

## РЕГЛАМЕНТ

# *Открытого кубка УрФО*

# *по дрифту 2023*

***Челябинск, 2023***

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

1. **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**
2. **ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

**3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ**

**3.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

**3.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА**

**3.3. СТРАХОВАНИЕ И МЕДИЦИНСКИЙ ОСМОТР**

**3.4. РЕКЛАМА**

**4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ**

**4.1. УЧАСТНИКИ, ЗАЯВКИ**

**4.2. ЗАЯВОЧНЫЙ ВЗНОС, ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ЗАЛОГ**

**4.3. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ**

**4.4. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ЗАЯВЛЕНИЯ, ПРОТЕСТЫ**

**5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ**

**5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ**

**5.2. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ**

**5.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ**

**5.4. ПАРК СЕРВИСА И ПРЕДСТАРТОВЫЙ НАКОПИТЕЛЬ**

**5.5. ЗОНА ЗАПРАВКИ**

**5.6. ТРЕНИРОВКИ**

**5.7. КВАЛИФИКАЦИЯ**

**5.8. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ**

**6. СУДЕЙСТВО**

**6.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**6.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**6.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ**

**6.4. ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ**

**6.5. ОБЩИЕ КРИТЕРИИ И ЭЛЕМЕНТЫ ОЦЕНКИ**

**6.6. СИСТЕМА ОЦЕНКИ ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**6.7. СИСТЕМА ОЦЕНКИ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**6.8. АВАРИИ ИЛИ СТОЛКНОВЕНИЯ ВО ВРЕМЯ СОРЕВНОВАНИЙ**

**7. ЗАЧЕТЫ КУБКА. НАГРАЖДЕНИЕ**

**7.1. ЗАЧЕТЫ КУБКА**

**7.2. БАЛЛЫ НА ЭТАПАХ**

**7.3. НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ, ФИНАЛЬНЫЙ БРИФИНГ**

**ПРИЛОЖЕНИЯ**

**1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ УЧАСТНИКОВ**

**2. ОБРАЗЕЦ ЖИЛЕТА МЕХАНИКА**

**3. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ ПИЛОТА**

**4. КОМАНДНАЯ ЗАЯВКА**

**5. ФОРМА АККРЕДИТАЦИИ ЖУРНАЛИСТОВ**

**6. СХЕМА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**7. РЕКЛАМА НА АВТОМОБИЛЕ**

1. **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Настоящий регламент является основным нормативным документом для организации и проведения Открытого кубка УрФО по дрифту 2023 (далее – кубок). Календарь кубка публикуется на сайте [uraldrift.ru](http://uraldrift.ru/).

**2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

**СОРЕВНОВАНИЕ (ЭТАП)** – спортивное мероприятие, в котором определяются итоговые результаты и производится вручение призов.

**КУБОК ПО ДРИФТУ** – серия соревнований по вождению автомобиля в управляемом заносе, проходящих полностью на специально подготовленной асфальтовой трассе.

**ЗАНОС** – снос одной или двух осей автомобиля относительно траектории движения.

**ЗАЯВИТЕЛЬ (УЧАСТНИК)** – физическое или юридическое лицо, обладающее действующей лицензией РАФ, заполнившее заявку, оплатившее заявочный взнос и экологический залог, прошедшее административную проверку и технические инспекции.

**ПИЛОТ** – лицо, управляющее автомобилем в ходе соревнования, имеющее лицензию пилота РАФ.

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

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

**ТРАССА** – специально подготовленная для проведения соревнований по дрифту асфальтовая трасса.

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

**КВАЛИФИКАЦИЯ** – обязательная часть соревнований, в которой определяются участники, допущенные к парным заездам.

**ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ** – основная часть соревнований. Парные заезды проходят по Олимпийской системе (play-off) либо по Олимпийской системе с выбыванием после двух поражений (Double Elimination).

**ПАРК СЕРВИСА** – ограниченная территория вне трассы, выделенная и обозначенная организатором для проведения сервиса и стоянки автомобилей участников и автомобилей технической поддержки.

**ЗОНА** **ЗАПРАВКИ** – ограниченная территория вне трассы, выделенная и обозначенная организатором для заправки автомобилей участников топливом.

**ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА** – зона, расположенная между зоной выпуска и зоной старта. Длина предстартовой зоны не менее 10 метров. В данной зоне автомобили, полностью готовые к старту, дожидаются разрешения судей выезда на старт.

**БРИФИНГ** – собрание участников и судейской бригады, где уточняются вопросы, связанные с особенностями судейства и программой соревнования.

**3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ**

**3.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

**3.1.1.**Организатор каждого этапа кубка обязан издать следующие официальные документы:

– дополнительный регламент (частный регламент);

– план-схему территории проведения соревнований;

– списки участников.

Все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском языке. Официальная информация кубка, в том числе текущие и итоговые результаты серии, размещаются на сайте [uraldrift.ru](http://uraldrift.ru/) и в Telegram-канале [t.me/uldrace](https://t.me/uldrace).

Организаторы этапов имеют право публикации на прочих сайтах, однако такие публикации не могут являться официальными.

Официальная электронная почта кубка: [info@uraldrift.ru](mailto:info@uraldrift.ru).

Текущие результаты кубка публикуются на официальном сайте кубка не позднее трех дней после завершения очередного этапа кубка.

**3.1.2. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ РЕГЛАМЕНТ (ЧАСТНЫЙ РЕГЛАМЕНТ)** должен содержать общую информацию о проведении соревнования, которая необходима для ознакомления с условиями его проведения:

– программа соревнования с указанием точных дат, времени и места проведения всех мероприятий;

– состав официальных лиц соревнования с фотографиями, описанием идентификации (спец. одежда, бейджи и др.) и контактными данными;

– время начала и окончания принятия заявок на участие, условия принятия заявок и суммы заявочных взносов;

– точное расписание и место проведения административной проверки, медицинского осмотра и технических инспекций;

– расписание работы штаба гонки;

– расписание и место проведения брифингов;

– правила постановки автомобилей в парк сервиса;

– расписание и схема организации тренировок;

– расписание и схема квалификационных и парных заездов;

– описание процедуры официального открытия соревнования и награждения призеров соревнования;

– расписание работы и место расположения пресс-центра, включая порядок аккредитации представителей СМИ, состав работников пресс-центра с фотографиями и контактной информацией.

