

Регламент организации и проведения соревнований «Drift-войны»

Республика Башкортостан
г. Стерлитамак
2016 г.

ГЛАВА I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения традиционных соревнований по дрифту.

ГЛАВА II

ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Фуридаши — начало дрифта, агрессивный вход в занос.
2. Фурикаеши — смена направления заноса, перекладка.
3. Тансо - одиночный, квалификационный заезд, обязательная часть соревнований, в которой определяются участники, допущенные к финальной части соревнований.
4. Цуисо – парные заезды, обязательная часть соревнований, проходящая по системе double elimination, в которой определяются победитель и призеры соревнований.
5. Атуй – автомобиль, идущий вторым в цуисо.
6. Сенко – автомобиль, идущий первым в цуисо.
7. Аникуя - достижение максимальной оценки заезда в 100 баллов.
8. Соревнование – спортивное мероприятие, в котором определяются итоговые результаты, и производится вручение призов.
9. Дрифтинг – спортивное автомобильное соревнование по вождению автомобиля в управляемом заносе, проходящее полностью на специально подготовленной асфальтовой трассе.
10. Занос – снос одной или двух осей автомобиля относительно траектории движения.
11. Участник – физическое или юридическое лицо, имеющее Лицензию Участника, и заявившее автомобиль для участия в соревновании.
12. Команда – юридическое или физическое лицо, обладающее регистрационным свидетельством команды, выданным Организатором, подавшее заявку на участие в командном зачёте соревнования и соответствующее требованиям, изложенным в Регламенте.
13. Организатор – юридическое или физическое лицо, организовывающее соревнование по дрифту.
14. Регламент – обязательный официальный документ, описывающий детали проведения многоэтапного соревнования.
15. Трасса – специально подготовленная для проведения соревнований по дрифтингу асфальтовая трасса.

16. Зона клипинга – часть трассы соревнований, на которой происходит оценка выступления участников судьями. Оцениваемый участок обязательно должен иметь обозначенное начало и конец.

17. Респект-зона – часть разгонной прямой перед зоной фуридаши, где автомобили в заездах цуйсо должны двигаться с равной скоростью находясь в базе друг друга.

18. Стартовая зона – часть трассы, площадка для размещения всех автомобилей, участвующих в соревновании перед началом испытаний.

ГЛАВА III

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

1. Водители и участники

1.1. К участию в официальных соревнованиях допускаются Водители не моложе 16 лет (водители до 18 лет должны предоставить нотариально заверенное согласие родителей на участие ребенка в соревнованиях).

1.2 Водитель для участия обязан иметь лицензию РАФ, которую он может приобрести во время регистрации участников или же указав потребность в ней при предварительной регистрации. Данная лицензия действует на всех соревнованиях под эгидой РАФ до конца календарного года (*Стоимость лицензии уточняйте у организатора*).

1.3. Любой Участник, принимающий участие в соревновании, имеет право назначить своего представителя для взаимодействия с Организатором и официальными лицами соревнования. Представитель выполняет все функции, определенные настоящими Правилами как функции Участника, и является единственным лицом (помимо самого Участника), уполномоченным реализовывать права, предоставленные Участнику настоящими Правилами. Информация о представителе Участника должна быть представлена Организатору во время административных проверок.

2. Заявки на участие

Заявки на участие подаются Организатору (как предусмотрено Регламентом соревнования). Организатор вправе отказать Участнику в приеме Заявки, без объяснения причин.

3. Заявочные взносы

3.1. Размеры и порядок внесения заявочных взносов определяются Регламентом соревнования. Организатор вправе освободить некоторых Участников от уплаты заявочных взносов.

3.2. Если Регламентом соревнования установлена обязательность уплаты заявочных взносов, то заявка на участие принимается только в том случае, если она сопровождается уплатой полной суммы

заявочного взноса. До уплаты заявочного взноса заявка считается предварительной.

3.3. Заявочные взносы возвращаются полностью:

- Кандидатам на участие, чьи Заявки отклонены;
- В случае если соревнование не состоялось;
- В других случаях, установленных Организатором и описанных в Регламенте соревнования.

3.4. Условия частичного возвращения заявочных взносов должны быть оговорены в Регламенте соревнования.

