этапы соревнования. Участнику менять команду, менять состав внутри команды запрещается до окончания всех этапов. В случае заявки двух участников, команда может заявить третьего участника на любом этапе.

8.8. На административных проверках пилот должен предоставить:

- заявочную форму;
- документ о государственной регистрации транспортного средства или спортивный технический паспорт автомобиля (СТП);
- спортивную лицензию пилота;
- информацию об оплате заявочного взноса;
- зачетную классификационную книжку спортсмена и/или удостоверение спортивного звания, подтверждение наличия разряда/звания;
- команды обязаны предъявить заполненную заявочную форму Команды.

8.9. На медицинский контроль пилот должен предоставить медицинскую справку о медицинском допуске согласно [Приложению 9 к СК РАФ «Медицинский регламент РАФ»](#).

СТАТЬЯ 9. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

9.1. К участию в соревнованиях допускаются автомобили, соответствующие действующим в 2023 году КиТТ и дополнительным техническим требованиям к автомобилям, участвующим в дисциплине дрифт: Допускаются автомобили, подготовленные по «Техническим требованиям к автомобилям DC2 и DC3» ([Приложение 24 к КиТТ «Требования к автомобилям для дрифта»](#)).

9.2. Для класса DC3 минимальные технические требования по каркасам, ремням безопасности и способам крепления описаны в Приложении 4.

9.3. Максимальная ширина шины 265, минимальный индекс износостойкости шин (Treadwear) 280. На тренировки допускаются свободные шины.

9.4. Пилот вправе иметь запасной автомобиль. Запасной автомобиль должен быть заявлен на административных проверках и заранее пройти техническую инспекцию. Стоимость такой заявки - 10000 руб.

9.5. В случае технической неисправности основного автомобиля, не позволяющей продолжать соревнование, пилот имеет право заменить его автомобилем сокомандника, не участвующим в парных заездах один раз за этап. Если произошла авария, виновник инцидента не имеет права замены автомобиля.

9.6. Замена автомобиля возможна не позднее начала финальных заездов. Замена автомобиля в рамках одного хита запрещена.

9.7. На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в соревнованиях, размещаются официальные наклейки со стартовыми номерами (в т.ч. обязательная реклама), предоставляемые организатором. Схема расположения наклеек будет опубликована в Частном регламенте. При необходимости повторной выдачи рекламных наклеек и стартовых номеров Организатором может быть востребована оплата дополнительных элементов.

9.8. В течение всего соревнования официальные наклейки должны быть расположены и закреплены на автомобиле, при этом они должны быть полностью видны, и не могут перекрываться какими-либо другими наклейками. Фамилия и национальный флаг пилота должны быть нанесены на передних крыльях или задних боковых окнах с обеих сторон (высота букв не менее 6 см). Отказ от нанесения обязательных наклеек пенализируется согласно Приложению 3 «Таблица пенализаций».

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

- не противоречит законодательству РФ и регламентации ФИА и РАФ;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек организатора и стартовых номеров;
- не ухудшает видимость через стекла автомобиля;
- не является политической и религиозной по сути;
- не является оскорбительной.

Присутствие на Автомобиле стартовых номеров и рекламных материалов любых иных соревнований, гоночных серий, трек-дней и т. п. запрещено.

9.10. Углубленный технический осмотр производится в соответствии с [Приложением 10 к СК РАФ «Положение об углублённом техническом осмотре автомобилей, участвующих в соревнованиях»](#).

СТАТЬЯ 10. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ, КЛАССИФИКАЦИЯ

10.1. ТРАССА (ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК)

10.1.1. Трасса и оцениваемый участок должны соответствовать главе 2.3 Правил.

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

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

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

10.2. СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА

10.2.1. Основной принцип организации старта – не дать возможность Лидеру создать существенный отрыв от Преследователя до начала оцениваемого участка. В этих целях могут использоваться стартовая шикана, респект-зона, обозначенная в судейском задании, разрешение преследователю начать движение до подачи ему стартового сигнала. При этом необходимо контролировать ошибки старта.

10.2.2. Фальстартом Лидера считаются:

- фальстарт (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.

10.2.3. Ошибки старта Преследователя:

- ситуация, в которой в момент пересечения линии начала постановки преследователь оказался впереди лидера;
- преследователь, находясь впереди лидера, в зоне разгона пересек разделительную (или любую другую ограничительную определенную судьями) линию.

