

«Согласовано»
Комитет по дрифту ФАСКК
«___» _____ 2025 г

«Согласовано»
Усадьба «Фамилия»
«___» _____ 2025 г

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЙ СБОР ДРИФТ-ЮГ MATSURI



Краснодар 2025 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.	3
2. УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ.	4
2.1. ПИЛОТЫ.....	4
2.2. КОМАНДЫ.....	5
2.3. ПОДАЧА ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ. ВЗНОСЫ.	5
2.4. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ СБОР.....	7
2.5. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ.	7
2.6. МЕДИЦИНСКИЕ ПРОВЕРКИ.	8
2.7. АВТОМОБИЛИ И ЭКИПИРОВКА.....	8
2.8. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.....	9
2.9. СЕРВИС-ПАРК.	10
2.10. ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА.	11
3. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ УТС	11
3.1. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ	11
3.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ТРЕНИРОВКИ.....	12
3.3. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ЗАЕЗДЫ.....	13
3.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ.....	14
4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ	19
4.1. ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.....	19
4.2. НЕКОРРЕКТНОЕ ПОВЕДЕНИЕ. ОПАСНАЯ ЕЗДА	20
4.3. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ.....	21
4.4. БЕЗОПАСНОСТЬ НА ЭТАПАХ УТС.....	21
5. РЕКЛАМА	22
5.1. РЕКЛАМА НА АВТОМОБИЛЕ.....	22
5.2. РЕКЛАМА В ЗОНЕ ПРОВЕДЕНИЯ ЭТАПОВ УТС.....	23
6. УСЛОВИЯ ЗАЧЕТА И НАГРАЖДЕНИЯ	23
6.1. ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.....	23
6.2. ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ.....	24
6.3. КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ	24
6.4. НАГРАЖДЕНИЕ	25
6.5. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ	25
7. РЕГЛАМЕНТ ПРЕССЫ	25
8. ПРИЛОЖЕНИЯ	27
Приложение №1 Технические требования	28
Приложение №2 Схема обязательной рекламы на автомобиле	33
Приложение №3 Сводная таблица пенализаций и штрафов.....	34
Приложение №4 Заявочная форма «Личный зачет».....	36
Приложение №5 Заявочная форма «Командный зачет»	37
Приложение №6 Начисление зачетных очков за квалификацию и парные заезды.....	38
Приложение №7 Акт передачи места для размещения.....	39

1. ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.

1.1. Учебно-тренировочный сбор «Дрифт-Юг Matsuri» (далее – УТС) является любительским мероприятием и проводится в соответствии с данными Правилами тренировки (далее – правила).

1.2. Календарь проведения УТС:

№ этапа	Дата проведения	Место проведения
1	26-27 апреля 2025 г	Клуб загородного отдыха Усадьба «Фамилия», ст. Пластуновская, Краснодарский край
2	07-08 июня 2025 г	Клуб загородного отдыха Усадьба «Фамилия», ст. Пластуновская, Краснодарский край
3	23-24 августа 2025 г	Клуб загородного отдыха Усадьба «Фамилия», ст. Пластуновская, Краснодарский край
4	18-19 октября 2025 г	Клуб загородного отдыха Усадьба «Фамилия», ст. Пластуновская, Краснодарский край

1.3. Организатор УТС: ИП Бражников Роман Павлович (далее – Организатор).

Мероприятие проходит при поддержке ассоциации развития технических видов спорта «ПРОГРУПП» ИНН: 2311360955, КПП: 231101001, ОГРН: 1242300009863.

1.4. Все права на УТС, в целом, и все его образующие элементы, события и мероприятия, а также права на теле - кино - видео - и фотосъемки этапов УТС, их трансляцию, в т.ч. по радио, а также размещение рекламы на этапах УТС принадлежат Организатору.

1.5. Реквизиты организатора:

Наименование: ИП БРАЖНИКОВ РОМАН ПАВЛОВИЧ

ИНН: 010513763639

ОГРН: 321237500222622

Расчётный счёт: 40802810000002354511

Банк получателя: АО ТИНЬКОФФ БАНК, БИК: 044525974, Корсчёт: 30101810145250000974

ИНН: 7710140679

Адрес: Краснодар, ул. Витебская 81/2, e-mail: official-csk@mail.ru.

1.6. Организатор несет ответственность за проведение УТС в соответствии с положениями настоящих правил.

1.7. В случае неблагоприятных погодных условий (осадки, резкое ухудшение видимости и т.д.), организатор оставляет за собой право перенести дату УТС.

1.8. Актуальные изменения публикуются на официальном сайте Дрифт-Юг Matsuri drift-yug.ru и в официальных социальных сетях. По общим административным и техническим вопросам обращаться в Telegram: https://t.me/@evstifeeva_a.

1.9. Организатор УТС:

- рассматривает заявления и протесты, поданные участниками в ходе УТС, а также заявления и протесты, касающиеся общих вопросов проведения УТС;
- принимает окончательные решения в случае спорных вопросов при применении правил и решения о внесении изменений в настоящие правила;
- применяет наказание к участникам за нарушение нормативных документов УТС, в том числе принимает решения об аннулировании результатов УТС или отдельных его этапов.

1.10. Вся полнота ответственности за точное соблюдение пунктов текста настоящих правил и всех его приложений, и дополнений во время проведения этапов УТС возлагает-

ся на руководителя гонки.

1.11. Все решения, затрагивающие интересы отдельных или всех участников, подлежат обязательной публикации в виде бюллетеней.

1.12. Официальные лица УТС:

Директор УТС – Замиралов Константин

Руководитель УТС – Бражников Роман

Главный секретарь – Евстифеева Алёна

Комиссар по безопасности – Немчинов Валентин

Офицер по связи с участниками – Евстифеева Алёна

Технический комиссар – Ляхов Сергей

Судья факта (траектория) - назначается на каждый этап дополнительно

Судья факта (угол) - назначается на каждый этап дополнительно

Судья факта (стиль) - назначается на каждый этап дополнительно

Судья старта (судья выпуска) – назначается на каждый этап дополнительно

Судья сервис-парка - назначается на каждый этап дополнительно

1.13. Судейская коллегия судей дрифта состоит из трех квалифицированных судей, один из которых назначается председателем коллегии судей дрифта.

1.14. Председатель коллегии судей дрифта несет ответственность:

- за составление протоколов оценки участников и связь с руководителем гонки на протяжении всего мероприятия;
- за оформление и представление судейского задания на брифинге;
- за наличие и правильность разметки судейского задания на трассе.

1.15. Расписание этапа публикуется в официальном чате участников дополнительно.

2. УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ.

2.1. ПИЛОТЫ.

2.1.1. К участию в УТС допускаются лица не моложе 10 лет (рост участника должен позволять свободно пользоваться педальным узлом в максимальном диапазоне хода педалей).

2.1.2. Участник в возрасте от 10 до 18 лет должен предоставить:

- нотариально заверенное разрешение от обоих родителей/законных представителей на его участие в УТС по автомобильному спорту;
- полис страхования жизни и здоровья спортсмена для участия в автоспортивных мероприятиях, в том числе по дрифту;
- медицинскую справку о допуске к соревнованиям по автомобильному спорту по форме 073, полученную в физкультурном диспансере или любом другом медицинском учреждении, которое имеет лицензию на спортивную медицину.

Во время проведения УТС участника должен сопровождать один из родителей/законных представителей. Родитель/законный представитель должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 08.07.1997 № 828.

2.1.3. Участник в возрасте от 18 лет должен предоставить:

- действующее водительское удостоверение соответствующей категории.

Организатор вправе допустить участника без водительского удостоверения к УТС, по решению судейской коллегии.

2.1.4. Участник несёт ответственность за действия представителей и механиков, а также иных лиц, зарегистрированных для обеспечения его участия в УТС, наряду с этими ли-

цами.

2.1.5. Доставка автомобиля до места проведения тренировки осуществляется участником за свой счёт.

2.1.6. Участник, не обладающий, по мнению судейской коллегии, достаточным уровнем подготовки и представляющий опасность для зрителей, прочих участников УТС или официальных лиц УТС, может быть не допущен к участию в УТС либо отстранен от участия в любой момент решением председателя коллегии судей. Стартовый взнос при этом не возвращается.

2.1.7. Организатор вправе отказать в участии без объяснения причины.

2.2. КОМАНДЫ.

2.2.1. Все команды, принимающие участие в УТС, должны быть зарегистрированы организатором.

2.2.2. Команда считается участником УТС с момента ее первой заявки на участие в каком-либо этапе.

2.2.3. В случае отсутствия представителя, члены команды должны назначить человека, который будет выступать в качестве руководителя команды, с которым организатор будет поддерживать связь в течение проведения УТС.

2.2.4. На каждом этапе в командном зачете может быть заявлено не более 4 (четырёх) участников. В течение сезона за команду может быть заявлено не более 8 (восьми) участников.

2.2.5. На этапе участник может быть заявлен только в одну команду. В течение сезона допустимо участие в составе разных команд.

2.3. ПОДАЧА ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ. ВЗНОСЫ.

2.3.1. Заявкой на участие в УТС является полностью заполненная заявочная форма на официальном сайте Дрифт-Юг Matsuri <https://drift-yug.ru/registration>. Отправляя форму, заявитель соглашается с выполнением настоящих правил, изъявляет согласие на обработку персональных данных, фото- и видеосъемку.

2.3.2. Заполненную форму заявки по Приложению №4 настоящих правил организатор предоставляет участнику во время прохождения административных проверок (далее - АП).

2.3.3. Подписав заявку, участник тем самым заявляет, что он:

- принимает условия проведения УТС;
- ознакомлен с правилами УТС, техническими требованиями и обязуется их соблюдать;
- освобождает организатора от ответственности как за возможные убытки и ущерб, нанесенные участнику и его имуществу во время УТС, так и за ущерб и убытки, причиненные участником третьим лицам и их имуществу;
- обязуется беспрекословно выполнять указания и решения организатора и судей;
- несёт ответственность за достоверность указанных данных и действия механиков, внесенных в заявку, а также споттера и представителя команды участника, если такая заявлена.

2.3.4. Прием предварительных заявок завершается в **23:00 в последний четверг** перед мероприятием (если иное не определено организатором). Не подкрепленная оплатой стартового взноса заявка не считается предварительной.

2.3.5. **Максимальное количество пилотов**, допускаемых к участию в этапе UTC – **55**. В случае превышения максимального числа допускаемых к участию в UTC пилотов, вопрос о приеме сверх лимита решается организатором в индивидуальном порядке.

2.3.6. Организатором предусмотрено проведение предварительной технической комиссии автомобилями пилотов. При заполнении официальной заявки на участие в UTC пилот должен отправить актуальную фотографию автомобиля с 5 ракурсов: анфас, левый профиль, правый профиль, задняя часть автомобиля и фото с включенными фарами. Фотографии отправляются в группу Telegram по ссылке, которая размещена на официальном сайте Дрифт-Юг Matsuri в форме подачи заявки.

Критерии принятия решения о допуске/не допуске пилота по итогу проведения предварительной технической комиссии, как и само решение остаются за организатором.