4. Допускаемые автомобили

4.1. К соревнованиям допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют техническим требованиям Приложения №4 (Технического регламента) настоящих Правил.

4.2. Участник может до момента начала официальных административных проверок перед заездами тансо или цуйсо заменить автомобиль, указанный в заявочной форме.

4.3. Обязательная и необязательная реклама, а также иные надписи и наклейки на автомобиле должны соответствовать требованиям организатора.

4.4. В соревновании по дрифту разрешается использование автомобильных шин, предназначенных для использования на дорогах общего пользования, любого типа без видимых повреждений и деформаций, кроме шипованных.

4.5. Допускается использование водителем в одном испытании (тансо или цуйсо) или в Предварительной квалификации (тренировке) запасного автомобиля, при этом данный автомобиль должен быть заявлен как запасной во время административных проверок и указан в заявке на участие. Запасной автомобиль может быть заявлен только участником и использоваться только водителем (или водителями) которых заявил Участник. Передавать заявленный запасной автомобиль другому участнику/водителю участвующему в испытании – запрещено.

ГЛАВА IV

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

Официальные документы

1. Для проведения любого соревнования по дрифту необходимо издание следующих официальных документов:

- регламент (программа соревнований);
- план безопасности;
- список участников с бортовыми номерами;
- схему размещения обязательной рекламы;

2. Программа соревнования должна содержать общую информацию о проведении соревнования, которая необходима для ознакомления с условиями его проведения.

Программа соревнования может публиковаться одним документом с регламентом соревнования, являясь его разделом.

3. Регламент соревнования является основным официальным документом, описывающим особенности проведения соревнования и регулирующим его проведение, а так же регламентов многоэтапных соревнований (если соревнование является этапом таких соревнований) и настоящих Правил, которым Регламент не может противоречить.

Регламент соревнования должен содержать следующую информацию:

- состав официальных лиц соревнования: состав оргкомитета, официальные лица соревнования, руководителя пресс-центра, маршала по безопасности и других, описание одежды, идентифицирующей официальных (должностных) лиц соревнования.
- Фотографии и телефоны Руководителя гонки, Офицера по связи с Участниками и Офицера Парка Сервиса;
- критерии допуска Участников и автомобилей к участию в соревновании и в отдельных зачетах;
- детали приема Заявок на участие: максимальное количество допускаемых участников, особенности процедуры подачи и приема заявок, размеры и порядок уплаты заявочных взносов, условия их возврата;
- место расположения и расписание работы пресс-центра, включая порядок аккредитации представителей СМИ, фамилия и фотография руководителя пресс-центра и информация для связи с ним;
- информация об официальных наклейках и рекламе организаторов, включая схему ее размещения на автомобиле;
- место проведения и точное расписание административных и технических проверок;
- правила постановки автомобилей в парк сервиса
- описание процедуры официального открытия соревнования
- правила движения по трассе соревнования,
- правила подачи протестов, суммы и особенности порядка внесения денежных залогов и взносов при подаче протестов;
- призы (за какие места вручаются призы, а также условия их вручения)

4. План безопасности должен описывать пути и способы решения вопросов по обеспечению необходимых мер безопасности по всем основным направлениям (безопасность зрителей, безопасность участников, безопасность маршалов и других должностных лиц соревнования) и должен содержать:

- схему трассы соревнования с нанесенными зонами безопасности и ограждениями;
- имена персонала соревнования, ответственного за обеспечение мер безопасности на мероприятии: Офицера по безопасности, Руководителя соревнования.
- должностные инструкции персонала, задействованного в обеспечении безопасности;
- другие документы, которые Организатор сочтет важными и необходимыми.

5. Бюллетени – официальные документы, которые являются неотъемлемыми частями Регламента соревнования и предназначены для публикации изменений, пояснений или дополнений последнего.

Бюллетени должны быть пронумерованы и датированы и размещаться на официальном табло информации сразу после подписания Организационным комитетом до начала соревнования или Коллегией спортивных комиссаров после его начала.