Дополнительный регламент должен быть опубликован на официальном сайте кубка не позднее, чем за 10 дней до даты соревнования.

**3.1.3. ПЛАН-СХЕМА ТЕРРИТОРИИ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ** составляется на основе фотографии площадки, на которой должны быть отмечены

расположение (и пути проезда/прохода):

– трассы соревнований;

– парка сервиса и въезда для участников;

– штаба соревнования;

– зрительских зон, входа для зрителей, парковки для автомобилей зрителей;

– пункта медицинской помощи;

– туалетов и пунктов питания.

Также допускается указывать на план-схеме другие позиции на усмотрение

организатора этапа.

План-схема должна быть опубликована на официальном сайте кубка не позднее, чем за 3 дня до даты соревнования.

**3.1.4. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ УЧАСТНИКОВ В ПАРКЕ СЕРВИСА** составляется на основе фотографии площадки, на которой должны быть отмечены:

– въезд в парк сервиса;

– места стоянки автомобилей участников и технической поддержки;

– место стоянки прицепов;

– выезд на трассу и расположение предстартовой зоны;

– расположение мобильного шиномонтажа;

– расположение туалетов;

– расположение зоны заправки (если применяется);

– расположение других позиций, расположенных на территории парка сервиса (вода, буфет и т.п.).

Схема размещения участников должна быть опубликована на официальном сайте кубка не позднее, чем за 3 дня до даты соревнования.

**3.1.5. СПИСКИ УЧАСТНИКОВ** составляются в соответствии со следующими правилами:

– все списки участников должны содержать фамилию и имя участника, город участника, марку и модель автомобиля, класс соревнования;

– список заявленных участников составляется после окончания приема заявок;

– список допущенных участников публикуется после завершения административной проверки и технических инспекций. Внесение изменений в список допущенных участников после его публикации не допускается.

**3.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА**

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

Состав официальных лиц определяется организатором этапа и включает обязательные должности:

- Главный судья (руководитель гонки) и его заместители;

- Главный секретарь, секретарь соревнования;

- Заместитель руководителя гонки по безопасности и его помощники;

- Старший технический контролер, технический контролер;

- Судья при участниках;

- Старший судья судейской бригады (судей старта, судей на трассе, судей фактов, судей сигнальщиков);

- Судья фактов;

- Судья выпуска;

- Судья старта;

- Судья на трассе;

- Судья сигнальщик;

- Руководитель пресс-центра/пресс-секретарь.

Состав официальных лиц может быть расширен по решению организатора этапа, полный список официальных лиц должен быть опубликован в дополнительном регламенте.

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.

Официальные лица не могут принимать участие или являться членами команды участника в соревновании, в котором они исполняют функции официального лица.

Все судьи и официальные лица должны носить идентифицирующую одежду, бейджи и т.п., описанные в дополнительном регламенте все время проведения соревнований.

**3.2.2. Руководитель гонки** может иметь одного или нескольких заместителей, а также исполнять, при необходимости, функции секретаря соревнования.

Руководитель гонки отвечает за проведение соревнования в полном соответствии с его регламентом и программой. Руководитель гонки имеет право изменять программу соревнования.

**Руководитель гонки обязан:**

- обеспечивать в месте проведения соревнования совместно с органами правопорядка необходимые меры безопасности участников и зрителей;

- обеспечивать присутствие на своих рабочих местах официальных лиц соревнования;

- обеспечивать официальных лиц информацией, необходимой для исполнения ими своих служебных обязанностей;

- осуществлять допуск заявителей, водителей и автомобилей, не допускать к участию исключенных (статья 50 СК РАФ), временно дисквалифицированных (статья 51 СК РАФ) и дисквалифицированных (статья 52 СК РАФ) заявителей и водителей;

- гарантировать, что все автомобили, а в случае необходимости, и все заявители, имеют стартовые номера, соответствующие объявленным;

- гарантировать, что все автомобили управляются соответствующими водителями и стартуют в соответствующих классах;

- принимать и рассматривать заявления и протесты;

- подписывать все официальные документы соревнования;

- применять пенализацию и прочие виды наказаний согласно СК РАФ.

**3.2.3. Главный секретарь** организует работу секретариата и отвечает за достоверность результатов административных проверок, подготовку списка заявителей и водителей, стартовой ведомости, за правильность определения результатов соревнования и за все связанные с этим официальные сообщения и публикации. Главный секретарь обязан контролировать работу официального табло соревнования и своевременность публикации информации о соревновании; пресекать случаи публикации информации, не имеющей отношения к данному соревнованию.

**Секретарь** несет ответственность за достоверность информации в соответствии со спортивной регламентацией. Он подчиняется главному секретарю.

**3.2.4. Заместитель руководителя гонки по безопасности** отвечает за правильный выбор, измерение и оборудование трассы, правильную и своевременную расстановку судей на трассе, знание ими своих обязанностей, техническое и медицинское обеспечение трассы, а также обеспечение мер безопасности на ней. До начала соревнования он готовит план обеспечения безопасности и организует соблюдение его в ходе соревнования.

В ходе соревнования он контролирует работу судей и служб соревнования на трассе, а по его завершении объявляет об окончании спортивного использования трассы и представляет руководителю гонки отчет о всех происшествиях на ней.

Заместитель руководителя гонки по безопасности может иметь одного или нескольких помощников, каждый из которых отвечает за конкретный участок трассы.

**3.2.5. Старший технический контролер обязан:**

- организовывать работу технических контролеров;

- организовывать проведение всех предусмотренных регламентом соревнования или указаниями руководителя гонки технических проверок;

- обеспечивать проведение проверок в соответствии с действующими техническими требованиями (Приложение №1);

- готовить, подписывать и передавать руководителю гонки и главному секретарю протоколы технических проверок;

- не сообщать официальную информацию никому, кроме вышеупомянутых лиц.

**Обязанности технических контролеров:**

- проводить проверку соответствия автомобилей действующим техническим требованиям (**приложение 1**) и требованиям регламента соревнования на соответствие заявленному классу, а также проверку на соответствие экипировки водителей (шлемов, комбинезонов и т.п.) действующей регламентации;

- немедленно докладывать старшему техническому контролеру об итогах проведенных проверок, а по его просьбе - готовить, подписывать и передавать ему протоколы технических проверок;

- не сообщать официальную информацию никому, кроме руководителя гонки и старшего технического контролера.