10.2.4. За ошибки старта Пилот получает замечание, а Руководителем гонки назначается повторный старт этого заезда. В одном заезде можно получить не более 2-х замечаний. В случае 3-го замечания этот заезд становится для Пилота нулевым.

10.3. ТРЕНИРОВКА

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

10.3.2. Официальная тренировка проводится перед квалификационными и парными заездами:

- Перед квалификационными заездами автомобили участников проходят тренировку по квалификационному заданию по одному;
- Перед парными заездами проходят тренировку парно, в свободном порядке формирования пар.

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

10.4. КВАЛИФИКАЦИЯ (ОДИНОЧНЫЕ ЗАЕЗДЫ)

10.4.1. Для проведения квалификационных заездов все Пилоты распределяются на Квалификационные группы по 5–10 человек, в зависимости от общего количества участников. Распределение происходит по текущим результатам в турнирной таблице текущего многоэтапного соревнования, за исключением первого этапа Кубка РТ, где Пилоты распределяются по увеличению стартового номера.

Пилот, занимающий первое место в турнирной таблице, распределяется в завершающую группу квалификации, и так по нарастающей от последней группы к первой.

Пилоты, впервые участвующие в соревновании, считаются Пилотами с нулевыми очками и распределяются Главным секретарем в начало групп квалификации.

На первом этапе Кубка РТ всем пилотам будет предоставлено по три квалификационные попытки, на следующих этапах будет предоставлено по две попытки, за исключением пилотов, участвующих впервые в Кубке РТ. Им будет предоставлено три квалификационные попытки.

10.4.2 Окончанием квалификационной попытки группы является выставление Судьями дрифта оценки заключительному Пилоту группы, проехавшему свою попытку. Вторая попытка группы начинается сразу по окончании первой и т.д.

10.4.3. Пилот, не принявший участия в какой-либо из попыток группы, получает за неё 0 (ноль) баллов. При этом Пилот, не принявший участия в квалификационной попытке группы, имеет право участвовать в следующих попытках своей группы.

10.4.4. Участие одного Пилота в квалификационных попытках в разных группах не допускается, за исключением ситуации, когда до окончания всех попыток своей группы Пилот заявляет перенос своей очередной попытки в последнюю Квалификационную группу. Информация с просьбой о переносе должна быть передана Главному секретарю через Офицера по связи с участниками не позднее окончания всех попыток своей группы. При этом, если за прошедшие квалификационные попытки Пилоту были выставлены баллы, то в случае переноса следующих попыток в последнюю группу, они полностью аннулируются и за прошедшие попытки Пилот получает 0 (ноль) баллов.

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

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

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

10.4.6. При наличии надежного инструмента измерения Судья Дрифта могут добавить дополнительный критерий

- Скорость (Speed);
- Стабильность темпа;
- Стабильность угла.

Удельный вес каждого из этих критериев может быть от 0 до 10% от общего балла.

Скорость и темп должны оцениваться Судьей «Стиля», стабильность угла – Судьей «Угла».

10.4.7. Судейское задание и удельный вес каждого критерия от общего балла устанавливают Судьи Дрифта до начала квалификационных заездов.

10.4.8. Результат пилота в заезде оценивается исходя из максимальной суммарной оценки в 100 баллов. Для объективной оценки могут использоваться показания телеметрии.

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

10.4.10. Для определения результатов квалификации принимается во внимание лучший балл, полученный каждым пилотом в квалификационных (одиночных) заездах. В случае равенства баллов у двух и более пилотов, в расчет принимается второй лучший балл. В случае дальнейшего равенства баллов у двух или более участников, приоритет отдается спортсмену, выехавшему на квалификацию раньше своих соперников.

10.5. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ

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

10.5.2. В парные заезды допускаются пилоты, набравшие очки по результатам квалификации, в порядке, обусловленном выбранной системой проведения парных заездов (Приложение №1). Общий принцип: 1-й против последнего, 2-й против предпоследнего и т.д., и далее 1/16, 1/8, четвертьфиналы, полуфиналы и финал.