6. Списки водителей и участников составляются в соответствии со следующими правилами:

- Все списки Водителей и Участников должны содержать наименование участника, фамилию и имя водителя, город участника, марку автомобиля, бортовой номер;
- список заявленных водителей и участников составляется после окончания приема заявок;
- список допущенных Водителей и Участников, заверенный Руководителем соревнования (составляется после административных и технических проверок);

ГЛАВА V

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

1. Официальное лицо – лицо, наделенное полномочиями для исполнения определенных функций в ходе соревнования.

Состав официальных лиц определяется организатором. К ним, в частности, относятся:

- Руководитель гонки;
- Главный судья соревнования;
- Судья соревнования;
- Офицер по безопасности;

- Офицер старта;
- Технический комиссар;
- Офицер по связи с участниками;
- Офицер парка сервиса;

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

2. Спортивные комиссары (главный судья и судьи соревнования) обладают на соревновании высшей спортивной властью и правом принятия окончательных решений по всем вопросам применения спортивной регламентации.

На классифицируемых соревнованиях, не являющимися международными или официальными, может быть один Спортивный комиссар, он же Главный судья соревнования, а на остальных соревнованиях права и обязанности спортивного комиссара может выполнять Руководитель соревнования.

3. Руководитель пресс-центра обеспечивает проведение официальных пресс-конференций, аккредитацию журналистов и представителей пресс-служб Участников, оказывает поддержку работе аккредитованных журналистов и представителей пресс-служб Участников, включая выдачу им официальных документов и идентифицирующей одежды, а также осуществляет иные функции, связанные с организацией освещения соревнования.

Для обеспечения работы Коллегии Спортивных комиссаров (Судей соревнования) Организатором может быть выделен отдельный секретарь, который отвечает за подготовку и публикацию всех официальных документов, выпускаемых Коллегией Спортивных комиссаров.

ГЛАВА VI

СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

1. Участник вправе изложить все обстоятельства, которые могут, по его мнению, повлиять на принятие решений о пенализации или иных вопросах, затрагивающих интересы Участника, в письменном заявлении на имя Руководителя соревнования, которое передается Руководителю соревнования или Офицеру по связи с Участниками. Обстоятельства, изложенные в таких заявлениях, должны быть изучены Руководителем соревнования, а решение доведено до Участника, которому, по его требованию, должна быть выдана копия заявления с изложением принятого по нему решения и подписью Руководителя соревнования или, если решение по заявлению

принималось Спортивными комиссарами (Судьям соревнования), председателя КСК (Главного судьи).

Руководитель соревнования обязан передать заявление Участника на рассмотрение Спортивным комиссарам (Судьям соревнования), если принятие решения по данному вопросу относится к их компетенции.

2. При подаче протеста, подающий обязан сообщить, что он берет на себя обязательства по уплате взноса, предусмотренного при подаче протеста и указанного в Регламенте соревнования, так же протест должен быть изложен в присутствии свидетелей из числа других водителей соревнования.

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

Все стороны, связанные с протестом или спорной ситуацией, а также приглашенные Судьями свидетели, должны быть заслушаны при рассмотрении протеста.

В случае если Спортивные комиссары (Судьи соревнования) уверены, что все заинтересованные стороны получили приглашения, но одна или некоторые из них отсутствуют, решение может быть принято и в отсутствие этих сторон.

Решение по протесту (или спорной ситуации) сообщается Участнику, подавшему протест, непосредственно после окончания слушания по протесту. По требованию

Участника решение выдается в письменном виде за подписью председателя КСК (Главного судьи). Если решение не может быть выдано непосредственно после слушания по протесту, Участнику должно быть объявлено место и время, где и когда будет выдано такое решение.

ГЛАВА VII

БЕЗОПАСНОСТЬ НА СОРЕВНОВАНИИ

1.1. Основная задача службы безопасности состоит в том, чтобы максимально обеспечить безопасность зрителей, участников и официальных лиц. Ответственность за соблюдение мер безопасности на соревновании несет Руководитель соревнования.

1.2. При подготовке каждого соревнования необходимо принимать во внимание и учитывать особенности трассы, расположение зрительских зон, рельефа, сооружений и прочих факторов, способных повлиять на обеспечение безопасности.