**3.2.6. Старший контролер парка сервиса** обязан:

- организовывать работу контролеров парка сервиса, заправочной зоны, предстартовой зоны, судьи выпуска;

- составить схему размещения участников в парке сервиса и организовать расстановку автомобилей согласно данной схемы;

- по окончании соревнования доложить руководителю гонки об итогах своей работы.

**3.2.7. Контролеры парка сервиса** обязаны:

– выполнять распоряжения руководителя гонки и старшего контролера парка сервиса;

– контролировать доступ в парк сервиса, разрешая вход в него только официальным лицам, участникам и членам их команд по специальным браслетам.

– контролировать доступ в парк сервиса, разрешая въезд только автомобилям участников и технической поддержки, а также автомобилям, имеющим специальный пропуск;

– исключить доступ в парк сервиса посторонним лицам;

– выполнять расстановку автомобилей участников и технической поддержки согласно схеме размещения участников в парке сервиса;

– следить за проведением всех сервисных работ и не допускать нарушения регламента кубка и дополнительного регламента этапа;

– требовать от всех лиц, находящихся в парке сервиса, соблюдения правил поведения, описанных в дополнительном регламенте;

– немедленно докладывать руководителю гонки и старшему контролеру парка сервиса о всех случаях нарушения правил поведения в парке сервиса.

**3.2.8. Контролеры заправочной зоны** следят в ходе соревнования за проведением всех заправочных работ с автомобилями и должны не допускать нарушений дополнительного регламента соревнования.

**3.2.9. Судья при участниках** обязан:

- обеспечить оперативную связь между официальными лицами, заявителями и водителями в ходе соревнования;

- нести ответственность за полноту и достоверность информации, доводимой до заявителей, водителей и официальных лиц соревнований;

- в соответствии с планом своей работы присутствовать на всех брифингах и местах проведения соревнования;

- отвечать на вопросы заявителей и водителей и давать необходимые разъяснения самостоятельно, либо после консультации с соответствующими официальными лицами;

- незамедлительно доводить до заявителей и водителей информацию, полученную от руководителя гонки;

- докладывать руководителю гонки о состоянии морального климата среди заявителей и водителей;

- по окончании соревнования доложить руководителю гонки об итогах своей работы.

**3.2.10. Судейская бригада** состоит из нескольких **судей фактов**. Все решения принимаются коллегиально, решающий голос имеет **старший судья судейской бригады**.

**Судейская бригада имеет право:**

– изменять состав и количество заездов;

– разрешать новый старт в случае равенства в заездах.

**Судейская бригада обязана:**

– определять трассу соревнований и идеальную траекторию ее прохождения, выставлять на ней точки клиппинга;

– давать указание на подачу стартовой команды судье старта;

– оценивать квалификационные и парные заезды участников, вести протокол оценки, обеспечивать своевременную передачу информации секретарю соревнований;

– проводить брифинги с участниками;

– принимать и рассматривать заявления совместно с руководителем гонки;

В случае обнаружения в ходе соревнования участника, который представляет опасность для себя, других участников, зрителей, работников соревнования старший судья судейской бригады немедленно докладывает об этом руководителю гонки.

**3.2.11. Судья выпуска** обязан:

– обеспечивать своевременный выезд автомобилей участников в предстартовую зону в порядке, определенном судьей при участниках;

– контролировать, что все автомобили управляются соответствующими участниками;

– контролировать полную экипировку участников;

– контролировать, чтобы участник был пристегнут ремнями безопасности;

– немедленно докладывать руководителю гонки и судье при участниках обо всех нештатных ситуациях и случаях нарушения правил поведения в парке сервиса и предстартовой зоне.

**3.2.12. Судья старта** обеспечивает расстановку перед линией старта в порядке, определенном условиями соревнований, и подает стартовую команду по распоряжению судейской бригады.

**3.2.13. Судья на трассе** обязан:

– выполнять распоряжения судейской бригады;

– восстанавливать на исходные позиции сбитые конусы и другие ограждения;

– следить за безопасностью;

– исключить доступ на трассу посторонним лицам;

– в случае аварии незамедлительно оценить обстановку, и при необходимости принять соответствующие меры: эвакуировать водителя, тушить возгорание, удалить автомобиль с трассы;

– незамедлительно устранить последствия аварии: убрать обломки, удалить жидкости и масло;

– немедленно докладывать судейской бригаде и руководителю гонки обо всех происшествиях на трассе.

**Судьи сигнальщики** обязаны осуществлять флаговую сигнализацию. Одновременно сигнальщики могут исполнять обязанности судей на трассе.

**3.2.14. Руководитель пресс-центра/пресс-секретарь** обеспечивает:

– освещение соревнования, в том числе подготовку и распространение пресс-релизов и фотографий в СМИ;

– аккредитацию и инструктаж аккредитованных представителей СМИ и поддержку в их работе (организация интервью с участниками и организаторами, выдача официальных документов и пресс-релизов и т.п.). Форма аккредитации журналистов приведена в **приложении 5**.

– публикацию всех документов соревнований и важной информации/новостей на сайте кубка;

– контроль работы фотослужбы.

**3.3. СТРАХОВАНИЕ И МЕДИЦИНСКИЙ ОСМОТР**

**3.3.1.** Полис страхования от травм и несчастных случаев, действующий на время проведения соревнований по автомобильному спорту, включён в национальную лицензию пилота категории Е.

**3.3.2.** Все участники кубка обязаны пройти медицинский осмотр на каждом этапе и получить соответствующую отметку в заявочной форме. На основании медицинского осмотра главный врач соревнований принимает решение о допуске спортсмена к соревнованиям либо об отказе.

**3.4. РЕКЛАМА**

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

– не противоречит законодательству Российской Федерации;

– не занимает мест, зарезервированных для стартовых номеров и обязательной рекламы организатора (**приложение 7**).

- участник имеет право отказаться от обязательной рекламы организатора, заплатив дополнительный взнос в размере **10000 рублей**.