10.5.3. Для оценки действий Лидера и Преследователя Судьи Дрифта устанавливают Судейское Задание на Парные заезды, в котором могут быть обозначены дополнительные разрешенные параметры или введены дополнительные ограничения для Лидера и Преследователя. Например, зона торможения.

10.5.4. Для каждой пары проводится серия из двух заездов:

- пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации, проводит первый заезд в роли лидера, а второй пилот выступает в роли преследователя.
- во втором заезде пилоты меняются ролями;
- возможно назначение ознакомительного заезда, если это позволяет расписание соревнования или требуется при изменении погодных условий, в любом случае ознакомительный заезд назначает руководитель гонки. По завершении этой серии заездов (ХИТа), определяется победитель серии.

10.5.5. 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 и замедляясь только в обозначенных Зонах замедления, при этом не препятствуя сближению преследователя с ним. Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость.

10.5.6. 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.

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

- «Приближение» / (Proximity) – достижение минимально возможного расстояния между автомобилями.
- «Синхронность» (Mimics) – способность повторять все движения лидера одновременно с ним.
- «Траектория» (Line) – способность максимально точно выдерживать траекторию лидера.
- «Угол» (Angle) – способность двигаться с углом, не меньше, чем у Лидера.

При выставлении сбалансированной оценки Судьи дрифта должны учитывать вес каждого из перечисленных параметров и возможность жертвования менее ценным параметром в пользу более ценного (компромисс пилота).

10.5.8. Если Судьям не удастся выявить победителя по результатам одного хита, назначается перезезд хита (ОМТ), не более двух. Если Судьи дрифта не могут сделать выбор по итогам и второго ОМТ, то на следующий этап соревнования проходит Пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации. Все назначенные ОМТ проводятся в конце Раунда в порядке их назначения.

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

- если в результате контакта заезд не завершен – критическая ошибка;
- лидер вынужден был изменить траекторию, но продолжил заезд – существенная или грубая ошибка;
- контакт не повлиял на траекторию лидера и техническое состояние его автомобиля – незначительная ошибка.

10.5.10. Начисление очков в парных заездах производится согласно Приложению №2.

СТАТЬЯ 11. СУДЕЙСТВО ДРИФТА, ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

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

11.2. 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.

11.3. Победитель соревнования определяется по наибольшей сумме очков, полученной за квалификационные и парные заезды согласно Приложению №2. Остальные места распределяются в

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

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

11.5. В начислении итоговых баллов команды учитываются результаты всех представителей команды, их результаты суммируются.

11.6. Итоговым результатом Пилота в Личном зачете сезона является сумма очков всех этапов Пилота по результату сезона.

11.7. При равенстве итоговых результатов сезона у двух и более Пилотов высшее место занимает пилот, занявший большее число высших мест (первых, затем вторых, третьих и т. д.); при дальнейшем равенстве — Пилот, занявший большее число высших мест в квалификации; при дальнейшем равенстве — Пилот, занявший высшее место на заключительном этапе.

11.8. Итоговым результатом Команды в сезоне является сумма результатов Команды всех этапов за сезон.

11.9. При равенстве итоговых результатов сезона у двух и более Команд, более высокое место занимает Команда, имеющая в своем составе Пилота, занявшего более высокое место Личном зачете.

СТАТЬЯ 12. НАГРАЖДЕНИЕ

12.1. Пилоту, в своей зачетной группе, набравшему по итогам Кубка Республики Татарстан наибольшее число очков, присваивается звание «Обладатель Кубка Республики Татарстан 2023 года по дрифту». Пилоты, занявшие 2-е и 3-е места, именуется серебряный и бронзовый призёры Кубка.

12.2. Команде, набравшей по итогам Кубка Республики Татарстан наибольшее число очков в своей зачетной группе, присваивается звание «Команда (официальное название команды) - обладатель Кубка Республики Татарстан 2023 года по дрифту в зачетных группах DC2 и DC3».

СТАТЬЯ 13. ПРОТЕСТЫ, АПЕЛЛЯЦИИ

13.1. Каждый протест подается в соответствии с требованиями Главы 3 СК РАФ и сопровождается денежным взносом, размер 10000 руб.