Решение о допуске/недопуске и замечания по автомобилю направляются посредством Telegram на номер телефона, указанный в заявке пилота.

2.3.7. В случае, если пилот не получил «допуск» к участию в UTC, он может направить фотографии для прохождения предварительной технической комиссии повторно, после исправления всех замечаний, указанных организатором. При этом повторное заполнение заявочной формы на участие в UTC не требуется.

2.3.8. Участники имеют право выбирать стартовый номер (от 01 до 999) путем заполнения соответствующего поля в форме подачи заявки на участие. Номера присуждаются в порядке поступления заявок, однако участники, уплатившие стартовый взнос за участие, имеют приоритетное право на бронирование стартового номера.

2.3.9. Пилоты могут объединиться для участия в командном зачете. Заявкой на участие в командном зачете UTC является полностью заполненная заявочная форма на официальном сайте Дрифт-Юг Matsuri: <https://drift-yug.ru/team>. Сроки подачи командной заявки регламентируются п. 2.3.4. настоящих правил.

2.3.10. Заполненную форму командной заявки по Приложению №5 настоящих правил организатор предоставляет участнику во время прохождения АП.

2.3.11. Заявочные взносы за участие в этапе UTC:

	Базовый взнос ¹	Увеличенный взнос ²
Участие в личном зачете ³	15 000 руб.	20 000 руб.
Участие в командном зачете	15 000 руб.	20 000 руб.

¹Базовый взнос уплачивается в случае подачи предварительной заявки - п. 2.3.4. настоящих правил.

²Увеличенный взнос уплачивается в случае подачи заявки и оплаты участия позднее указанного в п. 2.3.4. настоящих правил времени.

³Стартовый взнос для девушек отменён на все UTC Дрифт-Юг Matsuri.

2.3.12. QR-код на оплату заявочных взносов и штрафов доступен в официальном чате участников в Telegram: https://t.me/+Um2r_Fj0xRtmNDgy.

2.3.13. Организатор вправе полностью или частично освободить участника от уплаты стартового взноса.

2.3.14. Бронирование стартового номера участника на сезон происходит только после оплаты стартового взноса в соответствии с п. 2.3.11.

2.3.15. Заявочный взнос возвращается полностью или частично в случаях:

- отмены тренировки либо переноса тренировки более чем на 24 часа;
- отказа в приеме заявки.

2.3.16. В случае дисквалификации пилота стартовый взнос не возвращается.

2.4. ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ СБОР.

2.4.1. Во время прохождения АП пилот обязан уплатить экологический сбор в размере 4000 р. за каждый автомобиль, указанный в заявке на участие. Экологический сбор оплачивается только наличными средствами.

2.4.2. Экологический сбор возвращается в течение трех рабочих дней после проведения мероприятия при условии сохранения зоны, выделенной для размещения участника неизменно представительной и чистой с момента открытия до официального завершения мероприятия.

2.4.3. В случае загрязнения зоны, выделенной для размещения участника, пилоту дается возможность при выезде из парка-сервиса провести самостоятельные работы по очистке данной зоны с помощью собственных чистящих средств или средств организатора. В данном случае сумма экологического сбора замораживается и решение о ее возврате принимается после уборки площадки комбинированной дорожной машиной организатора.

2.4.4. Если участник покинул территорию проведения мероприятия и не сдал зону, выделенную для его размещения офицеру парка-сервиса, сумма экологического сбора не возвращается. Данное решение остается неизменным даже в случае отсутствия загрязнений на выделенной участнику зоне.

2.5. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ.

2.5.1. Участник обязан прибыть на АП в соответствии с расписанием УТС.

2.5.2. На АП участник должен предоставить главному секретарю на проверку:

- подписанную заявку на участие в личном зачете;
- действующее водительское удостоверение (участники в возрасте от 18 лет);
- допуск к участию в этапе УТС от главного врача;
- допуск к участию в этапе УТС от технического комиссара;

Участник в возрасте от 10 до 18 лет должен предоставить дополнительно:

- нотариально заверенное разрешение от обоих родителей/законных представителей на его участие в УТС по автомобильному спорту;
- полис страхования жизни и здоровья спортсмена для участия в автоспортивных мероприятиях, в том числе по дрифту;
- медицинскую справку о допуске к соревнованиям по автомобильному спорту по форме 073, полученную в физкультурном диспансере или любом другом медицинском учреждении, которое имеет лицензию на спортивную медицину.

Участники, не достигшие 18 лет, обязуются проходить АП в присутствии законного представителя. Законный представитель должен иметь при себе документ, удостоверяющий личность в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 08.07.1997 № 828.

2.5.3. Присутствие водителя на АП - обязательно.

2.5.4. Опоздание на АП в пределах времени её проведения может наказываться организатором денежным штрафом в пределах 50% от заявочного взноса.

2.6. МЕДИЦИНСКИЕ ПРОВЕРКИ.

2.6.1. Главный врач принимает решение о допуске пилота к участию в этапе УТС. Если участник «допущен», ему надевается браслет определенного цвета, подтверждающий наличие допуска к участию в УТС.

2.6.2. Главный врач может потребовать прохождения дополнительного медицинского осмотра в любое время УТС.

2.6.3. Присутствие участника на медицинских проверках – обязательно. Пилот, не прошедший медицинскую проверку, к участию в УТС не допускается.

2.6.4. Опоздание на медицинскую проверку может наказываться организатором денежным штрафом в пределах 50% от базового заявочного взноса.

2.6.5. Все пилоты обязаны строго соблюдать законодательство в отношении алкоголя и запрещенных веществ, действующее в РФ, и правила, прописанные в документах УТС. Если в отношении какого-либо пилота возникает подозрение в управлении автомобилем в состоянии опьянения, пилот может быть направлен на медицинское освидетельствование и сдачу соответствующих анализов. В случае подтверждения нарушения со стороны пилота, медицинские анализы оплачиваются участником.

2.7. АВТОМОБИЛИ И ЭКИПИРОВКА.

2.7.1. К УТС допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют техническим требованиям (Приложение №1 настоящих правил).

2.7.2. Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию в УТС*.

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

2.7.3. В УТС разрешается использование автомобильных шин, предназначенных для использования на дорогах общего пользования любого типа без видимых повреждений и деформаций, кроме шипованных.

2.7.4. Все автомобили обязаны быть представлены на техническую инспекцию (далее - ТИ), проводимую в соответствии с расписанием УТС. Автомобили, не прошедшие ТИ, к участию в УТС не допускаются. Дополнительные ТИ могут быть проведены в любой момент УТС.

2.7.5. Допускается участие двух водителей на одном автомобиле по согласованию с организаторами. При этом подача заявки и внесение стартового взноса и экологического сбора осуществляется каждым участником индивидуально.

2.7.6. Каждый пилот вправе участвовать на одном автомобиле, либо заявить запасной за дополнительный заявочный взнос. Ограничений по количеству запасных автомобилей, заявляемых на этап УТС, нет.

2.7.7. Основным автомобилем разрешено заменить на запасной до начала ТОП 4, при условии, что он прошел ТИ, согласно расписанию УТС. Допустима замена основного автомобиля на запасной в любой момент проведения УТС в случае его технической поломки и невозможности продолжения дальнейшей эксплуатации в рамках участия в УТС. Замена автомобиля между попытками в парных заездах запрещена.

2.7.8. Обязательно использование шлема закрытого или открытого (мотоциклетного или автомобильного) типа стандартов E22 и выше. Рекомендуется использование экипировки по требованиям Приложения 15 к КиТТ. Шлемы для роликов, велосипедные, военные и т.д. запрещены.

2.7.9. Пилотам рекомендуется носить спортивную экипировку (комбинезон, перчатки, подшлемник, обувь, нательное белье). При отсутствии данной экипировки, обязательное условие выезда закрытые руки, ноги, обувь закрытого типа, перчатки.

2.7.10. Участники в возрасте от 10 до 18 лет допускаются к участию только при использовании автоспортивного комбинезона с омологацией FIA или РАФ (допускается омологация прошедших периодов), специализированной системы защиты головы и шеи (допускается удерживающий воротник). Рекомендуются к использованию системы HANS/HYBRID.

2.8. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ.

2.8.1. На ТИ участник должен предоставить автомобиль, указанный им в заявке для участия на этапе УТС техническому комиссару, а также запасной автомобиль (при наличии) и полную экипировку пилота, которые соответствуют требованиям Приложения №1 к настоящим правилам.

2.8.2. На каждом этапе все автомобили обязаны быть представлены на ТИ, проводимую в соответствии с расписанием этапа УТС. Автомобили, не прошедшие ТИ, к участию в УТС не допускаются.

2.8.3. Автомобиль, представленный на ТИ, должен быть чистым и полностью готовым к УТС.

2.8.4. Организатор вправе обязать участника удалить находящиеся на автомобиле наклейки, не имеющие отношения к УТС или противоречащие законам РФ.

2.8.5. На ТИ участник обязан предоставить:

- автомобиль, полностью подготовленный к старту и со всеми обязательными наклейками, выданными организатором. Схема обязательной рекламы на автомобиле - Приложение №2 к настоящим правилам. Все изменения в расклейке рекламы организатор публикует дополнительным бюллетенем.
- экипировку пилота;
- запасной автомобиль с расклейкой.

2.8.6. Принимая участие в УТС, Заявитель подтверждает, что его автомобиль, оборудование безопасности и защитная экипировка пилота соответствуют требованиям правил УТС, находятся в исправном состоянии и останутся в том же состоянии, которое будет засвидетельствовано в протоколе технического комиссара, на протяжении всего УТС.

2.8.7. Каждый автомобиль может быть подвергнут ТИ в любое время этапа УТС или после его окончания. Время, место и порядок ТИ указывается техническим комиссаром. Технический комиссар может в любое время осмотреть автомобиль участника, шины или какие-либо его агрегаты и узлы. Несоблюдение в полном объеме любого запроса на ТИ ведет к временному недопуску к участию в этапах УТС.

2.8.8. Опоздание на ТИ может наказываться организатором денежным штрафом в пределах 50% от базового заявочного взноса.

2.8.9. ТИ никоим образом не меняет того факта, что пилот, персонал участника несут полную ответственность за безопасную работу автомобиля. Участник соглашается с тем, что он лучше всех осведомлен о конструкции и эксплуатации автомобиля, оборуду-

дования безопасности и экипировки пилота, а также соглашается с соблюдением настоящих правил и дополнений.

2.9. СЕРВИС-ПАРК.

2.9.1. Участники обязаны в заявке на участие указать форму и размер необходимой для размещения площади. Размер площади, выделяемый организатором исходя из расчета на один заявленный автомобиль – 3х6, увеличенный размер необходимой площади согласовывается с организатором предварительно и предоставляется при наличии места.

2.9.2. При размещении в сервисной зоне все участники обязаны иметь минимум один огнетушитель для каждого автомобиля с емкостью огнегасящего состава не менее 4 кг и имеющих не истекший срок годности, а также защитную подстилку размером не менее 3х6 м под обслуживаемый автомобиль, непроницаемую для каких-либо жидкостей, включая ГСМ.