**3.4.1.** Все рекламные материалы, размещаемые участниками на автомобилях, должны соответствовать требованиям РАФ, а также Федеральному закону «О рекламе» от 13.03.2006 N 38-ФЗ. Политическая и религиозная реклама запрещены. Любая реклама, наносимая на автомобили, не должна сказываться на видимости для Пилота. Нанесение на лобовое стекло любых эмблем и наклеек, кроме предоставленных Организатором, строго запрещено.

**3.4.2.** Присутствие на автомобиле стартовых номеров и рекламных материалов любых

иных соревнований, гоночных серий, трек-дней и т. п. запрещено.

**3.4.3.** Организатор оставляет за собой право потребовать удаления каких-либо рекламных материалов или их частей, либо их маскировки в случае их несоответствия вышеуказанным требованиям, морально-этическим нормам или являющихся оскорбительными по сути. Исполнение такого требования является обязательным.

**4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ**

**4.1. УЧАСТНИКИ, ЗАЯВКИ**

**4.1.1.** В кубке устанавливаются личный и командный зачеты.

**4.1.2.** К участию в личном зачете допускаются физические лица, имеющие действующую национальную лицензию пилота категории Е, действующее водительское удостоверение категории В, подавшие заявку (**приложение 3**), уплатившие стартовый взнос, прошедшие административную проверку и технические инспекции в **установленный дополнительным регламентом этапа срок**.

Для лиц в возрасте 16-17 лет требуется:

- действующая национальная лицензию пилота категории Е;

- действующая лицензия заявителя для родителя пилота;

- разрешение обоих родителей на участие в соревнованиях по автомобильному спорту, заверенное нотариально;

- присутствие одного из родителей на соревновании.

**4.1.3.** К участию в командном зачете допускаются команды, созданные участниками, подавшие заявку (**приложение 4**) и уплатившие дополнительные стартовые взносы. Команда может состоять из 2-3 участников (2 лучших результата членов команды идут в зачет). Переход участников из одной команды в другую в течение сезона запрещен.

**4.1.4.** Участник несет ответственность за свои действия, а также за действия своих механиков, а также иных лиц, зарегистрированных участником для обеспечения его участия в соревновании~~.~~

**4.1.5.** Участники, не обладающие достаточным уровнем подготовки и представляющие опасность для зрителей, других участников, персонала соревнования могут быть отстранены от тренировок или соревнования решением руководителя гонки.

**4.1.6.** Все участники на протяжении всех заездов соревнования должны быть в комбинезонах.

**4.1.7.** Организатор каждого этапа кубка публикует в дополнительном регламенте форму и условия приема заявок на участие в личном и командном зачётах.

**4.1.8.** Заявка является договором между участником и организатором. Заявка обязывает участника принять участие в соревновании, а организатора – выполнить по отношению к участнику все положения настоящего регламента.

Организаторы соревнования не несут ответственности за ущерб и повреждения, причиненные участником в ходе соревнования имуществу, здоровью или жизни другого участника, а также любому другому лицу. Вся ответственность возлагается на непосредственного виновника или виновников. Все участники принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своими подписями в заявочной форме участники соревнования подтверждают, что полностью принимают положения данного пункта.

**4.2. ЗАЯВОЧНЫЙ ВЗНОС, ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ЗАЛОГ**

**4.2.1.** Личный зачет:

- По предварительной регистрации:

**5000** рублей (1000 рублей — в призовой фонд этапа).

- Без предварительной регистрации:

**7000** рублей (1000 рублей — в призовой фонд этапа).

**4.2.2.** Командный зачет:

- По предварительной регистрации:

**1000** рублей с каждого участника команды.

- Без предварительной регистрации:

**2000** рублей с каждого участника команды.

**4.2.3.** Предварительная регистрация считается пройденной после:

- Заполнения заявочной формы регистрации;

- Оплаты стартового взноса (личный и командный зачет);

- Опубликования списка предварительной регистрации.

Сроки, подробные процедуры подачи заявок и оплаты взносов публикуются в дополнительном регламенте к каждому этапу кубка.

Стартовый взнос по предварительной регистрации действует только на тот этап, к которому была открыта предварительная регистрация. Перенос стартового взноса на следующие этапы невозможен.

**4.2.4.** Организатор оставляет за собой право освободить полностью или частично отдельных участников от уплаты заявочных взносов.

**4.2.5.** Заявочный взнос возвращается полностью в случае, если соревнования не состоялись.

**4.2.6.** Экологический залог с одного участника составляет **5000 рублей**. Оплачивается во время административной проверки. Возвращается участнику после соревнования в случае, если занятое им место в парке сервиса осталось чистым (убран мусор, отсутствуют пятна ГСМ, повреждения асфальта и пр.).

**4.3. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ**

**4.3.1.** К соревнованию допускаются автомобили с приводом только на заднюю ось, отвечающие техническим требованиям, описанным в **приложении 1** данного регламента, а также прошедшие техническую инспекцию. В случае возникновения спорных моментов окончательное решение о допуске автомобиля к соревнованию принимается старшим техническим контролером или руководителем гонки.

**4.3.2.** По решению руководителя гонки и старшего технического контролера участник может быть допущен к соревнованиям при незначительном несоответствии техническим требованиям при условии оплаты денежного штрафа в размере не более **5000 рублей**. Решение о допуске к соревнованиям принимается на основе заявления, которое участник обязан подать на имя руководителя гонки до окончания технической инспекции. Это право предоставляется участнику один раз за все этапы кубка.

**4.3.3.** Руководитель гонки может снять автомобиль участника с соревнования в случае, если его технические характеристики изменились или его дальнейшая эксплуатация во время соревнования может быть опасна для имущества или жизни и здоровья зрителей, самого участника, других участников, персонала соревнования.

**4.3.4.** Участник может до момента начала административных проверок заменить автомобиль, указанный в заявочной форме.

**4.3.5.** На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в соревновании, размещаются официальные наклейки соревнования и стартовые номера согласно **приложению 7.**

В течение всего соревнования официальные наклейки и стартовые номера должны быть закреплены на автомобиле, при этом они должны быть полностью видны, и не могут перекрываться какими-либо другими наклейками. За нарушение этого требования участник может быть исключен из соревнования.