1.3. Все зрительские зоны должны быть отгорожены от трассы соревнования плотными ограждениями. В местах возможного вылета автомобилей участников, а так же в местах приближения зрительской зоны ближе 12м к трассе, организатор должен расположить защитные, хорошо закрепленные барьеры (водоналивные либо бетонные блоки). Расстояние от бетонных блоков до ограждения зрительской зоны – минимум 3м, от водоналивных блоков – минимум 6м.

В случае если трасса соревнования расположена на специальной спортивной кольцевой трассе, получившей допуск РАФ или ФИА, обеспечение безопасности существующих зрительских зон дополнительно не требуется.

В случае если трасса соревнования расположена на асфальтовой площадке, либо на дороге общего пользования, особое внимание стоит уделить естественным препятствиям (столбы, бордюры, здания, прочие объекты), трасса не должна проходить близко к таким объектам. Все они должны быть отмечены на плане по безопасности, так же должны быть отмечены расстояния от объектов до трассы.

1.4. На соревновании все время должны находиться:

- автомобиль «Скорой медицинской помощи»;
- один автомобиль противопожарной службы МЧС России, оборудованный для высвобождения пострадавших из повреждённого автомобиля.

2.1. Страхование

2.2. Наличие у Водителей полисов обязательного медицинского страхования и страхования от травм и несчастных случаев, действующих во время соревнований по автомобильному спорту, контролируется Организатором на административных проверках.

2.3. Иные виды страхования остаются на усмотрение Организатора соревнования. Детали условий страхования, включая описание рисков и сумм страхового покрытия, должны быть приведены в Регламенте соревнования.

ГЛАВА VIII

РЕКЛАМА

1. Автомобили участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что эта реклама:

- не противоречит законодательству РФ;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования;
- не противоречит интересам спонсоров мероприятия и организаторов.

2. Регламентом соревнования предусмотрено размещение на автомобилях Участников обязательной рекламы, от размещения которой Участники могут отказаться только при условии оплаты взноса в двойном размере.

3. Содержание рекламы, предлагаемой организатором соревнования должна быть описана в официальном бюллетене.

ГЛАВА IX

ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

1. Регистрация участников

1.1. Все прибывшие на соревнование участники должны пройти регистрацию, административные и технические проверки. Дату и время начала регистрации и проверок организатор обязан опубликовать в программе соревнования.

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

1.3. Если участник или водитель два раза подавал предварительную заявку на участие, но стартовый взнос не оплачивал и процедуру регистрации не проходил – регистрация на последующий этапы многоэтапного классифицируемого соревнования может быть произведена только при уплате заявочного взноса в тройном размере.

2. Техническая инспекция

2.1. Все автомобили, участвующие в соревновании должны пройти техническую инспекцию, время и место которой организатор обязан опубликовать в программе соревнования.

2.2. Техническую инспекцию проводит технический комиссар соревнования.

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

3. Тренировки

3.1. Организатор обязан предоставить всем участникам возможность свободных либо по расписанию тренировок на трассе соревнования.

3.2. К тренировкам допускаются только зарегистрированные участники, прошедшие административные и технические проверки.

3.3. Перед началом тренировки руководитель соревнования должен организовать проведение брифинга водителей и участников с судьями, на котором обязательно должна присутствовать схема

трассы с указанием начала и конца оцениваемого участка, расположение вышки судей и точек клиппинга.

Брифинг проводится Главным судьей соревнования.

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



Приложение №1 к «Правилам проведения соревнований по дрифту "Drift-войны"»

Технические требования к легковым автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифту в Чемпионате «Drift-войны»

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 соревнованиях по дрифтингу» (далее – ТТ), кузовные автомобили с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом. Разрешены купе, седаны, хэтчбеки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства при их производстве.

1.2 Автомобили с приводом на переднюю ось не допускаются к участию в Соревнованиях*.

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

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

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

2. Требования по безопасности

2.1. Запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию дверей.

2.2. В автомобилях допускается установка максимум 2-х спортивных сидений.

2.3. Допускается использование сидений спортивного типа без омологации.

Допускается применение сидений с просроченным сроком омологации.

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

2.5. В автомобиле для каждого сиденья должны быть установлены ремни безопасности.