Рекомендуется наличие специальной подстилки под всеми транспортными средствами, размещаемыми в сервисной зоне.

2.9.3. Монтаж модульного покрытия производится на подстилку из плотной баннерной ткани непроницаемые для каких-либо жидкостей, включая ГСМ.

2.9.4. При отсутствии непроницаемой для каких-либо жидкостей защитной подстилки под обслуживаемым автомобилем, либо ее наличием меньшего размера участник не допускается к тренировкам.

2.9.5. Запрещается присутствие в сервисной зоне спортивных автомобилей, находящихся без движения не на подстилке.

2.9.6. Разгрузка и погрузка спортивных автомобилей на прицепы, подкаты, эвакуаторы и пр. производится только в специально-обозначенном месте за территорией сервисной зоны или вне территории площадки, на которой проводится УТС.

2.9.7. Разлитое топливо должно быть немедленно убрано механиками, осуществляющими заправку автомобиля.

2.9.8. Работы с автомобилем могут производиться только в сервисной зоне и зоне ХОТ ПИТ.

2.9.9. Схему расположения палаток, зон обслуживания и автомобилей в сервисной зоне определяет организатор.

2.9.10. Демонтаж палатки и/или зоны обслуживания в сервис-парке осуществляется только после окончания УТС в соответствии с расписанием. Ранний демонтаж возможен только по предварительному согласованию с организатором и с его разрешения, с одновременным подписанием акта передачи места для размещения.

2.9.11. Зона, выделенная для размещения участника, должна быть неизменно представительной и чистой с момента открытия до официального закрытия тренировки.

2.9.12. Всем участникам на территории сервисной зоны запрещено:

- разводить или держать открытые источники огня;
- распивать спиртные напитки;
- курение кальянов, сигарет и прочей продукции, содержащей никотин, за исключением специально отведенных мест;
- преграждать или блокировать пути проезда, а также пути въезда и выезда с трассы;
- неосторожное и агрессивное вождение, а также беспорядочные маневры, не связан-

ные с участием в УТС;

- проезд к месту старта не по заданной траектории и направления движения.

2.9.13. Тренировка элементов заноса (дрифта), прогрев шин в сервисной зоне запрещены.

2.9.14. Максимальная разрешенная скорость движения автомобилей в сервисной зоне – 5 км/ч. Рекомендуются сопровождение движущегося в указанной зоне автомобиля механиком или другим членом команды, который идет рядом с автомобилем и постоянно касается его рукой, для контроля скорости.

2.10. ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА.

2.10.1. По вызову судей или приглашению ведущего мероприятия по громкой связи, пилот обязан в течение 2-х минут поставить свой автомобиль в накопитель, из которого по сигналу маршала проследовать в предстартовую зону.

2.10.2. В предстартовой зоне пилот должен находиться в автомобиле в шлеме и пристегнутый ремнями безопасности. В предстартовой зоне могут находиться только механики, заявленные пилотом.

2.10.3. По команде судей старта, автомобиль или пара автомобилей перемещается в зону старта. Нахождение в зоне старта механиков или иных лиц, кроме судейского состава строго запрещено.

3. УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ УТС.

3.1. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ.

3.1.1. УТС проводится согласно утвержденному календарю и по программе, указанной в данных правилах.

3.1.2. Расписание проведения этапа УТС публикуется дополнительно перед этапом.

3.1.3. Схема движения по трассе, возврат с финиша на старт и предстартовую зону, а также движения в сервисной зоне определяется организатором. Схема движения публикуется в официальном чате УТС и размещается на официальном информационном табло информации.

3.1.4. Судейство заездов производится на основании судейского задания, которое оглашается на брифинге.

3.1.5. Явка водителей, принимающих участие в УТС, на каждый брифинг является строго обязательной. При неявке на любой из брифингов без получения предварительного разрешения организатора участник подлежит пенализации в соответствии с Приложением № 3.

3.1.6. Любые шумные работы и/или действия запрещены во время проведения официальных брифингов и процедуры награждения (включая, но не ограничиваясь, работой двигателя на оборотах выше уровня холостого хода, использованием звуковоспроизводящего оборудования и т.д.) запрещены.

3.1.7. Организатор вправе после проведения этапа наложить «отложенный штраф», основываясь на фото, видео и других материалах, опубликованных по завершению этапа. «Отложенный штраф» участник обязан оплатить при регистрации на следующий УТС.

3.1.8. В случае наложения «отложенного штрафа» организатор обязан выпустить бюллетень с указанием нарушения и суммы штрафа и уведомить участника в Telegram путем направления бюллетеня.

3.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ТРЕНИРОВКИ.

3.2.1. Организатор обязан предоставить всем участникам возможность официальных тренировок перед началом оцениваемых заездов согласно расписанию проведения этапа УТС.

3.2.2. К тренировкам допускаются зарегистрированные участники, прошедшие АП, ТИ и медицинские проверки.

3.2.3. Перед началом тренировок организатор проводит брифинг для участников тренировки. На первом брифинге организатор информирует пилотов о порядке действий при возникновении нештатных ситуаций, особенностях правил безопасности на оцениваемом участке и за его пределами, схеме движения по трассе и других важных моментах безопасности. Организатор обозначает первоначально установленное место старта, оцениваемый участок и план расположения клипов с объяснением конфигурации трассы, правил безопасности, размещения на трассе, правил поведения в сервисной зоне.

3.2.4. Присутствие на первом брифинге обязательно для всех пилотов, участвующих в УТС. Отсутствие на брифинге пенализируется в соответствии с Приложением №3.

3.2.5. Выезд на тренировку осуществляется группами или в порядке свободной очереди. Количество групп и их участники формируются согласно решению главного судьи. Длительность тренировки каждой группы определяется на каждом этапе дополнительно.

3.2.6. Во время тренировки движение по трассе может осуществляться как одиночно, так и парно.

3.2.7. Опасная езда, т.е. повторение серьезных ошибок во время вождения или явные признаки отсутствия надлежащего контроля над автомобилем (периодический выезд за пределы гоночной дорожки) будет являться предметом рассмотрения главного судьи и может повлечь за собой наказание, вплоть до исключения водителя из УТС.

3.2.8. Во время одиночных и парных **тренировочных неоцениваемых заездов** (не входящих в раздел квалификации и ТОП-32 в соответствии с расписанием этапа) разрешено присутствие одного пассажира в автомобиле участника при условии, что автомобиль имеет полностью соответствующее Приложению 24 к КиТТ второе место (спортивное сидение, ремни безопасности и т. п., каркас безопасности в автомобиле **обязателен**), прошедшее осмотр на ТИ. Пассажир обязан использовать шлем и подшлемник, соответствующие таким же требованиям, как и шлем и подшлемник пилота, закрытую обувь, одежду из плотной натуральной ткани, полностью закрывающую туловище, руки до кисти и ноги до обуви. Рекомендуются применение специальных пламя-защитных комбинезонов.

3.2.9. Пилот, который в ходе прохождения ТИ получил разрешение на нахождение пассажира в его автомобиле во время тренировочных **неоцениваемых** заездов, обязан подписать заявление об ответственности, а пассажир – ознакомиться с брифингом безопасности, который проводит организатор. Ответственность за жизнь и здоровье пассажира в рамках таких проездов полностью лежит на пилоте и пассажире.

3.2.10. В рамках УТС осуществляется оценка тренировочных заездов. Оцениваемая часть тренировочных заездов состоит из двух частей: одиночные заезды (далее - квалификация) и парные заезды (далее - ХИТы).

3.2.11. Оцениваемые заезды внесены в расписание УТС. Об оцениваемом заезде участника предупреждают в предстартовой зоне.

3.2.12. В оцениваемых тренировочных заездах УТС определяются победители и призеры в личном и командном зачетах.

3.3. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ЗАЕЗДЫ.

3.3.1. Выезд на тренировку осуществляется группами или в порядке свободной очереди. Количество групп и их участники формируются согласно решению главного судьи или руководителя гонки.

3.3.2. Квалификация состоит из двух заездов для каждого участника, но решением судейской коллегии может быть предусмотрено увеличение количества попыток в зависимости от уровня и количества водителей, участвующих в оцениваемой части УТС.

3.3.3. Участник проезжает квалификационное задание один, присутствие пассажиров в автомобиле запрещено.

3.3.4. Одиночные заезды проходят в виде отдельных раундов согласно судейскому заданию, где пилоты выезжают на старт друг за другом без задержки в порядке очереди. Для квалификации автомобили пилотов покидают сервис-парк в соответствии с расписанием этапа УТС и указаниями официальных лиц УТС и выстраиваются в очередь в специально определенной стартовой зоне на трассе. Первая попытка группы начинается по команде судьи старта. Пилот обязан по команде судьи старта (сразу после старта предыдущего пилота) прибыть к стартовой линии.

3.3.5. Во время квалификации участник должен проехать оцениваемый участок точно по траектории, указанной в судейском задании на квалификацию, при сохранении оптимального угла заноса на каждом секторе оцениваемого участка.

3.3.6. Судьи дрифта являются судьями факта. Все решения судей дрифта являются окончательными и пересмотру не подлежат. Протесты на решения судей дрифта не принимаются.

3.3.7. Для оценки заездов судьями дрифта могут использоваться показания телеметрии и видеозапись, как наружная, так и изнутри автомобиля.

3.3.8. Результаты участников в квалификации оцениваются по трем основным критериям:

- траектория (Line)
- угол (Angle)
- стиль (Style).

Этот критерий, в свою очередь, состоит из двух параметров:

- самоотдача (Commitment) - точность, агрессивность и самоотдача пилота при движении автомобиля по траектории;
- плавность вращения (Fluidity) - контроль и плавность при движении автомобиля вокруг своей оси.

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

3.3.10. Судейское задание и удельный вес каждого критерия от общего балла устанавливают судьи до начала квалификационных заездов.

3.3.11. Результат участника в заезде оценивается исходя из максимальной суммарной оценки в 100 баллов.

3.3.12. Система оценки, выраженная в баллах, следующая: все критерии распределяются между тремя судьями, 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 участник получает итоговый квалификационный балл за заезд.

Если Судей дрифта только двое, то критерии распределяются между ними Руководителем гонки. При этом происходит разделение обязанностей по оценке критерия «Стиль»: «Fluidity» контролирует Судья «Угла», а «Commitment» - Судья «Траектории». Если Судья дрифта один, то оценки по каждому из критериев ставит он.

3.3.13. 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.

3.3.14. После того, как судьи дрифта объявили оценку последнему из выехавших на старт пилоту данной группы, первая попытка считается завершенной.

3.3.15. Вторая попытка группы начинается сразу по окончании первой, порядок прохождения квалификации пилотами в группе может быть изменен.

3.3.16. Если во время квалификационных заездов пилот показывает низкий уровень контроля над автомобилем, покидает пределы трассы, его постоянно разворачивает, он имеет контакты с ограждениями и элементами трассы или отсутствие дрифта (управляемого заноса), руководитель гонки или главный судья дрифта может принять решение об отстранении пилота от дальнейшего участия в УТС.