13.2. Если протест предусматривает проверку соответствия техническим требованиям нескольких участвующих в данном соревновании автомобилей, то протест подается против каждого автомобиля и сумма денежного взноса, сопровождающего протест, умножается на количество «опротестованных» автомобилей. В случае, когда для рассмотрения протеста требуется осмотр или демонтаж частей автомобиля, протестующий должен внести в виде технического залога сумму, необходимую для проведения проверок и последующего восстановления опротестованного агрегата(ов). Величину технического залога определяет Технический комиссар, как правило, на основании дилерских расценок по опротестованному автомобилю. В случае отклонения протеста технический залог передается опротестованной стороне, в случае удовлетворения – возвращается протестующей стороне. Протест не может быть подан против автомобиля (агрегата) «в целом».

13.3. В случае своего несогласия с решением, принятым Коллегией Спортивных Комиссаров, Участник имеет право подать Апелляцию в РАФ. Порядок подачи Апелляции определяется Главой 3 СК РАФ.

СТАТЬЯ 14. АККРЕДИТАЦИЯ СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ.

14.1. Аккредитация средств массовой информации и их представителей на все Официальные соревнования и их этапы проводится Организаторами Этапов.

14.2. Официальная информация соревнования предоставляется только аккредитованным журналистам.

Организатор, 2023

Приложение №1 «Схема проведения парных заездов»
 Схема проведения парных заездов Олимпийская система»

ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ



Приложение №2 Начисление очков
 «Олимпийская система»

КВАЛИФИКАЦИЯ		ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	
МЕСТО	ОЧКИ	МЕСТО	ОЧКИ
1	25	1	210
2	21	2	185
3	19	3	160
4	17	4	135
5-6	12	ТОП 8	110
7-8	9	ТОП 16	80
9-12	6	ТОП 32	40
13-16	4		
17-24	2		
25-32	1		

Приложение №3 «Таблица пенализаций»

Нарушение	Пенализация
Нарушение требований по экипировке Пилота	Отказ в старте
Несоответствие автомобиля пунктам ТТ	Отказ в старте
Непрохождение Административной и/или Технической проверки	Отказ в старте
Непрохождение Медицинского контроля	Отказ в старте
Нарушение антидопинговых правил	Дисквалификация
Неснятые гос.номера во время заездов	1-е нарушение - предупреждение 2-е нарушение - отказ в старте
Фальстарт	1-е нарушение -предупреждение 2-е нарушение - предупреждение 3-е нарушение - отказ в старте
Неподчинение флаговой сигнализации и/или указаниям судей	1-е нарушение- предупреждение 2-е нарушение -1000 руб. 3-е нарушение - отказ в старте
Преднамеренное движение во встречном направлении по трассе	Исключение
Неявка или опоздание Пилота на брифинг, указанный в Регламенте Этапа	Штраф 1000 руб и отказ в старте до прохождения инструктажа
Превышение допустимой скорости движения в Паддоке (10 км/ч)	Штраф 2000 руб
Сознательное использования пробуксовки задних колес вне зоны прогрева колес и/или оцениваемого участка.	1-е нарушение- предупреждение 2-е нарушение -5000 руб 3-е нарушение -исключение
Недостаточная квалификация спортсмена (опасная езда, неоднократное повторение серьезных ошибок на трассе)	Отказ в старте либо исключение из соревнования
Повреждение Заявителем и/или его персоналом оборудования, ограждений или иных элементов инфраструктуры трассы, разлив в зоне соревнования технических жидкостей, выброс мусора (в зависимости от масштабов нарушения)	3 000 руб. + компенсация ущерба
Отсутствие на автомобиле Заявителя, обязательных наклеек Организатора в любой момент соревнования.	1-е нарушение - 2000 руб. 2-е нарушение -5000 руб 3-е нарушение - исключение
Оскорбление официальных лиц соревнования	1-е нарушение - 3000 руб. 2-е нарушение - исключение
Негативные высказывания о серии и официальных лицах в публичном пространстве (социальные сети, СМИ, месенджеры, чаты, другие соревнования)	3000 – 10000 руб.
Отказ от платы штрафа	Исключение

Приложение №4 «Минимальные технические требования по каркасам, ремням безопасности и способам крепления»

1.1. КАРКАС БЕЗОПАСНОСТИ.

Для автомобилей категории DC3 каркас безопасности обязателен.

1.2. КОНСТРУКЦИЯ.