2.6. В случае использования спортивных сидений обязательны ремни, состоящие из двух плечевых и одной поясной лямки.

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

2.7. Допускается использование ремней спортивного типа без омологации.

Допускается использование ремней с истекшим сроком омологации. Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия.

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

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

2.10. Обязательно наличие в автомобиле системы пожаротушения. Как правило, используется два огнетушителя объемом 2 литра или один огнетушитель объемом 4 литра.

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

2.12. Установка в салоне автомобиля видео и фото аппаратуры должна производиться с согласованием технического комиссара и обеспечивать безопасное закрепление.

3. Допустимые изменения кузова автомобиля

3.1. Механизмы открывания – закрывания дверей должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу. Подъем капота от стандартных точек крепления разрешен только при использовании не менее двух дополнительных точек крепления.

3.2. Внутренняя полость дверей должна быть закрыта листовым негорючим материалом (алюминий/железо) толщиной 0.5 мм и более или ПВХ пластик толщиной 1 мм и более и предотвращать контакт водителя с внутренними механизмами в двери и деталями запорного устройства. Разрешается удалять обивку потолка вместе с элементами крепления. Разрешается удалять ковры и термо-шумоизоляцию салона.

3.3. В автомобиле в обязательном порядке должен иметься каркас безопасности прилегающий к кузову и повторяющим форму без

изменения внешнего вида авто. Запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось при модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.

3.4. Допускается замена части несущих элементов кузова (заднего и переднего лонжеронов) на свободную конструкцию, обеспечивающую жесткость кузова

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

3.6. Обязательно применение только оригинального (предусмотренного заводом изготовителем) лобового стекла. Возможно применение стекла из поликарбоната специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля.

3.7. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их вклеивание и установка соответствующих уплотнителей или установка дополнительных креплений стекла к кузову автомобиля.

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

Разрешено использовать тонированные стекла и/или защитную пленку на боковых и задних стеклах. При этом водитель и содержимое автомобиля должны быть видны человеку, находящемуся на расстоянии 5 м от автомобиля....

3.8. Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны. Замена фар на имитацию (в т.ч. светодиодные элементы) разрешена.

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

3.9. Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами.

Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек(болтов) –недопустимо.

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

3.11. На время тренировочных заездов разрешается снятие одного или двух бамперов.

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

3.13. Антикрылья, спойлеры – свободные

3.14. Буксировочные проушины.

3.14.1. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.

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

3.14.3. Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными.

Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин.

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

3.16. Разрешается монтаж в боковых стеклах из поликарбоната подвижных форточек для вентиляции воздуха размером не более 25х35см.

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

4. Двигатель и его системы

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

4.2. Система впуска/выпуска.

На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Система выпуска должна быть металлической и обеспечивать вывод выхлопных газов за границы кузова автомобиля. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля. Выпуск, выведенный не в заднюю часть авто, должен быть направлен вниз под углом не менее 45 градусов от горизонта. Запрещено выводить какие-либо элементы выхлопной системы в капот.

4.3. Система впуска

Разрешается установка компонентов впуска, отличающихся от выпущенных заводом изготовителем.

4.4. Топливо.

Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, бутанпропановая газовая смесь.).

4.5. Топливная система.

4.5.1. Количество, марка и расположение топливных насосов свободные.

4.5.2. Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа.

Запрещается прокладка топливных магистралей в непосредственной близости от карданного вала.

4.5.3. Допускается замена оригинального топливного бака на неоригинальный.

4.5.4. Шланги топливной системы должны иметь запас от точек крепления .

4.5.5. Не допускается использование крепежей, явно допускающих возможность утечки или разрыва.

4.6. Система смазки и вентиляции картера.

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

4.6.2. Разрешено использования открытой системы вентиляции картера.

4.7. Наддув.

4.7.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа.

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

4.8. Система охлаждения.

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

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

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

4.8.4. Трубопроводы охлаждающей жидкости свободные, также, как и их арматура.

Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра.

5 Рулевое управление

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

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

- Данный адаптер должен быть изготовлен из единого куска металла.
- Он должен крепиться к рулевой колонке оригинальным способом.

5.3. Механическое блокировочное устройство замка зажигания должно быть удалено.