**4.3.6.** Стартовые номера присваиваются участникам один раз и не меняются на протяжении всего кубка. Участник имеет право забронировать заранее стартовый номер. Стоимость бронирования стартового номера **1000** рублей.

**4.3.7.** Участник или команда имеют право заявить запасной автомобиль, на который распространяются все требования к основному автомобилю (прохождение ТИ, наличие документов, обязательной рекламы и пр.). Автомобиль представленный первым на ТИ от пилота, автоматически считается основным автомобилем пилота и не может быть дополнительно заявлен и использован как запасной.

Основной автомобиль разрешено заменить на запасной:

- До начала Квалификации;

- До начала ТОП 32.

За заявку запасного автомобиля необходимо уплатить дополнительный взнос:

- в личном зачете **5000** рублей;

- в командном зачете **10000** рублей.

В любом случае в классифицируемых заездах любой заявленный автомобиль может быть использован на этапе только одним пилотом, то есть, если автомобиль уже был использован тем или иным пилотом, ни один другой пилот его использовать не может.

**4.3.8.** Во время соревнований государственные регистрационные знаки (номера) должны быть сняты.

**4.3.9.** На бортах автомобиля (слева и справа) должны быть наклейки с указанием фамилии и имени пилота (допускается: фамилия и инициалы), и флага страны (по месту регистрации).

**4.4. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ЗАЯВЛЕНИЯ, ПРОТЕСТЫ**

**4.4.1.** Участник вправе потребовать от организаторов соревнования устного разъяснения той или иной ситуации, связанной с допуском его автомобиля, результатами квалификации или парных заездов. Для этого он должен обратиться к судье при участниках.

**4.4.2.** В случае если участник не удовлетворен полученным ответом, он вправе в письменной форме подать заявление на имя руководителя гонки, в котором он должен изложить все обстоятельства, факты, влияющие, по его мнению, на решение спорного вопроса.

Заявление передается судье при участниках, руководителю гонки или секретарю не позднее 10 минут после окончания процедуры, описанной в заявлении (административная проверка, технические инспекции, квалификация, парные заезды, какой-либо инцидент).

**4.4.3.** Обо всех поступивших заявлениях немедленно сообщается руководителю гонки, который рассматривает все заявления по возможности сразу же после их подачи. Заявления, которые не могут повлиять на ход соревнования, могут быть рассмотрены в конце соревнования.

Руководитель гонки обязан передать заявление участника на рассмотрение судейской бригады, если принятие решения по данному вопросу относится к их компетенции.

**4.4.4.**Решение по заявлению сообщается участнику, подавшему его, непосредственно после окончания рассмотрения заявления. По требованию участника решение выдается в письменном виде за подписью руководителя гонки.

**4.4.5.**Руководитель гонки вправе наложить штраф или применить любое наказание вплоть до исключения из соревнования либо из всего кубка за:

– нарушение скоростного режима (определяется визуально официальными лицами соревнования) в зонах ограничений, указанных на брифинге или зонах, обозначенных соответствующими предупредительными знаками;

– создание водителем помех на трассе проведения соревнований и тренировок;

– неподчинение требованиям флаговой сигнализации;

– неисполнение процедуры старта;

–любое непристойное поведение или действие обманного характера или наносящее ущерб интересам соревнования или всему автомобильному спорту в целом;

– курение в неотведенных для этого местах в пределах трассы;

– распитие алкогольных напитков, пребывание в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

– нанесение повреждений инфраструктуре трассы, требующих временных и трудовых затрат на устранение, вследствие неисполнения обязательных требований поведения;

– неисполнение заранее выставленных требований старшего технического контролера;

– сокрытие фактов нарушений или умышленная фальсификация фактов нарушения;

– любой прямой или косвенный подкуп, или попытка подкупа любого лица, выполняющего официальные обязанности на соревновании или исполняющего какие- либо функции, связанные с соревнованием. Официальное лицо или исполнитель, принимающий взятку или оказывающий содействие в ее даче или получении, также считается виновным в нарушении регламентации;

– любое намеренное действие с целью заявки или участия в соревновании автомобиля, который не имеет на это права;

– любое нежелание сотрудничать в проведении расследования.

Наказание несет участник, даже если вышеуказанные действия совершили представители его команды.

**Виды наказаний (в порядке увеличения строгости):**

– замечание (выговор или общественное порицание);

– денежная пенализация;

– пенализация (снятие баллов в квалификации);

– исключение из соревнования;

– аннулирование результата;

– временная дисквалификация;

– дисквалификация.

**4.4.6.**Протест должен быть подан в письменной форме и сопровождаться денежным взносом организатору в размере **20000 рублей**. Этот денежный взнос возвращается подателю протеста только в случае признания протеста обоснованным. Если протест признан необоснованным, денежный залог не возвращается. Протесты должны быть адресованы руководителю гонки. Не принимается одиночный протест, поданный против нескольких заявителей (водителей). Если протест признан обоснованным, участник, против которого подан протест, исключается из соревнования.

**5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ**

**5.1**. **ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ**

**5.1.1.** Любой этап кубка начинается с административной проверки и технических инспекций и заканчивается финальным брифингом после церемонии награждения.

**5.1.2.** Максимальная продолжительность дня не должна превышать 12 часов.

**5.1.3.** Максимальное количество дней соревнования не должно превышать трех.

**5.2. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ**

**5.2.1.** Все прибывшие на соревнование участники должны пройти административную проверку. Дату и время их проведения организатор обязан опубликовать в дополнительном регламенте.

**5.2.2.** Административная проверка проходит в штабе соревнования, который располагается в непосредственной близости от трассы соревнования.

**5.2.3.** Участник обязан предоставить на административную проверку следующие документы:

– заполненную заявочную форму установленного образца;

– свидетельство о регистрации ТС или технический паспорт РАФ;

– действующее водительское удостоверение категории B;

– действующую национальную лицензию пилота категории Е;

Для лиц в возрасте 16-17 лет требуется:

- разрешение обоих родителей на участие в соревнованиях по автомобильному спорту, заверенное нотариально.