Каркас может состоять из:

- 1 главной дуги, 1 передней дуги, 2 продольных элементов, 2 задних подпорок (Рис.7А);
- 2 боковых дуг, 2 поперечных элемента, 2 задних подпорок (Рис.7Б);
- 1 главной дуги, 2 боковых полудуг, 1 поперечного элемента, 2 задних подпорок (Рис.7В). Обязательно наличие диагонального(ых) элемента(ов), расположенных в соответствии с Рис.1 – 6, а также диагонального(ых) элемента(ов) в районе крыши (см. Рис 8А, 8Б, 8В, 8Г).

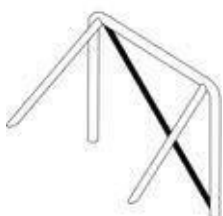


Рис.1

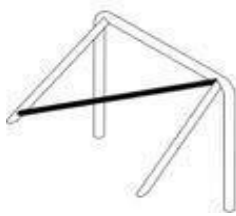


Рис.2

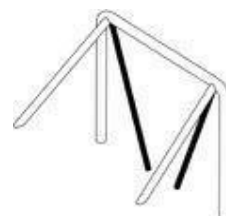


Рис.3

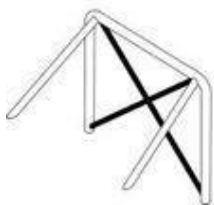


Рис.4

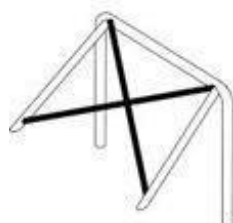


Рис.5

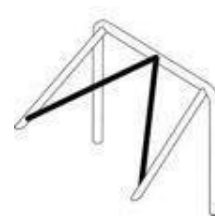


Рис.6



Рис. 7А



Рис.7Б



Рис.7В



Рис. 8А

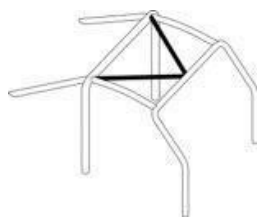


Рис. 8Б

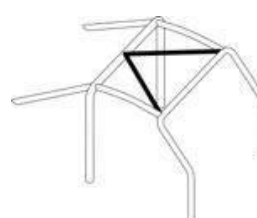


Рис. 8В



Рис.8Г

Каждый элемент каркаса должен быть изготовлен из единого непрерывного отрезка трубы. Между собой отдельные элементы каркаса могут соединяться с помощью сварки или разъемных соединений.

1.3. СЪЕМНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ.

Если при изготовлении каркаса безопасности используются съемные элементы, используемые разъемные соединения должны соответствовать одному из следующих типов (рис.9А - 9Е):