3.3.17. В случае поломки автомобиля после первого квалификационного проезда руководитель гонки или главный судья дрифта может принять решение о допуске пилота ко второй квалификационной попытке в другой группе участников.

3.3.18. Во время проведения УТС в предстартовой зоне организатором выделена зона ХОТ ПИТ, в пределах действия которой разрешены работы по измерению и изменению давления в шинах, и обслуживанию автомобиля. Запрещается замена задних колес автомобиля, если иное не разрешено руководителем гонки или главным судьей дрифта.

3.3.19. В случае резкого изменения погодных условий руководитель гонки или главный судья дрифта могут предоставить пилотам возможность проезда одной ознакомительной попытки, а также возможность изменения настроек подвески и замену шин. Процедура проведения такой попытки аналогична процедуре проведения квалификационного заезда.

3.3.20. По завершению квалификации формируется протокол квалификации, где участники расставляются по результатам лучшей попытки.

3.3.21. После окончания квалификационных заездов всех пилотов организатор публикует результаты квалификации и сетку ТОП-32 в официальном чате пилотов в Telegram.

3.4. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ.

3.4.1. Тридцать два лучших Пилота по результатам одиночных квалификационных заездов формируют сетку «ТОП 32», где проводятся парные заезды.

3.4.2. 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).

3.4.3. Для каждой пары проводится серия из двух зачетных заездов (ХИТ):

- 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.

По завершении этой серии заездов (ХИТа), определяется лидер оцениваемых заездов УТС.

3.4.4. При объявлении начала парных заездов все пилоты, определенные парами, согласно сетке «ТОП 32» (ТОП 16, ТОП 8 или ТОП 4), покидают сервис-парк и выстраиваются в накопителе. Механики пилотов в количестве не более 2-х человек с инструментом и запасными колесами могут находиться в предстартовой зоне для оказания технической помощи своему пилоту, при этом механик обязан иметь закрытую спортивную обувь, позволяющую легкое движение, и рабочий комбинезон или одежду из натуральной хлопчатобумажной ткани, полностью закрывающей туловище, руки до кисти и ноги до обуви. Одежда механика должна обеспечивать защиту от ожогов и механических повреждений кожного покрова.

3.4.5. Если руководителем гонки или главным судьей дрифта не объявлена задержка, пилоты обязаны быть готовыми к старту в соответствии с расписанием этапа УТС и объявленной сеткой ХИТов. Стартом в заезде является команда «Старт» (поданная световым, или флагами), окончанием заезда - пересечение вторым автомобилем линии финиша, либо когда руководитель УТС объявил об окончании заезда.

3.4.6. В случае, если во время заезда автомобиль остановился на трассе и не может самостоятельно пересечь линию финиша, руководитель УТС объявляет окончание заезда и дает команду о выпуске на трассу службы эвакуации.

3.4.7. После финиша первого заезда ХИТа, участник обязан без остановок проследовать в зону ХОТ ПИТ или предстартовую зону.

3.4.8. С момента пересечения линии в зоне ХОТ ПИТ любого из автомобилей участников ХИТа, отводится 2 (две) минуты для проведения технических работ, одновременно для двух автомобилей. Остановка автомобиля и нахождение механика возможно только в зоне, которая обозначена как ХОТ ПИТ.

3.4.9. По истечении указанного времени участники обязаны покинуть зону ХОТ ПИТ, пересечь линию завершения зоны и без остановок проследовать на старт. В случае отсутствия на старте одного из автомобилей, водителю другого дается старт, он проходит трассу в соответствии с судейским заданием (BYE RUN), заезд считается состоявшимся с момента пересечения зоны постановки своим ходом, при этом судьи его не оценивают. Не вышедший на старт участник считается проигравшим в ХИТе.

Руководитель гонки или главный судья могут принять решение о проезде BYE RUN на прямых колесах без выполнения судейского задания.

3.4.10. В случае если на старт не вышли вовремя оба участника – команда «старт» дается без них. Оба считаются проигравшими в ХИТе, ни один из них не проходит в следующий раунд. Если такое произошло в финальном заезде – оба водителя занимают вторые места, а первое место не присуждается, если в заезде за 3-4 места – оба участника занимают 4 место.

3.4.11. Каждый участник имеет право взять 5 минут (Competition timeout) для ремонта автомобиля, один раз за сессию парных заездов (с начала ТОП 32 до финального заезда включительно).

3.4.12. В случае если участником принято решение взять 5 минут, об этом необходимо уведомить офицера по связи с участниками не позднее окончания 3 минут (перед первым заездом ХИТа) или 1 минуты (перед вторым заездом ХИТа):

- перед заездами одного ХИТа ремонтные работы с автомобилем во время 5 минут раз-

решено проводить в своих боксах/палатках.

- между заездами второго ХИТа с автомобилем можно производить любые действия только в зоне ХОТ ПИТ/ремонта, если иное не определено организатором.

3.4.13. Если участник/участники после пересечения финиша допускают поломку/аварию, при которой не имеют возможности передвигаться самостоятельно, руководитель УТС объявляет эвакуацию, после проведения эвакуации ХОТ ПИТ для данного участника/участников не проводится.

3.4.14. На подготовку автомобилей к заездам за 3 место, дается увеличенное время – 10 минут. Отсчет времени начинается с момента оглашения результата за предыдущий ХИТ. По истечению 10 минут, водители, принимающие участие в заезде обязаны выехать в предстартовый накопитель.

3.4.15. Если в первом заезде ХИТа произошло столкновение, которое, по мнению судей, может повлиять на результат ХИТа то, до окончания второй минуты ХОТ ПИТ участник/команда должны сообщить судье при участниках о степени повреждения автомобиля и его готовности продолжать заезд.

3.4.16. Если повреждения требуют времени на восстановление, то судьи должны определить и объявить виновного в столкновении. При этом пострадавший пилот принимает решение о возможности продолжения заездов, о чем незамедлительно обязан сообщить судье при участниках.

3.4.17. Если пострадавший участник принял решение о продолжении заездов, то виновный получает за первый заезд ноль, судьи определяют победителя по результатам двух заездов ХИТа.

3.4.18. В случае возникновения в ходе заездов ХИТа ситуации, в которой по вине одного из участников произошло столкновение, в результате которого автомобиль второго участника получил такие повреждения, что не может продолжать участие, победителем в ХИТе объявляется пилот, пострадавший от неправильных действий другого. Решение о признании участника виновным в вышеуказанной ситуации принимается судьями дрифта.

3.4.19. Если столкновение произошло в 1 заезде ХИТа, то каждый участник имеет право использовать 5 минут (если они не были использованы) для ремонта автомобиля.

3.4.20. В случае если взявший 5 минут участник признан невиновным в столкновении, его 5 минут считаются не использованными.

3.4.21. Если 5 минут были использованы ранее, но автомобиль не смог выехать в предстартовый накопитель после окончания ХОТ ПИТ, участник ожидает решение судей, при этом любые ремонтные работы с автомобилем запрещены. Если по решению судей данный участник признан виновным, он автоматически получает технический сход.

3.4.22. Решение судей об определении виновного в столкновении/аварии первого заезда ХИТа объявляется до начала второго заезда ХИТа.

3.4.23. Если столкновение, в результате которого автомобиль одного из участников получил такие повреждения, что не может продолжать участие, произошло во 2 заезде ХИТа, то автомобили участников ХИТа могут быть перемещены в палатки/боксы.

3.4.24. В предстартовом накопителе запрещено присутствие любых лиц за исключением организаторов и участников предстоящего заезда, при этом пилотам запрещено покидать свой автомобиль без разрешения официального лица, они должны быть полностью готовы к вызову на старт.

3.4.25. Во время заездов ХИТа, присутствие в автомобиле пассажиров запрещено.

3.4.26. Время выезда участников предстоящего по турнирной таблице ХИТа в стартовый накопитель ограничено 3 (тремя) минутами. Начало отсчета времени прибытия на старт следующей пары ведется с момента объявления результатов хита.

3.4.27. В парных заездах лидер должен двигаться по траектории, в темпе и с углом, определенным в квалификационном задании, и стремиться к максимальной оценке проезда. Преследователь должен двигаться за лидером, синхронно повторяя действия лидера и находясь на минимально возможном расстоянии от него.

3.4.28. 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.

3.4.29. При изменении погодных условий и/или состояния гоночной дорожки перед ХИ-Том возможно назначение руководителем гонки ознакомительного заезда, если это позволяет расписание УТС. В случае значительных изменений условий для вождения судьи дрифта могут внести изменения в задание, предварительно оповестив всех участников.

3.4.30. Во время парных заездов каждый из судей дрифта выбирает победителя ХИТа. Судьи могут использовать видеоповторы или иные другие технические средства для принятия решения. Голоса всех судей равнозначны. Решение принимается большинством голосов.

3.4.31. При оценке судьи сначала сравнивают проезд лидера первого заезда с проездом лидера второго, затем проезд преследователя первого заезда с проездом преследователя второго заезда. В случае нулевого проезда одного из пилотов при результативном проезде второго, максимальная оценка ставится второму пилоту. При этом если оба пилота в одном заезде хита получили «0», а в другом заезде оба проезда были не нулевыми, либо разные пилоты получили ноль в разных заездах одного хита, то, в связи с невозможностью сравнить заезды, назначается перезаезд хита (далее - ОМТ).

3.4.32. При определении победителя ХИТа учитывается:

- в конечной оценке «вес» проезда в качестве лидера выше, чем в качестве преследователя;
- опоздание на старт, технический сход или признание виновным в аварии всегда ведет к проигрышу хита, даже если у соперника нулевой заезд.

3.4.33. 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. Действия лидера, которые не попадают под критерии недопустимого заезда лидера, но привели к ошибкам преследователя, оцениваются судьями как ошибка лидера.

3.4.34. Действия Лидера оцениваются по степени выполнения квалификационного задания.

3.4.35. 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.

3.4.36. Действия Преследователя оцениваются по следующим параметрам:

- «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 оценки судьи дрифта учитывают вес каждого из перечисленных параметров и возможность жертвования менее ценным параметром в пользу более ценного (компромисс пилота). Вынужденные ошибки преследователя, совершенные из-за некорректных действий лидера, учитываются судьями прежде всего как ошибки лидера. Но в любом случае итоговая оценка сбалансирована относительно влияния действий каждого пилота на действия соперника.

3.4.37. Преследователь должен ехать близко и параллельно лидеру и делать все так же, как и он или лучше. Если преследователь уменьшает свой угол заноса с целью увеличить скорость и остается рядом с лидером или обгоняет его, оценка ему снижается.

3.4.38. Преследователь не должен обгонять лидера. Тем не менее, он может это сделать, чтобы избежать опасной ситуации и/или ситуации, при которой может нарушиться плавный ход заезда.

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

3.4.40. Если заезд стал нулевым для преследователя, то лидер должен продолжать свой заезд чтобы получить за него оценку. Если в такой ситуации лидер прекращает заезд, для него он тоже будет признан нулевым.

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

3.4.42. Решение об признании заезда нулевым принимают судьи дрифта.