5.4. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.

5.5. Обязательно надежное стопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.

6 Тормозная система

6.1. Все автомобили должны иметь тормозную систему.

6.2. При расположении указанных магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки – как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником – допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены. В случае прохождения тормозных магистралей по салону, магистрали должны быть выполнены из металлических трубок либо шлангов с внешним металлическим армированием.

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

6.4. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.

6.5. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

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

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

7. Трансмиссия

7.1. Маховик свободный.

7.2. КПП (автоматическая, механическая, кулачковая с поисковым механизмом выбора передачи или секвентальным) не ограничивается. Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.

7.3. Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

8. Колеса и шины

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

8.2. Диски, изготовленные из магния запрещены.

8.3. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками при условии, сохранения присоединительных размеров колесных дисков и ступиц.

Болты должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

8.4. Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

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

8.6. Шины не должны иметь механических повреждений.

9. Электрооборудование

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

9.2. Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения. Аккумулятор может быть размещен в салоне позади сиденья водителя или багажнике автомобиля в пространстве между лонжеронами как можно дальше от заднего бампера. 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).

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

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

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

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

10. Подвеска

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

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

10.3. Ограничители хода сжатия свободные.

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

10.5. Амортизаторы (или вставные в стойку амортизаторные патроны) свободные, при условии возможности их монтажа на штатные места (в оригинальные или модифицированные вышеуказанным способом корпуса стоек). Разрешается применение амортизаторов с выносными камерами, а также амортизаторов с внешней регулировкой характеристик сопротивления.

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

10.7. Стабилизаторы поперечной устойчивости свободные.

10.8. Углы установки колес свободные.

11. Экипировка участников.

11.1. Шлем закрытого или открытого типа

11.2. Водитель должен быть одет в плотную, невоспламеняющуюся одежду (плотные джинсы, футболка с длинными рукавами и обувь на шнуровке).

11.3. Водителям рекомендуется носить защитный комбинезон, перчатки, подшлемник, длинное белье, носки и ботинки. Допускается использование экипировки с просроченным сроком омологации.

Приложение №2 к «Правилам проведения соревнований по дрифту "Drift-войны"»

Кодекс поведения на соревнованиях по дрифту в Чемпионате «Drift-войны»

1) Соблюдение правил РАФ

Любое лицо, имеющее Лицензию РАФ, международную лицензию РАФ, международную, суперлицензию или свидетельство о регистрации РАФ или ФИА (Обладатели лицензий РАФ или ФИА) или участвующее в том или ином качестве в спортивных соревнованиях (Участники соревнований), обязуется соблюдать Устав РАФ и правила РАФ и ФИА, включая Международный спортивный кодекс ФИА, Спортивный кодекс РАФ и данное Приложение к нему.

2) Уважение целей и интересов РАФ

Любой владелец лицензии РАФ или участник соревнований обязуется:

- не преследовать никакие цели, отличные от целей РАФ;
- не наносить своими устными или письменными высказываниями или действиями морального или материального ущерба РАФ, ее органам, членам или руководителям и в целом интересам автомобильного спорта и ценностям, которые РАФ защищает.

3) Соблюдение решений РАФ и ФИА

Все владельцы лицензий РАФ и участники соревнований обязуются соблюдать решения РАФ, ФИА и их органов и не предпринимать ничего, что противоречило бы интересам РАФ и ФИА.

4) Уважение прав обладателей лицензий

Не допускаются в отношении обладателей лицензий РАФ и ФИА какое-либо ущемление их прав физического, профессионального или морального характера и любые действия, наносящие ущерб их физической или моральной целостности.

5) Обязательство вести честную борьбу

Все владельцы лицензий РАФ и участники соревнований не должны никоим образом нарушать принципы честного соревнования, допускать неспортивное поведение или пытаться повлиять на результат вопреки спортивной этике, в частности, в рамках пари, заключаемых на соревнования, включенные в спортивный календарь РАФ.

6) Обязательство сотрудничества

Все владельцы лицензий РАФ и участники соревнований обязуются оказывать полное сотрудничество в любых расследованиях дисциплинарного характера, которые проводит РАФ или ФИА.