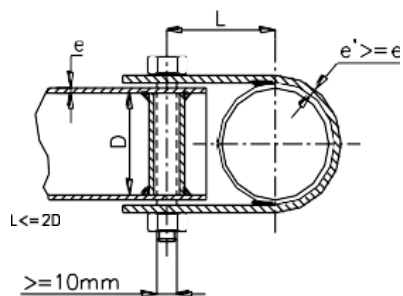


Рис.9А

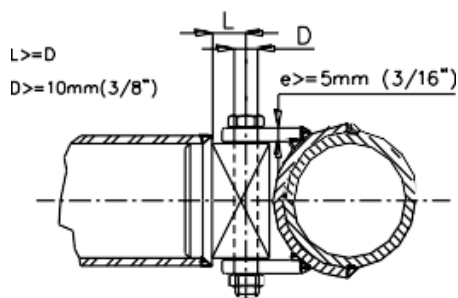


Рис.9Б

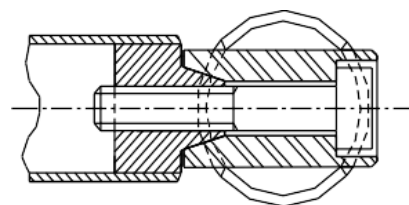


Рис.9В

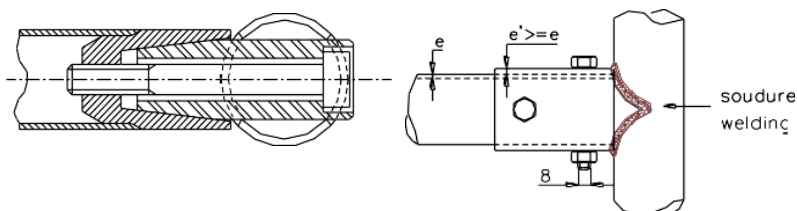


Рис.9Г

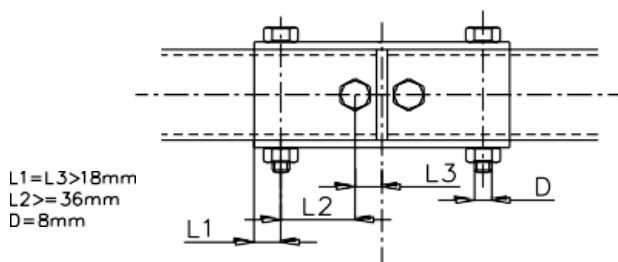


Рис. 9Д

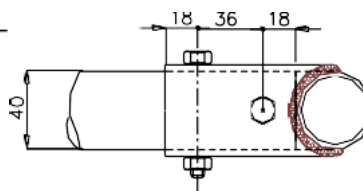


Рис. 9Е

Разъемные соединения должны располагаться строго по оси соединяемых труб. Они не должны быть обварены после соединения.

Болты и гайки должны иметь минимальное качество 8.8 (стандарт ISO).

1.4. УСТАНОВКА КАРКАСА БЕЗОПАСНОСТИ

1.4.1. Минимальные требования. Каркас должен быть расположен:

- Передняя дуга – в передней части отсека экипажа, и ее форма должна следовать за стойками ветрового стекла и его верхнего края.
- Главная дуга – непосредственно (или как можно ближе) за передними спинками сидений, максимально вертикально;
- Наклонные распорки – должны образовывать в продольной плоскости с главной дугой угол не менее 30°, и крепиться над задней осью или за ней.

1.4.2. Каждая опора любой дуги или наклонных распорок должна включать усилительную пластину, толщиной, по крайней мере, 3мм.

1.4.3. Каждая опора должна быть прикреплена, по крайней мере, тремя болтами к стальной усилительной пластине толщиной, по крайней мере, 3 мм, и площадью, по крайней мере, 120 см², которая приварена или приклепана к кузову.

Рекомендуется: - Угол между 2 болтами (измеренный от оси трубы на уровне начала дуги, см. Рис 10) не должен быть менее 60 градусов.

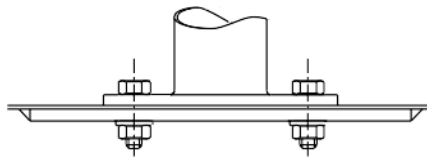


Рис.10

1.5. РАЗМЕРЫ ТРУБ И МАТЕРИАЛЫ.

Материал	Мин. предел прочности	Минимальные размеры (мм)	Применение
Холоднотянутая бесшовная труба из углеродистой стали с содержанием максимум 0.3 % углерода	350 кгс/мм2	45x2.5 или 50x2.0	Элементы каркаса, выделенные темным цветом на рисунках 7А, 7Б, 7В.
		38x2.5 или 40x2.0	Другие элементы каркаса безопасности.

Примечание к таблице: Если сечение трубы в процессе гибки принимает овальную форму(сплющивается), отношение минимального к максимальному диаметру должно быть не меньше 0,9.

1.6 КОНТРОЛЬНОЕ ОТВЕРСТИЕ.

На прямом участке главной дуги, в легкодоступном месте, должно располагаться отверстие, диаметром не менее 4,5мм, предназначенное для контроля толщины трубы.

1.7 ЗАЩИТНЫЕ ЧЕХЛЫ.

В местах, где части тела пилота и его защитные шлемы могут контактировать с каркасом безопасности, рекомендуется установка защитных чехлов, изготовленных из упругого материала, не поддерживающего горение.

1.8 КРЕПЛЕНИЕ КОМПОНЕНТОВ К КАРКАСУ.

Модификации описанной выше каркаса безопасности для крепления любых предметов или механических компонентов путем сверления отверстий или сварки - запрещены.

Допускаются любые крепления любых компонентов к дополнительным (не указанным на схемах) элементам каркаса безопасности.

1.9 РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ.