3.4.43. Начисление очков по результатам парных заездов производится согласно Приложению №5.

3.4.44. Если судьям дрифта не удастся выявить победителя по результатам одного ХИТа, назначается ОМТ, не более двух. Если судьи дрифта не могут сделать выбор по итогам и второго ОМТ, то на следующий этап сетки проходит Пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации.

3.4.45. Основания для назначения ОМТ:

- двое и более судей назначили ОМТ;
- существует расхождение в оценке – один из судей за пилота А, второй за пилота В, а третий за ОМТ;
- невозможность корректно сравнить проезды двух пилотов.

3.4.46. Все назначенные ОМТ проводятся сразу после получения информации о решении судей. Участники ХИТа обязаны проследовать в предстартовый накопитель и ожидать вызова на старт. В случае необходимости смены резины или иных технических проблем, решаемых только на месте размещения в сервисной зоне, участник может покинуть предстартовый накопитель предупредив об этом ответственного маршала.

3.4.47. Между первым и вторым заездом ХИТа запрещается замена задних колес авто-

мобиль, если иное не оговорено главным судьей дрифта на брифинге пилотов. В исключительных случаях повреждения заднего колеса (задних колес) вследствие действий непреодолимой силы (форс-мажор), к коим можно отнести стихийные бедствия, неожиданное попадание на трассу посторонних предметов, неадекватные действия третьих лиц и пр., руководитель гонки или главный судья дрифта могут дать разрешение на такую замену.

3.4.48. В случае разворота автомобиля на зачётной трассе, пилот обязан дожидаться окончания заезда второго пилота и только после этого, продолжить своё движение в дорожном режиме строго по зачётной трассе, если на брифинге пилотов не было оговорено иное. Нарушение данного пункта – может наказываться на усмотрение руководителя гонки.

3.4.49. Присвоение «0 очков» в квалификации или парном заезде за прохождение всего оцениваемого участка или его зоны (определяется судьейским заданием):

- разворот (или механическая поломка), в том числе в зоне ускорения или торможения;
- откровенно недостаточный занос автомобиля;
- выезд за пределы трассы;
- использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными;
- столкновение с соперником (умышленное или нет). Легкие контакты, не влияющие на движение автомобилей в заезде и не представляющие опасности, могут быть оставлены без внимания на усмотрение судей;
- темп в парном заезде, отличающийся от квалификационного более чем на 20% в сторону уменьшения (если используется система, позволяющая объективно оценить этот параметр);
- дрифт с противоположным заданию углом дрифта.

Судьи могут определить и другие ошибки, и нарушения, которые оцениваются как «ноль». Все эти параметры четко обозначаются на брифинге участников.

С момента получения оценки ноль, заезд в котором получена эта оценка, считается завершенным.

3.4.50. Снижение судейской оценки:

- ошибка в вождении, невыполнение судейского задания;
- сознательно «медленное» движение в парном заезде в роли лидера;
- ошибка в зоне клиппинга (сбивание ориентира).

3.4.51. Исключение из УТС или из серии заездов:

- любая форма опасного поведения на трассе или в зоне УТС (сервис-парк и т.п.);
- превышение установленной скорости движения вне трассы;
- тренировки в неустановленных для этого местах, включая сервисную зону;
- неспортивное поведение;
- неподчинение сигналам и указаниям судей;
- несоответствие техническим требованиям;
- невыполнение важных указаний, полученных на брифинге;
- невыполнение обязанностей участника и/или его команды.

4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ.

4.1. ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.

4.1.1. Заправка осуществляется только в присутствии офицера парка-сервиса или его помощника. При заправке один из членов команды участника должен контролировать процесс, имея при себе огнетушитель с емкостью огнегасящего состава не менее 2 кг с прикрученным раструбом.

4.1.2. Во время заправки двигатель автомобиля должен быть заглушен, главный выключатель

чатель электропитания выключен.

4.1.3. Пилоту рекомендуется находиться вне автомобиля. Если участник во время заправки находится в автомобиле, то ремни безопасности должны быть расстегнуты, дверь должна быть открыта.

4.1.4. Участник обязан обеспечить пожарную безопасность при хранении топлива.

4.2. НЕКОРРЕКТНОЕ ПОВЕДЕНИЕ. ОПАСНАЯ ЕЗДА.

4.2.1. Любое неспортивное поведение или действия, наносящие ущерб интересам УТС или автомобильного спорта в целом предпринятое пилотом или лицами, заявленными для обеспечения его участия (механиками, представителем команды, споттерами и пр.), рассматривается руководителем гонки, который вправе применять любое из возможных наказаний: денежный штраф, дисциплинарное замечание, исключение из УТС. Поводом для исключения из этапа УТС может быть, в частности, получение пилотом трех дисциплинарных замечаний, объявленных руководителем гонки.

4.2.2. Если, по мнению руководителя гонки, езда какого-либо пилота является некорректной или опасной, создает пилоту преимущества или же снижает шансы другого пилота, он может остановить заезд и повторить старт. Виновнику перезаезда объявляется дисциплинарное замечание. На такое решение не может подаваться протест.

4.2.3. В случае исключения участника из этапа УТС, очки за этап не начисляются.

4.2.4. В случае дисквалификации участника до конца сезона УТС, все очки, набранные на предыдущих этапах, аннулируются, уплаченные стартовые взносы не возвращаются.

4.2.5. В ходе тренировки двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля, за исключением сервисной зоны, где допускается использование внешнего пускового устройства. Если пилот не может завести двигатель, находясь в предстартовой или стартовой зоне, ему необходимо запросить эвакуацию.

4.2.6. Если участнику, находящемуся на трассе, требуется помощь, он привлекает внимание судей вытянутой в боковое окно и поднятой вверх рукой, то же самое он делает в случае каких-либо сложностей на старте, для привлечения внимания судей старта. В случае если боковое стекло автомобиля не опускается, пилот, убедившись в полной безопасности своих действий, вытягивает руку в приоткрытую дверь автомобиля, только при отсутствии вблизи движущихся автомобилей.

4.2.7. Пилоты, принимающие участие в тренировочном заезде обязаны быть в шлеме и пристегнуты ремнем безопасности.

4.2.8. Во время нахождения автомобиля на трассе на нем обязан быть включен ближний свет основных фар и красный габаритный свет задних фонарей. Данное требование контролируется на старте. В случае неисправности указанных световых приборов предусмотрен отказ в старте для участника.

4.2.9. При движении автомобилей вне трассы, скорость движения не должна превышать 10 км/ч.

4.2.10. Если у водителя во время тренировки возникли механические проблемы с автомобилем, не позволяющие продолжить заезд, он должен покинуть трассу наиболее безопасным способом.

4.2.11. Главный судья или комиссар по безопасности имеет право остановить тренировку в случае возникновения опасности для здоровья и жизни людей, находящихся на трассе. В этом случае, водители обязаны снизить скорость до безопасной и двигаться в

сервисную зону со скоростью не более 10 км/ч, с готовностью к внезапной остановке. Сигналом к остановке тренировки являются красные флаги, показываемые судьями. Зеленые флаги, показываемые судьями, служат сигналом к продолжению движения.

4.2.12. Водителям строго запрещено двигаться на своем автомобиле по трассе в направлении противоположном движению, если только это не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции.

4.3. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ.

4.3.1. Организатор обеспечивает безопасность третьих лиц (путем ограждения, оцепления, громкоговорящей связи и т.п.).

4.3.2. Организатор и судьи не несут какой-либо материальной, юридической и моральной ответственности перед участниками и третьими лицами за ущерб, причиненный в ходе УТС. Ответственность возлагается на непосредственных виновников.

4.3.3. Принимая участие в УТС, Пилоты и другие участники УТС и аккредитованные лица отказываются от права требовать у организатора или его официальных представителей возмещение любого ущерба, понесенного ими в результате участия в УТС. Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные участникам и их имуществу, за исключением случаев, прямо предусмотренных настоящими правилами.

4.3.4. Все водители принимают участие в УТС на свой собственный риск. Своей подписью на заявочной форме участники/представители команды отказываются от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время УТС. Этот отказ (от каких-либо прав на компенсацию расходов) относится к организатору, официальным лицам и другим участникам.

4.3.5. Своей подписью в заявочной форме участник отказывается от предъявления претензий организаторам и судьям в случае повреждения имущества или других последствий дорожно-транспортных происшествий.

4.4. БЕЗОПАСНОСТЬ НА ЭТАПАХ УТС.

4.4.1. Этапы УТС проводятся на площадке, перекрытой от постороннего движения.

4.4.2. При подъезде к зачетной трассе и отъезде от нее участники обязаны руководствоваться требованиями ПДД и максимально обеспечивать безопасность других участников и третьих лиц.

4.4.3. Проведение свободных тренировок, квалификации, разминок и парных заездов осуществляется в соответствии с настоящими правилами.

4.4.4. Любые тренировки вне оцениваемой трассы в зоне УТС запрещаются. Нарушение пункта наказывается дисквалификацией.

4.4.5. За некорректное поведение (дрифт вне оцениваемой трассы, опасное вождение, низкий контроль автомобиля, превышение скорости, дрифт в сервис-парке) или ситуацию, угрожающую жизни и здоровью зрителей и спортсменов на участника, по усмотрению руководителя гонки, налагается денежный штраф или дисквалификация.

4.4.6. В случае появления на трассе сигнала красным флагом пилоты должны немедленно снизить скорость, прекратить дрифт и следовать указаниям официальных лиц.

4.4.7. Автомобиль эвакуируется с трассы только официальными лицами УТС и только после его полной остановки. Члены команды могут выйти на трассу и оказать помощь в эвакуации автомобиля только после получения прямого разрешения руководителя

гонки. При этом проведение ремонтных работ автомобиля на трассе запрещено; разрешено только оказание помощи в немедленной эвакуации. Во всех случаях, кроме возгорания автомобиля, пилот должен оставаться рядом со своим автомобилем для оказания помощи в эвакуации.

4.4.8. При аварии (инциденте) руководитель гонки или врач УТС могут предложить пилоту пройти медицинский осмотр или обследование. В таком случае пилот не может вернуться к участию в УТС до получения разрешения врача УТС.

4.4.9. После повреждения автомобиля технический комиссар может проверить безопасность и готовность автомобиля к продолжению участия в УТС.

4.4.10. Если во время инцидента пострадало оборудование трассы, УТС может быть остановлен до восстановления необходимого уровня безопасности всех элементов трассы.

4.4.11. Для безопасности участников и гостей УТС скорость движения всех транспортных средств на месте проведения (кроме трассы) строго ограничена 10 км/ч.

4.4.12. Несоблюдение техники безопасности при проведении ремонтных работ, сервиса, заправки и т.п. пенализируется по усмотрению руководителя гонки вплоть до дисквалификации на этапе.

4.4.13. В месте проведения УТС (сервис-парк, ХОТ ПИТ, зрительская зона) категорически запрещено использование открытого огня (разведение костров, использование мангалов), курение вне установленных для этого мест (в том числе кальянов), распитие спиртных напитков.

4.4.14. Организатор этапа может предусматривать иные меры безопасности, исходя из конкретных условий.