**5.2.4.** Участник имеет право зарегистрировать четырех членов команды (механики, представители, спонсоры, видеографы), которым будет обеспечен свободный доступ на соревнования, в том числе в парк сервиса. При необходимости руководитель гонки может принять решение об увеличении числа членов команды.

**5.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ**

**5.3.1.** Участник обязан своевременно представить автомобиль на технические инспекции, время и место проведения которых организатор обязан опубликовать в дополнительном регламенте.

**5.3.2.** Технические инспекции проводит старший технический контролер соревнования. Автомобиль проверяется на предмет соответствия требованиям **приложения 1**.

**5.3.3.** В случае устранимых выявленных несоответствий участник имеет право своевременно пройти повторную техническую инспекцию после исправления замечаний.

**5.3.4.** После прохождения технической инспекции старший технический контролер ставит соответствующую отметку в заявочную форму.

**5.3.5.** На протяжении всего соревнования допускается проведение дополнительных технических инспекций на усмотрение старшего технического контролера.

**5.4. ПАРК СЕРВИСА И ПРЕДСТАРТОВЫЙ НАКОПИТЕЛЬ**

**5.4.1.** Все участники, прибывшие на этап кубка, размещаются в парке сервиса в соответствии со схемой размещения участников. Схема размещения участников в парке сервиса публикуется организатором этапа не позднее, чем за 3 дня до даты проведения соревнования. Каждый участник обязан обратиться к контролеру парка сервиса для получения инструкций по размещению в парке сервиса.

**5.4.2.** Каждый участник имеет право разместить в парке сервиса один автомобиль, на котором он принимает участие в соревновании, и один автомобиль технической поддержки.

**5.4.3** При размещении в парке сервиса все участники обязаны иметь защитную подстилку для размещения заявленных автомобилей для каждого автомобиля участника, в том числе запасного размером не менее 3х6 м под обслуживаемый автомобиль, непроницаемую для каких-либо жидкостей, включая ГСМ.

**5.4.4** Любое техническое обслуживание автомобиля разрешено осуществлять только в Парке сервиса или месте, разрешенном Организатором, а также в боксах (при их наличии).

**5.4.5.** Право находиться в парке сервиса имеют официальные лица, участники соревнований и члены их команды, прошедшие регистрацию.

**5.4.6.** Право находиться в предстартовом накопителе имеют официальные лица, участники соревнований и **ОДИН** механик из команды участника. Механик обязан иметь браслет с номером участника и жилет установленного образца.

**5.4.6.1.** Образец жилета механика (**приложение 2**): оранжевый цвет; материал хлопчатобумажный; надпись «МЕХАНИК ULD» на спине, размером не менее 30х20 см, черного цвета.

**5.4.7.** В парке сервиса запрещается:

– использовать открытый огонь;

– курить;

– распивать спиртные напитки;

– находиться в состоянии алкогольного/наркотического опьянения.

За нарушение этих правил участником или членами его команды с участника взымается штраф в размере не более **5000 рублей**. При повторном нарушении руководитель гонки имеет право применить к участнику любое возможное наказание вплоть до исключения из соревнования/кубка.

**5.5. ЗОНА ЗАПРАВКИ**

Зона заправки и правила поведения в ней описываются организатором этапа в дополнительном регламенте.

**5.6. ТРЕНИРОВКИ**

**5.6.1.** Организатор этапа обязан организовать тренировки на трассе соревнования. Расписание и порядок тренировок описываются в дополнительном регламенте.

**5.6.1.1.** Тренировки проходят в строгом соответствии и порядке со списком, опубликованным непосредственно перед тренировочными проездами, в день проведения этапа кубка, в официальном Telegram-канале [t.me/uldrace](https://t.me/uldrace). Выезд пилота не в свою тренировочную группу запрещен.

**5.6.2.** К тренировкам допускаются участники, прошедшие административные проверки и технические инспекции, оплатившие заявочный взнос.

**5.6.3.** Перед началом тренировки судейская коллегия обязана организовать брифинг участников, на котором должна присутствовать схема трассы с указанием начала и конца оцениваемого участка, расположение судей и предположительных точек клиппинга. Окончательное расположение точек клиппинга определяется после тренировок.

**5.6.4.** На тренировке допускается отсутствие на автомобилях участников бамперов.

**5.6.5.** Во время тренировки участники обязаны быть полностью экипированы и пристегнуты.

**5.7. КВАЛИФИКАЦИЯ**

**5.7.1.** К квалификации допускаются участники, прошедшие административные проверки и технические инспекции.

**5.7.2.** Перед началом квалификации проводится брифинг, на котором обязаны присутствовать все участники соревнования. В случае опоздания или неявки участника на брифинг, судейская бригада имеет право снять баллы при оценке его квалификационных заездов (10 баллов).

**5.7.2.1.** Квалификация проходит в строгом соответствии и порядке со списком, опубликованным непосредственно перед тренировочными проездами в официальном Telegram-канале [t.me/uldrace](https://t.me/uldrace).

**5.7.2.2.** Участие одного Пилота в квалификационных попытках в разных группах не допускается, за исключением ситуации, когда до окончания второй попытки своей группы Пилот заявляет квалификационный таймаут и переносит свою вторую попытку в последнюю Квалификационную группу. Заявление должно быть подано Главному секретарю через Судью при участниках не позднее окончания второй попытки своей группы. При этом, если за первую квалификационную попытку Пилоту были выставлены баллы, то в случае переноса второй попытки в последнюю группу, они полностью аннулируются и за первую попытку Пилот получает 0 очков.

**5.7.2.3.** Пилот должен быть полностью готов (одет и пристегнут в Автомобиле) к квалификационному заезду в момент старта Пилота, находящегося на две позиции впереди него (согласно установленной последовательности заездов). Пилот обязан соблюдать инструкции маршала на стартовой линии. Если Пилот не прибывает для совершения квалификационного заезда вовремя, он пропускает квалификационный заезд.