1.9.1. При установке каркаса, автомобили должны быть оборудованы обязательно как минимум четырехточечными автомобильными ремнями безопасности заводского изготовления не ниже стандарта 8854/98.

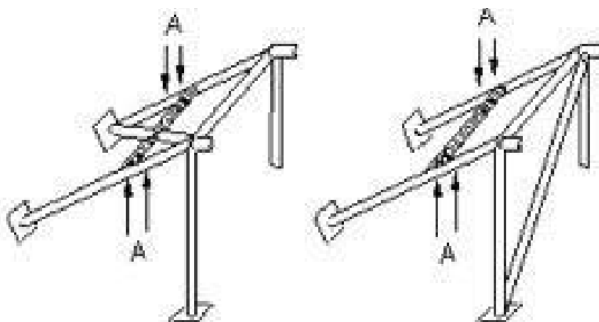


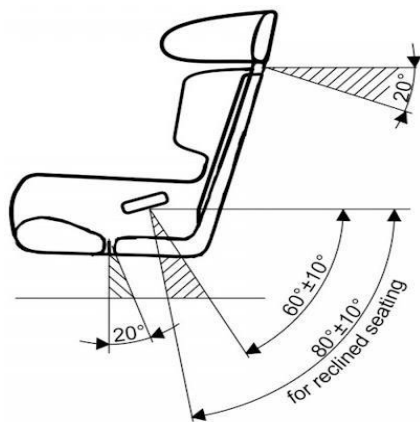
Рис. 11

Ремни должны быть установлены в соответствии с инструкцией их завода-изготовителя. Запрещено крепить ремни безопасности к сиденьям или их опорам.

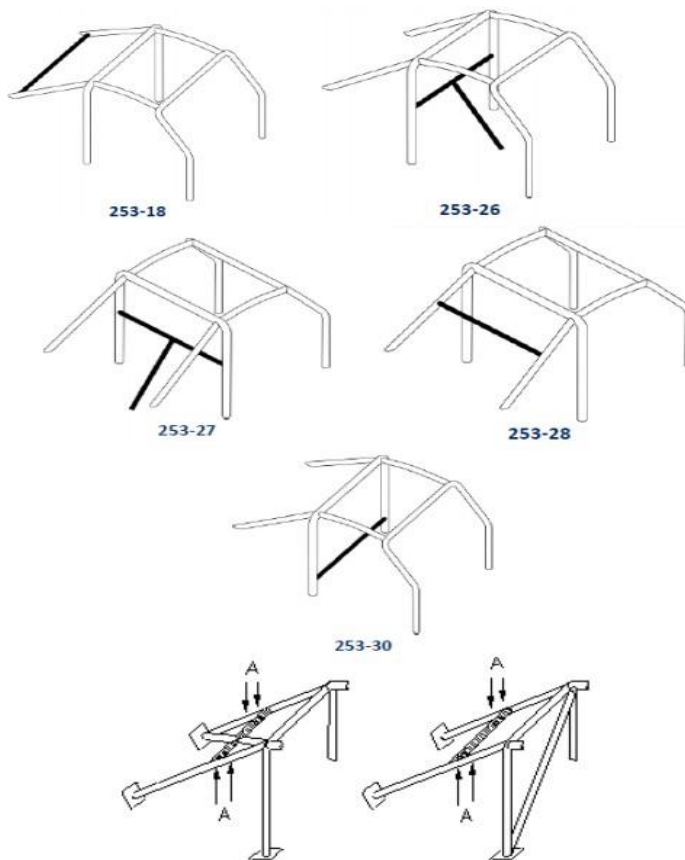
1.9.2. По возможности должны использоваться точки крепления серийного автомобиля. Если установка на серийные точки крепления невозможна, то на кузове, шасси или кабине должны быть сформированы новые точки крепления, отдельно для каждой лямки. Для плечевых лямок насколько возможно дальше назад. В случае использования систем FHR рекомендуется расстояние до точек крепления ремней от 200 мм до 800 мм.

1.9.3. Каждая вновь созданная точка крепления на кузове/шасси должна включать в себя стальную усилительную пластину площадью не менее 40см² и толщиной не менее 3мм. Каждая точка крепления должна выдерживать нагрузку 1470 daN, или 720 daN для межбедренных лямок.