5. РЕКЛАМА.

5.1. РЕКЛАМА НА АВТОМОБИЛЕ.

5.1.1. На автомобилях участников должны быть размещены выдаваемые организатором стартовые номера, наклейка на лобовое стекло и дополнительная реклама в соответствии с Приложением №2.

5.1.2. Запрещена реклама:

- противоречащая законодательству России;
- нарушающая нормы морали и этики;
- пропагандирующая войну, насилие, политические взгляды и пристрастия;
- ограничивающая пилоту видимость из автомобиля.

5.1.3. В случае изменения схемы расклейки, содержание любой обязательной и дополнительной рекламы, предлагаемой организатором УТС, должно быть описано в бюллетене к правилам УТС.

5.1.4. В случае отказа от размещения всей необязательной рекламы, пилот обязуется выплатить организатору штраф в размере 50 000 (пятьдесят тысяч) рублей за 1 (один) автомобиль.

5.1.5. В случае частичного отказа от размещения необязательной рекламы пилот обязуется выплатить организатору штраф в размере 5 000 (пяти тысяч) рублей за отсутствие наклеек одного спонсора.

5.1.6. В случае отказа от удаления несогласованной организатором рекламы, пилот обязуется выплатить организатору штраф в размере 10 000 (десяти тысяч) рублей.

5.1.7. Пилот допускается к дальнейшему участию в этапе УТС после оплаты штрафа. В случае неоплаты штрафа пилот снимается с участия в этапе УТС без возмещения стоимости заявочного взноса.

5.1.8. Обязательная реклама (в соответствии с Приложением №2):

- 1 - Наклейка с логотипом мероприятия и логотипом титульного партнера, при наличии (на лобовом стекле автомобиля);
- 2 - Стартовый номер (на лобовом стекле автомобиля),
- 3 - Наклейка о допуске технической комиссии (на лобовом стекле автомобиля, под номером);

5.1.9. Необязательная реклама (в соответствии с Приложением №2):

- 4 - Наклейка с рекламой на обоих передних крыльях;
- 5 - Наклейка с рекламой на обоих задних крыльях;
- 6 - Наклейки с рекламой на переднем и заднем бампере по 2 шт. с каждой стороны;
- 7 - Наклейка с рекламой (на обеих передних дверях автомобиля);
- 8 - Наклейки с рекламой (на боковых задних стеклах автомобиля) до 50см²;
- 9 - Наклейка с рекламой (на капоте), размер наклейки не превышает 25х40 см.

5.1.10. Организатор имеет право отменить или добавить от 1 до 2 мест размещения необязательной рекламы на автомобилях участников. Информирование пилотов проводится выпуском бюллетеня не позднее чем за 7 дней до начала мероприятия.

5.1.11. В целях сохранения рекламы пилоты места размещения обязательной рекламы могут быть изменены индивидуально во время технической комиссии.

5.1.12. Участники имеют право отказаться от размещения необязательной рекламы в порядке, описанном в п. 5.1.4 и п. 5.1.5 настоящих правил, но не имеют права отказаться от размещения обязательной рекламы.

5.2. РЕКЛАМА В ЗОНЕ ПРОВЕДЕНИЯ ЭТАПОВ УТС.

5.2.1. Размещение рекламы в месте проведения УТС разрешается только с разрешения организатора.

5.2.2. Средства массовой информации обязаны пройти аккредитацию.

5.2.3. Любые промо-акции, розыгрыши призов, раздача рекламной продукции зрителям этапов УТС должны быть согласованы с организатором.

6. УСЛОВИЯ ЗАЧЕТА И НАГРАЖДЕНИЕ.

6.1. ОБЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.

6.1.1. Каждый этап УТС проводится в течение одного либо нескольких дней, что фиксируется в расписании проведения этапа УТС.

6.1.2. В оцениваемых тренировочных заездах УТС определяются победители и призеры в личном и командном зачетах.

6.1.3. Победителем **квалификационных** заездов становится участник с наибольшей оценкой за лучшую попытку, выставленной судьями дрифта. Остальные места распределяются в порядке уменьшения очков среди участников.

6.1.4. Если у двух и более участников результаты лучшей квалификационной попытки одинаковы, то сравниваются худшие попытки.

6.1.5. В случае равенства лучшей и худшей попыток двух или более участников – более высокое место занимает пилот, получивший в лучшей попытке наиболее высокую

оценку по критерию «Стиль», в случае равенства по вышеперечисленным параметрам - более высокое место занимает участник, получивший в худшей попытке наиболее высокую оценку за критерий «Стиль».

6.1.6. При дальнейшем равенстве, процедура, описанная выше, проводится по критерию «Угол», а далее - «Траектория».

6.1.7. Если по всем вышеперечисленным параметрам результат совпадает, наиболее высокое место в квалификации занимает участник, с наименьшим стартовым номером. Участники непрошедшие квалификацию по причине объявления технического схода так же распределяются в порядке возрастания стартовых номеров после непрошедших квалификацию.

6.1.8. В случае если все квалификационные заезды пилота признаны нулевыми, он не получает очки за квалификацию и не проходит в стадию парных заездов.

6.1.9. Итоговым результатом команды на этапе УТС является сумма двух лучших результатов, показанных ее участниками в личном зачете.

6.1.10. В случае дисквалификации хотя бы одного из заявленных за команду участников, в итоговом результате команды, учитывается результат только одного пилота.

6.1.11. При равенстве очков, набранных на этапе УТС двумя и более командами, более высокое место занимает команда, имеющая в своем составе участника, занявшего более высокое место в личном зачете данного этапа УТС.

6.1.12. Командный зачет считается состоявшимся на этапе, если заявлено не менее 3-х команд.

6.1.13. Подсчет результатов этапов УТС и подведение окончательных результатов УТС ведется организатором и публикуется на информационных ресурсах организатора, указанных в п.1.8. правил УТС.

6.2. ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ.

6.2.1. Результатом пилота на каждом этапе УТС является сумма очков, начисленных за место в личном зачете этапа УТС по итогам парных заездов и очков, начисленных за место в квалификации согласно Приложению №5, которые отображаются в протоколе личного зачета этапа УТС.

6.2.2. При равенстве результатов личного зачета за этап у двух или более пилотов, приоритет имеет участник, занявший более высокое место по итогам квалификации.

6.2.3. Итоговым результатом этапов УТС сезона в личном зачете является сумма очков пилота на всех этапах УТС, согласно протоколам личного зачета.

6.2.4. При равенстве итоговых результатов за сезон у двух и более участников, наиболее высокое место в квалификации занимает участник, с наименьшим стартовым номером.

6.3. КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ.

6.3.1. Итоговым результатом команды в сезоне является сумма очков, набранных командой на УТС сезона.

6.3.2. При равенстве итоговых результатов в сезоне у двух и более команд, более высокое место занимает команда, имеющая в своем составе участника, занявшего более высокое место в личном зачете сезона.

6.4. НАГРАЖДЕНИЕ.

6.4.1. Награждение победителей и призеров оцениваемых заездов проводится в день УТС по окончании оцениваемых парных заездов в соответствии с расписанием УТС.

6.5. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ.

6.5.1. Протесты подаются руководителю УТС в письменной форме не позднее 15 минут с момента опубликования предварительных результатов и сопровождаются уплатой денежного взноса в размере 10000 руб. В случае удовлетворения протеста взнос возвращается.

6.5.2. За некорректное поведение или ситуацию, угрожающую жизни и здоровью зрителей и спортсменов, участник исключается из УТС, стартовый взнос не возвращается.

6.5.3. Решением главного судьи этапа участник может быть не допущен или снят с заездов без объяснения причин.

7. РЕГЛАМЕНТ ПРЕССЫ.

7.1. Чтобы иметь возможность отснять мероприятие, необходимо оставить заявку на аккредитацию по форме, размещенной на официальном сайте и в официальных социальных сетях Дрифт-Юг Matsuri.

7.2. От одного СМИ принимается не более 4 заявок. Подтверждение аккредитации приходит в пятницу перед каждым этапом.

7.3. Блогеры, фотографы и операторы от участника или команды также проходят аккредитацию путем направления заявки по форме, размещенной на официальном сайте и в официальных социальных сетях Дрифт-Юг Matsuri.

7.4. На всех этапах мероприятия «Дрифт-Юг Matsuri» ЗАПРЕЩЕНО запускать беспилотные летательные аппараты любого типа, класса, веса и характеристик.

7.5. По итогу УТС СМИ обязаны предоставить ссылку/копию опубликованного материала пресс-службе организатора на почту official@drift-yug.ru.

7.6. Аккредитация обеспечивает доступ:

- к сервисной зоне;
- в пресс-центр;
- к зоне финишного подиума (разрешенные зоны для прессы);
- в зоны для фото и видеосъемки на трассе.

7.7. Выход и выезд на спортивную трассу запрещен.

7.8. Расходы на связь несет представитель СМИ

7.9. Организатор не предоставляет проживание, питание, транспорт, компьютеры и другую оргтехнику.

7.10. Организатор вправе отказать в аккредитации без объяснения причин.

7.11. Организатор не несет ответственности в случае причинения аккредитованному журналисту какого-либо ущерба, в том числе вреда здоровью, связанного с нарушением мер безопасности и правил поведения на Дрифт-Юг Matsuri.

7.12. Находясь на точках съемки на территории автодрома аккредитованный журналист должен всегда носить специальный жилет представителя СМИ.

7.13. Все журналисты, участники и экипажи должны:

- уважать права, интересы жителей региона, других участников, организаторов, зрителей;
- не вмешиваться в ход УТС;
- соблюдать правила безопасности и выполнять требования официальных лиц, marshалов безопасности, судей и лиц, задействованных в обеспечении безопасности УТС;
- выбирать обозначенные для прессы точки для съёмки, избегая присутствия в опасных и запрещённых поворотов, руководствуясь следующими схемами безопасности, включая, но не ограничиваясь;
- всегда держать спортивный автомобиль в поле зрения;
- не стоять спиной к трассе;
- не сидеть и не лежать возле трассы; иметь возможность экстренно переместиться;
- не стоять снаружи поворотов;
- не стоять в запрещённых областях;
- находится только за ограждениями безопасности трассы (сетки, рельсы безопасности);
- не дотрагиваться до ограждений безопасности;
- не находиться на зрительских трибунах во время проведения УТС;
- не пересекать трассу в запрещённых местах и без разрешения marshалов безопасности, судей или официальных лиц.
- носить только закрытую обувь и одежду (закрывающую ноги и руки полностью): обязательны длинные брюки/джинсы (запрещены леггинсы, шорты, юбки), обязательны закрытая обувь и головной убор.
- для нахождения в салоне заведённого автомобиля дополнительно необходим закрытый рукав во время всего нахождения в салоне автомобиля (даже в заглушенном состоянии).
- для выезда на трассу необходим шлем (шлем организатором и пилотами не предоставляется).

7.14. Любой доказанный факт некорректного поведения влечет за собой аннулирование аккредитации.