**5.7.3.** В квалификации определяются 16 лучших участников, которые продолжат бороться в основной части соревнования. Схема сетки ТОП-16 приведена в **приложении 6.**

**5.7.4.** При наличии большого числа участников, успешно прошедших квалификацию и способных выступать в парных заездах, судейская бригада и руководитель гонки могут принять решение о проведении основной части соревнования в формате ТОП-32 (лучшие 32 участника квалификации). Схема сетки ТОП-32 приведена в **приложении 6.**

**5.7.5.** Квалификация проходит на трассе соревнования. Участники имеют одинаковое количество квалификационных попыток, которое определяется дополнительным регламентом, если участник не воспользовался правом из пункта **5.7.2.2.**

Судьи выставляют за каждую зачетную попытку баллы, которые заносятся в общий протокол квалификации. Подробности о судействе описаны в пункте 6.

**5.7.6.** Если у двух и более Пилотов результаты лучшей квалификационной попытки одинаковы, то сравниваются худшие попытки.

Если в квалификации участники показали одинаковый результат за обе попытки, то более высокое положение занимает участник, проводивший свои заезды позднее.

**5.7.7.** Организатор обязан в течение 60 минут после окончания квалификации опубликовать результаты квалификации на информационном табло.

**5.8. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ**

**5.8.1.** Парные заезды являются основной частью соревнований.

**5.8.2.** 16 лучших участников по результатам одиночных квалификационных заездов формируют ТОП-16 и участвуют в парных заездах. Из участников ТОП-16 формируется сетка парных заездов, по которой участник, занявший первое место в квалификации, соревнуется с участником, занявшим шестнадцатое место. Таким образом, формируется 8 парных заездов по принципу «1-й против 16-го», «2-й против 15-го», «3-й против 14-го», и т.д. (схему сетки ТОП-16 см. в приложении 6).

8 победителей каждого из 8 парных заездов ТОП-16 проходят в следующий тур соревнования – ТОП-8 (четверть финал).

4 победителя ТОП-8 (четверть финала) проходят в следующий тур соревнования – ТОП-4 (полуфинал).

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

2 победителя парных заездов ТОП-4 (полуфинала) проходят в следующий тур соревнования – финальный парный заезд за 1-2 места. Победитель финального парного заезда получает 1-е место на соревновании. Проигравший в финальном парном заезде получает 2-е место на соревновании.

**5.8.3.** При принятии решения судейской бригадой и руководителем гонки о проведении основной части соревнования в формате ТОП-32, 32 лучших Участника по результатам одиночных квалификационных заездов формируют ТОП-32 и участвуют в парных заездах. Из участников ТОП-32 формируется сетка парных заездов, по которой участник, занявший первое место в ТОП-32, соревнуется с участником, занявшим тридцать второе место в ТОП-32. Таким образом, формируется 16 парных заездов по принципу «1-й против 32-го», «2-й против 31-го», «3-й против 30-го», и т.д. (схему сетки ТОП-32 см. в приложении 6).

16 победителей каждых парных заездов проходят в ТОП-16, 8 победителей каждого из 8 парных заездов ТОП-16 проходят в следующий тур соревнования – ТОП-8 (четверть финал).

Порядок проведения четверть финала и дальнейших этапов основной части соревнований описан в **пункте 5.8.2.** данного регламента.

**5.8.4.** По решению судейской бригады и руководителя гонки возможно проведение неполной сетки ТОП-16 (ТОП-32, при условии принятия решения о проведении основной части соревнования в данном формате). Те пилоты, у которых отсутствует пара, проходят в ТОП-8 (ТОП-16, при условии принятия решения о проведении основной части соревнования в формате ТОП-32).

**5.8.5.** Все парные заезды должны проходить непрерывно до выявления победителя соревнования. Первый водитель должен выйти на старт не позднее 2 минут с момента, когда трассу покинули предыдущие участники, а второй не позднее 2 минут с момента появления первого водителя на старте. Неявка на старт в указанный интервал времени ведет к проигрышу опоздавшего водителя в данном заезде.

**5.8.6.** Если по техническим причинам участник не может выехать на старт, он в течение 2 минут должен сообщить об этом судье при участниках. В этом случае участнику выделяется дополнительно 5 минут на устранение неполадок. Время на устранение неполадок может продлить руководитель гонки.

**5.8.7.** В случае если оба водителя не могут выдержать интервал выхода на старт по истечении 2 минут с момента финиша предыдущей пары, судья при участниках обращается с соответствующим запросом и обоснованием причины на определение возможного времени ожидания к заместителю главного судьи по маршруту, который назначает возможное время ожидания. Если по истечению этого времени оба автомобиля не появляются на старте, то судейская бригада принимает решение о выборе победителя на основании предыдущих достижений: баллов, полученных в квалификации и количества пройденных этапов соревнования каждым из водителей.

**5.8.8.** При необходимости руководитель гонки может ввести перерыв (не более 30 минут) в программу мероприятия.

**5.8.9.** В целях развития спортивной дисциплины автоспорта – дрифта, его привлекательности для участников и зрителей, а также повышения навыков и мастерства начинающих водителей и спортсменов по решению Организатора парные заезды могут проходить по системе ТОП-24 Double Elimination (Приложение 6). На усмотрение судейской бригады парные заезды могут пройти по следующей системе: ТОП-32 по Олимпийской системе (play-off), начиная с ТОП-16 или ТОП-8 по Олимпийской системе с выбыванием после двух поражений (Double Elimination).

**5.8.10.** Между первым и вторым заездом парного заезда запрещаются любые работы с шинами автомобиля (замена шин автомобиля, проверка и/или изменения давления и т. п.), разрешены измерения только дистанционными (бесконтактными) методами, запрещено изменять настройки подвески, за исключением случаев, указанных в п. **5.8.11.**

**5.8.11.** В случае повреждения шины/диска (не вследствие столкновения/аварии) по докладу Технического комиссара Руководитель гонки может дать разрешение на замену шины/диска. В этом случае второму участнику заезда также разрешена замена. Использование признанных повреждёнными шин запрещено.

**5.8.12.** Если разрешение на замену шин согласно п. **5.8.11.** не было получено, Пилот может использовать таймаут для их замены (при условии, что таймаут еще не был использован). В рамках таймаута разрешены любые работы с автомобилем.

**5.8.13.** Если Пилот/Представитель принял решение о замене шин между заездами во время таймаута, он должен немедленно сообщить об этом Судье при участниках. В этом случае второй Пилот также получает право заменить шины. Для этого он получает дополнительные 5 минут в текущем хите, которые можно использовать только для замены шин и/или проверки и/или изменения давления и т.п.).