1.9.4. Плечевые лямки должны быть направлены вниз и назад, и должны быть установлены таким образом, чтобы угол от плеча пилота по отношению к горизонту был не более 45°. При этом рекомендуется, чтобы этот угол не превышал 10°. Максимальные углы относительно центральной линии сиденья - 20° на расхождение или на схождение (измеряются в горизонтальной проекции).



1.9.5. Если установка плечевых лямок на оригинальные точки крепления невозможна, они могут быть закреплены на поперечной трубе, установленной на каркасе безопасности (см. рис. 253-18, 253-26, 253-27, 253-28, 253-30 или 253-66 статьи 253 приложения J к МСК ФИА).

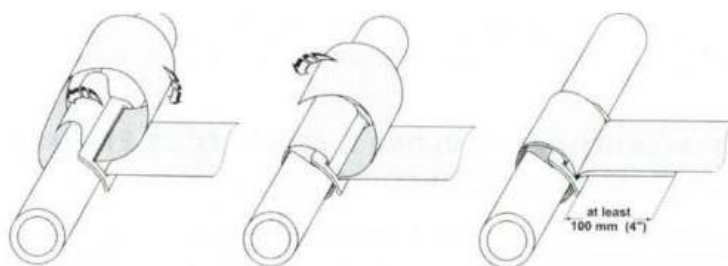


A – отверстия для крепления ремней

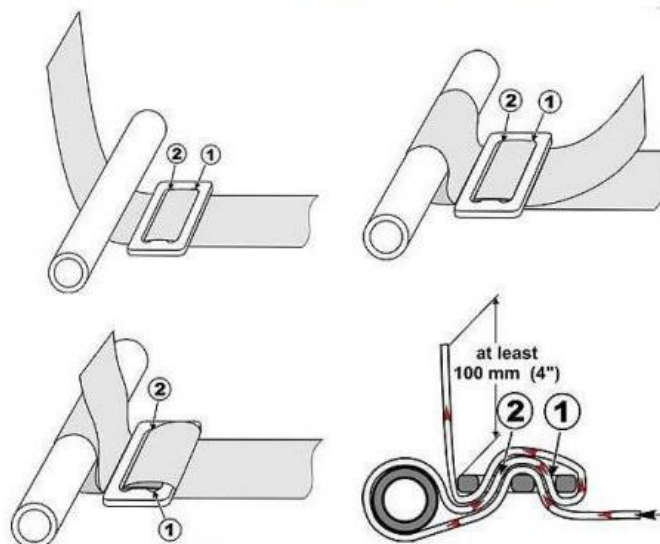
Рис. 253-66

1.9.6. В случае использования для крепления ремней такого поперечного элемента, он должен быть выполнен из бесшовной холоднотянутой трубы, из углеродистой стали, с минимальным пределом текучести 350 N/мм² и размером не менее чем 38ммX2,5мм или 40ммX2мм.

1.9.7. Ремни могут крепиться к этому элементу петлёй.

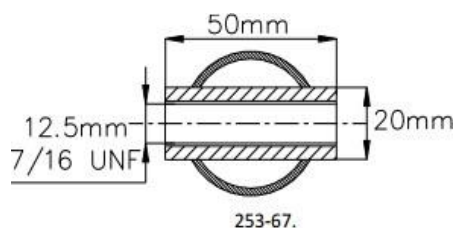


Крепление ремней с "вогнутой пряжкой"



Крепление ремней с "плоской пряжкой"

1.9.8. Ремни могут крепиться к этому элементу болтами. В этом случае для каждой точки крепления должна быть вварена вставка. (см. Рис. 253-67)



1.9.9. Ремни должны крепиться к этим вставкам, закрепленным в поперечной трубе с использованием болтов / рым-болтов не менее чем M12x 8.8 (по стандарту ISO) или 7/16 UNF 1.2.8. Поясные и межбедренные ляжки должны проходить не по сторонам, а через сиденье, чтобы охватывать и поддерживать тазовую область по максимально возможной поверхности. Поясные ляжки должны плотно прилегать в изгибе между тазовым гребнем и верхом бедра. Ни при каких условиях они не должны располагаться в области живота.

1.9.10. Должны быть приняты меры предосторожности, чтобы ремни не были повреждены трением об острые кромки.