7.15. Права на освещение Дрифт-Юг Matsuri посредством трансляции изображения и/или звука Дрифт-Юг Matsuri любыми способами и/или с помощью любых технологий, а также посредством осуществления записи указанной трансляции и/или фотосъёмки УТС принадлежат Организатору.

7.16. Аккредитованный журналист обязуется никаким образом не нарушать права, в том числе:

- любые результаты интеллектуальной деятельности, созданные во время Дрифт-Юг Matsuri, использовать исключительно в заявленном СМИ;
- не изменять и не редактировать любые результаты интеллектуальной деятельности, созданные во время УТС, до степени потери их ассоциирования и (или) ассоциирования третьих лиц с Дрифт-Юг Matsuri, в т.ч. не удалять и (или) не изменять логотипы, наименования и другие средства индивидуализации мероприятия, организатора, спонсоров и партнеров, а также не добавлять и не изменять логотипы, наименования и другие средства индивидуализации третьих лиц без согласования с организатором;
- уведомить и согласовать с организатором передачу/продажу прав на фото/видео изображения третьим лицам для последующего коммерческого использования;
- при проведении видеосъёмки, по запросу от организатора, предоставить копии видеоматериалов в высоком разрешении;
- предоставлять организатору электронные копии и/или ссылки на подготовленный и опубликованный материал;
- при проведении интервью с официальными представителями организатора Дрифт-Юг Matsuri направлять текст интервью на согласование в пресс-службу организатора.

7.17. Вопросы, касающиеся п. 7.16 данных правил направлять в пресс-службу организатора на почту official@drift-yug.ru.

8. ПРИЛОЖЕНИЯ.

Приложение №1 – Технические требования.

Приложение №2 - Схема обязательной рекламы на автомобиле.

Приложение №3 – Сводная таблица пенализаций и штрафов.

Приложение №4 – Заявочная форма «Личный зачет».

Приложение №5 - Заявочная форма «Командный зачет».

Приложение №6 – Начисление зачетных очков за квалификацию и парные заезды.

Приложение №7 – Акт передачи места для размещения.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

к легковым автомобилям,
участвующим в тренировках по дрифту

1. АВТОМОБИЛИ УЧАСТНИКОВ

1.1. Допускаются легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, подготовленные в соответствии с настоящими «Техническими требованиями к легковым автомобилям, участвующим в тренировке по дрифту» (далее – ТТ), кузовные автомобили с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом. Разрешены купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства при их производстве. Автомобили с грузовой платформой (пикапы, грузовики и т.п.), а также минивэны, фургоны и микроавтобусы запрещены для участия.

1.2. Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию в тренировке*.

* 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).

1.3. Автомобили, оборудованные ГБО не допускаются.

1.4. Соответствие техническим требованиям автомобиля участника определяется Техническим комиссаром УТС.

2. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. На автомобилях, не оборудованных каркасом безопасности, должны быть установлены двери, предусмотренные заводом-изготовителем. Использование дверей из композитных материалов запрещено. Также запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию водительской и пассажирской дверей. Заводская обшивка водительской и пассажирской дверей должна быть сохранена.

2.2. В автомобилях допускается использование только спортивных сидений типа «ковш» и «полуковш».

2.3. Допускается использование сидений с откидывающейся спинкой.

2.4. В случае если для крепления сидений не использованы штатные места крепления, сидения должны быть надежно зафиксированы.

2.5. В автомобилях обязательно использование спортивных ремней, состоящих из двух плечевых и одной поясной лямки. Допускается применение ремней заводского изготовления, предназначенных для автомобильного спорта и имеющих соответствующий сертификат ЕС («клубные» ремни или «ремни для национальных чемпионатов»).

Точки крепления на кузове: для поясной лямки – две; для плечевых лямок – две или, возможно, одна, симметричная относительно сиденья.

2.6. 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 подвер-

гаться модификациям с применением материала с характеристиками идентичными заводскому.

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

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

2.9. Рекомендовано оборудование автомобиля системой пожаротушения, соответствующей требованиям Приложения 6 к КиТТ или ст.253.7.2 Приложения «J» МСК FIA.

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

2.11. Запрещено устанавливать опасные конструкции снаружи автомобиля (бампера в виде таранов).

2.12. Запрещается установка на автомобиль тягово-сцепного устройства (фаркоп).

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

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

2.15. Пучки проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению.

2.16. Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов.

3. ЭКИПИРОВКА УЧАСТНИКОВ

3.1. Обязательно использование шлема закрытого или открытого (мотоциклетного или автомобильного) типа стандартов E22 и выше. Рекомендуются использование экипировки по требованиям Приложения 15 к КиТТ. Шлемы для роликов, велосипедные, военные и т.д. запрещены.

3.2. Водителям рекомендуется носить спортивную экипировку (комбинезон, перчатки, подшлемник, обувь, нательное белье). При отсутствии данной экипировки, обязательное условие выезда закрытые руки, ноги, обувь закрытого типа, перчатки.

4. ДОПУСТИМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ

4.1. Механизмы открывания – закрывания дверей, по крайней мере, водительской и передней пассажирской, должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции.

4.2. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу.

4.3. Запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова.

4.4. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось по рекомендациям ст. 279 Приложения «J» МСК FIA. При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.

4.5. Допустима замена любых съемных навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов).

4.6. Допускается применение оригинального и альтернативных производителей лобового стекла, специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля.

4.7. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их клеивание или установка соответствующих уплотнителей.

4.8. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.

4.9. Разрешается отсутствие стекол на передних и/или задних дверях. При этом обязательно применение пилотом закрытого шлема с визором, полностью закрывающим лицо. Во время заезда визор должен быть полностью закрыт. Также обязательно применение защитной сети дверного проема или системы удержания рук пилота SFI 3.3.

4.10. Не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла.

4.11. БУКСИРОВОЧНЫЕ ПРОУШИНЫ:

4.11.1. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксировочные проушины.

4.11.2. Прουшины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки автомобиля из-за пределов трассы.

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

4.11.4. Буксировочные 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.

4.11.5. Буксировочные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

4.12. Разрешается монтаж в крышу автомобиля люков и прочих элементов забора воздуха или отвода воздуха из салона общим сечением не более 0,125 м².

4.13. Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны. Во время нахождения

ния автомобиля на трассе – передние фары, а также красный свет задних фонарей должен быть включен постоянно.

4.14. Автомобиль участника должен быть оснащен дополнительным стоп-сигналом, расположенным в верхней части заднего ветрового стекла.

4.15. Если фары автомобиля выполнены из стекла, то они должны быть дополнительно оклеены прозрачной пленкой, не позволяющей разлетаться осколком в случае их разбивания.

5. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

5.1. Все автомобили должны иметь исправную тормозную систему.

5.2. При расположении тормозных магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки – как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником – допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены.

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

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

5.5. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.

5.6. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

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

5.8. Разрешено устанавливать ручной тормоз с гидроприводом, действующий на любую ось.

6. КОЛЕСА И ШИНЫ

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

6.2. Диски, изготовленные из магния, запрещены.

6.3. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки. Болты должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

6.4. Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

6.5. Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы.

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

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

6.8. Колёса автомобиля (при виде сверху) должны быть закрыты крыльями, при этом допускается выступание рабочей поверхности колеса в верхней его точке, но не более 20 % от ширины шины, указанной на маркировке.

6.9. В тренировке по дрифту разрешается использование любых автомобильных шин, кроме шипованных, рисунок протектора которых создан промышленным (заводским) способом при изготовлении самой шины, без видимых повреждений и деформаций.

7. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

7.1. 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.

7.2. Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения. Аккумулятор может быть размещен в салоне позади сиденья водителя или багажнике автомобиля. Аккумулятор должен быть прикреплен к кузову с использованием металлического гнезда (площадки) и двух металлических скоб с изоляционным покрытием, прикрепленных к основанию с помощью болтов (винтов). Аккумулятор, расположенный в салоне (даже если это штатное расположение), должен быть закрыт герметичным кожухом из диэлектрического материала, имеющим вентиляцию, выведенную за пределы салона, предохраняющим от утечек электролита и закрепленным независимо от аккумуляторной батареи.

8. ТОПЛИВО

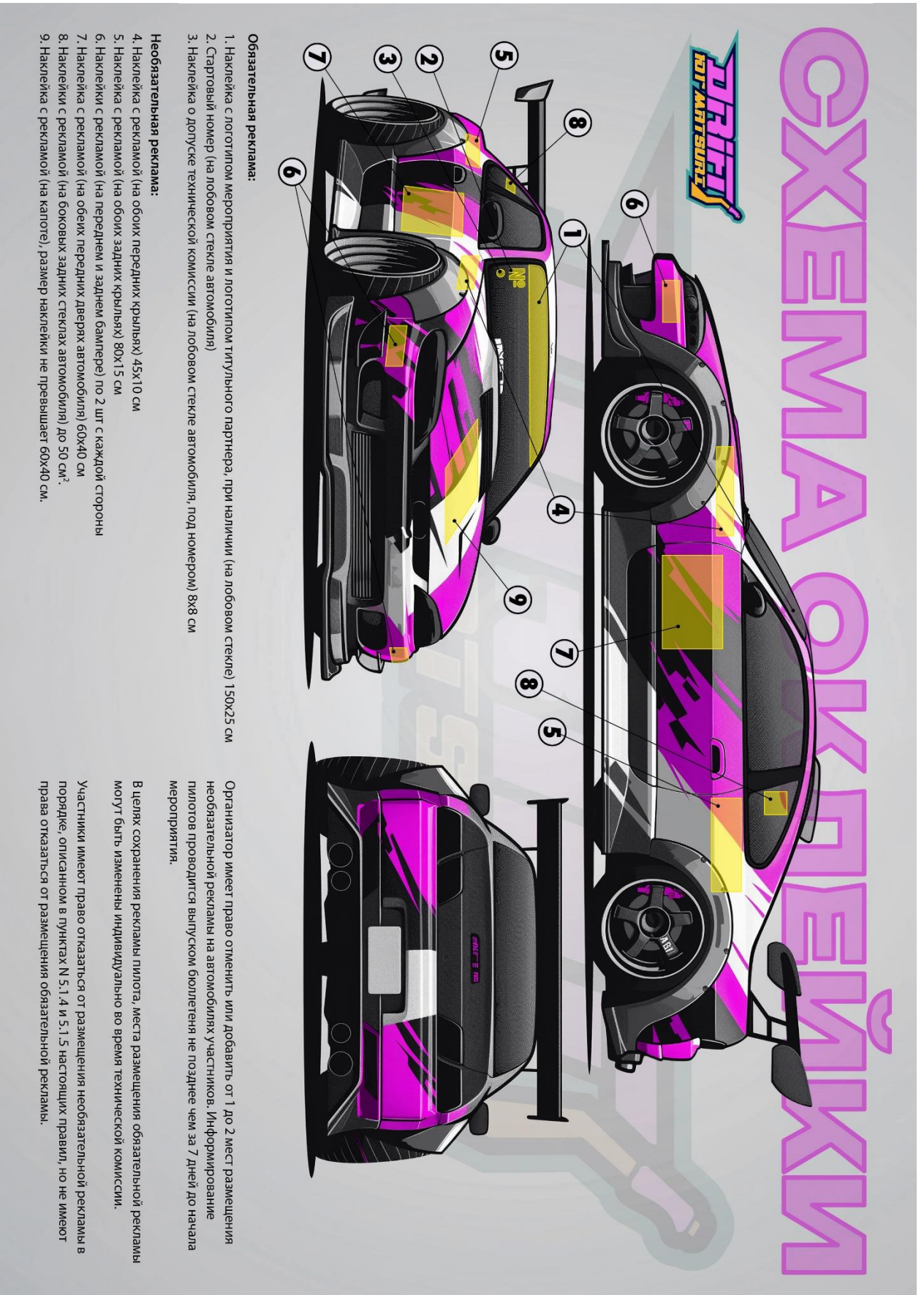
8.1 Допускается использование только бензина или дизельного топлива, применение спирта разрешается при условии его содержания в топливе не более 85%

8.2 Газовое топливо запрещено



Приложение №2

Схема обязательной рекламы на автомобиле



Приложение №3

Сводная таблица пенализаций и штрафов

Таблица является справочной. Перечисленные пенализации могут применяться руководителем УТС по своему усмотрению в зависимости от конкретной ситуации.

Нарушение	Отказ в старте (исключение)	Пенализация	
		Действие	Штраф
Не прохождение административной, технической и/или медицинской проверки	отказ в старте		
Опоздание на административную, техническую и/или медицинскую проверку			2000 руб.
Движение по трассе автомобиля, водитель которого не имеет необходимой экипировки и не пристегнут ремнями безопасности	исключение		
Нарушение требований безопасности	исключение		
Дрифт на трассе вне зоны оцениваемого участка (в оцениваемых заездах)			
1-е нарушение		предупреждение	
2-е нарушение			
3-е нарушение	исключение		4000 руб.
Не соблюдение требований безопасности при заправке и хранении ГСМ			
1-е нарушение			2000 руб.
2-е нарушение			5000 руб.
3-е нарушение	исключение		
Отказ от уплаты штрафа	исключение		
Нарушение требований о поддержании чистоты на парковочном месте в сервис-парке			4000 руб. (удержание экосбора)
Отсутствие подложки под автомобилем, который расположен в сервис-парке	исключение		
Не подчинение флаговой сигнализации и/или указаниям судей			
1-е нарушение		предупреждение	
2-е нарушение			
3-е нарушение	исключение		3000 руб.
Преднамеренное движение во встречном направлении по трассе			
1-е нарушение			
2-е нарушение	исключение		5000 руб.
Неявка или опоздание участника на брифинг, указанный в настоящих правилах			1000 руб.
Превышение допустимой скорости		предупреждение	3000 руб.

рости движения в сервисной зоне			
Дрифт в сервисной зоне			10000 руб.
Передача третьим лицам браслета участника и команды участника			1000 руб.
Повреждение участником и/или его персоналом оборудования, ограждений или иных элементов инфраструктуры трассы, разлив в зоне УТС технических жидкостей, выброс мусора (в зависимости от масштабов нарушения)			5000 руб.+ компенсация ущерба
Нарушение схемы движения / схемы безопасности		предупреждение	5000 руб.
Оскорбление официальных лиц УТС 1-е нарушение 2-е нарушение	исключение		5000 руб.



Приложение №4
Заявочная форма «Личный зачет»

Открытая тренировка Дрифт-Юг Matsuri				
		Дата		
		Место		
		Организатор	ИП Бражников Р.П.	
Фамилия		ФИО споттера		
Имя		№ водитель-ского удосто-верения		
Отчество		Механик 1 (ФИО)		
Дата рождения		Механик 2 (ФИО)		
Населённый пункт		Отметка об оплате стартового взноса		
Ссылки на соцсети (можно не заполнять)		Отметка о прохожде-нии АП		
Телефон		Отметка о прохожде-нии ТИ		
Автомобиль (марка и модель согласно доку-менту)		Информация о тех-ничке, оплате Эко-сбора, заявлении ко-манды	Техничка	
			Экосбор	
Модель двига-теля			Команда	

- ячейки, выделенные серым цветом, заполняются организатором.

Своей подписью подтверждаю:

С правилами и условиями проведения УТС ознакомлен и согласен. Об осуществлении фото- и видеосъемки уведомлен. Участник (пилот) принимает на себя всю ответственность за возможные последствия в ходе проведения мероприятия, в том числе по отношению к третьим лицам. Органи-затор не несет никакой моральной и материальной ответственности за происшествия с участ-ником и третьими лицами во время УТС.

Настоящим соглашаюсь на обработку персональных данных, включая совершение следующих действий (операций) с моими персональными данными: сбор, систематизацию, накопление, хра-нение, уточнение (обновление, изменение), использование, передачу (в том числе предоставле-ние определенному кругу третьих лиц для достижения вышеуказанных целей), обезличивание, блокирование, удаление, уничтожение, осуществляемых как с использованием средств автома-тизации (автоматизированная обработка), так и без использования таких средств (неавтоматизи-рованная обработка).

Дата _____ 2025г. Подпись _____ / ФИО _____



Приложение №5

Заявочная форма «Командный зачет»

Открытая тренировка
Дрифт-Юг Matsuri

ЗАЯВКА КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ

КОМАНДА:

СОСТАВ КОМАНДЫ:

		стартовый номер	подпись	дата
1	ФИО пилота			
2	ФИО пилота			
3	ФИО пилота			
4	ФИО пилота			

Представитель/
руководитель
команды (ФИО):

Контактный телефон:

подпись

ЗАЯВЛЕНИЕ О ГАРАНТИЯХ И ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СОГЛАСИЯ

Своей подписью заявители подтверждают, что вся информация, содержащаяся в заявочной форме верна. Участники признают и полностью согласны с условиями оплаты и принимают все условия участия в УТС.

Приложение №6

Начисление зачетных очков за квалификацию и парные заезды

КВАЛИФИКАЦИЯ	
МЕСТО	ОЧКИ
1	25
2	21
3	19
4	17
5-6	12
7-8	9
9-12	6
13-16	4
17-24	2
25-32	1

ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	
МЕСТО	ОЧКИ
1	210
2	185
3	160
4	135
ТОП 8	110
ТОП 16	80
ТОП 32	40



Приложение №7

Акт передачи места для размещения

АКТ

передачи места для размещения

ФИО участника:



стартовый номер

Подписанием настоящего акта участник подтверждает, что он ознакомлен с Правилами тренировки Дрифт-Юг Matsuri и обязуется неукоснительно их соблюдать.

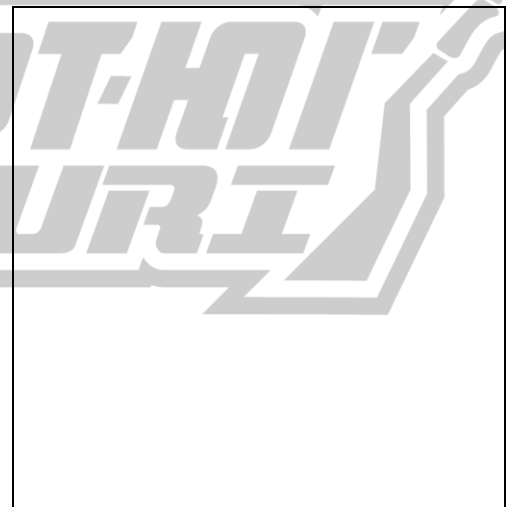
Участник ознакомлен с тем, что выделенная для размещения зона должна быть неизменно представительной и чистой с момента открытия до официального закрытия тренировки. На нарушителей данного требования может быть наложена пенализация 5000 р. + возмещение ущерба.

Участник обязуется оплатить сумму экологического сбора и ознакомлен с порядком его возврата.

Схема зоны для размещения участника

ПЛОЩАДКА ДО

ПЛОЩАДКА ПОСЛЕ



подпись **участника** при размещении

подпись **участника** при выезде

подпись **официера сервисной зоны**
при размещении

подпись **официера сервисной зоны**
при выезде

ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ АКТА ПЕРЕДАЧИ МЕСТА ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ

1. Участник получает бланк акта (в соответствии с Приложением №7) для заполнения во время прохождения АП и до размещения автомобиля в сервисной зоне.
2. В случае если участник планирует приехать и разместиться на территории проведения мероприятия до открытия сервисной зоны в соответствии с таймингом УТС, допускается распечатка бланка акта участником самостоятельно. Изменение шрифта, текста и прочего в бланке недопустимо.
3. Участник обязан разместить свой автомобиль в соответствии со схемой размещения, подготовленной организатором.
4. Перед размещением автомобиля в сервисной зоне участник проверяет площадку и совместно с офицером сервисной зоны фиксирует состояние покрытия в бланке акта.
5. В случае, описанном в п.2 данной инструкции, пилот проверяет площадку самостоятельно. При наличии дефектов покрытия участник производит фото- / видео- фиксацию, а также схематично размечает места дефектов в окне «ПЛОЩАДКА ДО».
6. Обязательно указание полных ФИО участника и его стартовый номер в бланке. Написание должно легко поддаваться прочтению.
7. Бланк акта с подписями участника и офицера сервисной зоны при размещении возвращается в штаб мероприятия главному секретарю совместно с бланком заявки на участие после прохождения АП, ТИ и медицинского контроля, но не позднее, чем до выезда участника на тренировку.
8. Участник не может выехать на тренировку до тех пор, пока бланк заявки и бланк акта не будут сданы в штаб.
9. Демонтаж палатки и/или зоны обслуживания в сервисной зоне возможен только после официального окончания мероприятия. Допустим более ранний выезд по предварительному согласованию с организатором и с его разрешения.
10. После освобождения места для размещения, участник проверяет площадку и совместно с офицером сервисной зоны фиксирует состояние покрытия в бланке акта.
11. При наличии дефектов покрытия, в том числе не зафиксированных в акте до размещения, офицер сервисной зоны производит фото- / видео- фиксацию, а также схематично размечает места дефектов в окне «ПЛОЩАДКА ПОСЛЕ».
12. Участник обязан покинуть сервисную зону по окончании официальной части мероприятия до закрытия сервисной зоны в соответствии с таймингом.
13. Организатор вправе изменить время закрытия сервисной зоны предварительно уведомив об этом участников в официальном чате в сети Telegram.
14. В случае порчи выделенной для размещения зоны на участника может быть наложена пенализация 5000 р. + возмещение ущерба, либо отказано в возвращении суммы экологического сбора. Окончательное решение остается за организатором.
15. Экологический сбор не подлежит возврату в случае, если участник не сдал место для размещения офицеру сервисной зоны и не поставил подпись об этом в бланке акта.
16. В случае загрязнения зоны, выделенной для размещения участника, участнику дается возможность при выезде из парка-сервиса провести самостоятельные работы по очистке данной зоны с помощью собственных чистящих средств или средств организатора.
17. В случае, описанном в п. 16, сумма экологического сбора замораживается и решение о ее возврате принимается после уборки площадки комбинированной дорожной машиной.