**6. СУДЕЙСТВО**

**6.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**6.1.1** Оценка одиночных квалификационных заездов осуществляется судейской бригадой по 4 основным критериям:

– траектория;

– угол;

– скорость;

– общее впечатление (зрелищность).

**6.1.2. ТРАЕКТОРИЯ** – идеальная линия, заданная судейской бригадой, по которой участник должен следовать по трассе. В большинстве случаев оцениваемая траектория совпадает с идеально быстрой на трассе. Общая оценка участника будет существенно снижена за несоблюдение данной траектории.

Траектория обозначается внутренними и внешними точками клиппинга. Удаленность автомобиля участника от точек клиппинга во время движения по трассе отражается на оценках по данному критерию.

Точка клиппинга – ключевая зона на трассе, в которой автомобиль участника должен двигаться в состоянии заноса задней оси максимально близко к данной точке, тем самым следуя корректной траектории с точки зрения судейской бригады. Точки клиппинга обозначаются специальными конусами. Точки клиппинга делятся на внутренние и внешние.

**Внутренняя точка клиппинга** – зона на трассе, в которой баллы участника определяются тем, насколько близко от точки проходит передняя часть автомобиля (передний бампер), когда автомобиль участника движется в заносе. Внутренняя точка клиппинга размещается на внутренней стороне трассы, как правило, на вершине поворота.

**Внешняя точка клиппинга** – зона на трассе, в которой баллы участника определяются тем, насколько близко от точки проходит задняя часть автомобиля (задний бампер), когда автомобиль участника движется в заносе. Внешняя точка клиппинга размещается на внешней стороне трассы.

Судейская бригада дополнительно разъясняет участникам на брифингах, какой является идеальная траектория движения.

**6.1.3. УГОЛ** – угол заноса автомобиля (отклонение от оси прямолинейного движения), который может задать и контролировать участник на протяжении всего оцениваемого участка трассы. Этот фактор особенно важен при вхождении в первый поворот трассы. В случае потери угла заноса начисляются штрафные баллы по данному критерию.

* + 1. **СКОРОСТЬ –** скорость, которую автомобиль участника развивает на протяжении всего оцениваемого участка трассы. Основанием для оценки по данному критерию является в большей мере скорость вхождения в первый поворот трассы. Также оценивается умение участника пользоваться большой мощностью своего автомобиля, чтобы во время продолжительного заноса не терять, а даже увеличивать скорость движения в заносе.
    2. **ОБЩЕЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ** – энергетика и эффектность, которые демонстрирует участник во время заезда. На оценку по этому критерию могут влиять большое количество дыма из-под колес, ранняя инициация заноса перед входом в первый поворот, резкая перекладка с одного бока на другой.

**6.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**6.2.1.** Судейство парных заездов осуществляется судейской бригадой по тем же 4 основным критериям, что и в одиночных заездах (траектория, угол, скорость и зрелищность), но участники оцениваются в паре по принципу «второй по отношению к первому». Судейская бригада распределяет штрафные и призовые баллы между участниками парного заезда.

**6.2.2.** Парный заезд состоит из двух заездов: сначала первый участник лидирует, а второй старается повторить его траекторию на максимальном приближении к нему. Затем участники меняются местами, и теперь второй лидирует, а первый его преследует.

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

**6.2.3.** Если в парном заезде получается ничья, то возможно проведение не более двух дополнительных заездов для выявления победителя. При этом повторные заезды проходят без прогревочного круга. Если после дополнительных заездов ни один из участников не получил преимущества, то судейская бригада обязана определить победителя, основываясь на дополнительных критериях, таких как: общее впечатление от всех парных заездов, занятое место в квалификации и пр.

**6.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ**

Недопустимые ошибки, которые приводят к признанию заезда нулевым:

- разворот автомобиля;

- «opposite drift» — движение с направлением заноса, противоположным тому, который требуется на данном участке по судейскому заданию;

- продолжительное прямолинейное движение;

- потеря элементов кузова, деталей и агрегатов во время заезда, а также открытие капота, дверей или багажника, создавшие помеху другому участнику заезда;

- дистанция между автомобилями более двух клипов (преследователь не заехал в первый клип, в момент, когда лидер выехал из второго клипа);

- третье замечание у одного из пилотов в рамках одного заезда;

- обгон лидера преследователем на оцениваемом участке во время заезда;

- недопустимый заезд лидера (unchaseable lead run) – действия лидера, не позволяющие преследователю выполнить судейского задание. К таким действиям в том числе могут быть отнесены: резкое изменение темпа или угла, траектория, не позволяющая преследователю оставаться в рамках гоночной дорожки, использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными и пр.;

- полная остановка или критическое замедление до линии финиша;

- выезд за пределы гоночной дорожки 4-мя колесами;

- отсутствие постановки до последней точки постановки;

- неконтролируемый финиш - если пилот совершил критическую ошибку после финиша, но начало этой ошибки очевидно было до линии финиша, то судьи дрифта могут оценить это как критическую ошибку в заезде.

**6.3.1** Судьи дрифта могут определить другие ошибки и нарушения, которые

оцениваются как «недопустимые». Все эти параметры должны быть четко описаны

в судейском задании.

**6.4. ИЗМЕНЕНИЕ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ**

**6.4.1.** Если произошло резкое изменение погодных условий (сильный ветер, дождь, снег, град, критическое снижение видимости, изменение состояния покрытия трассы и пр.), то проведение соревнования может быть прекращено или временно приостановлено. Если погода изменилась во время квалификации, то для определения пар в парных заездах может быть применена процедура перезапуска квалификации с аннулированием уже имеющихся результатов. В этом случае перезапускаются только уже проведенные заезды.

Во время остановки соревнования для принятия дальнейшего решения о продолжении соревнования всем автомобилям разрешено провести техническое обслуживание в парке сервиса.

**6.4.2.** Если руководитель гонки примет решение прекратить соревнование в виду изменившихся условий, то победитель может быть определен по результатам квалификации.

**6.5. ОБЩИЕ КРИТЕРИИ И ЭЛЕМЕНТЫ ОЦЕНКИ**

**6.5.1. ТРАЕКТОРИЯ**

Оценивается способность участника обеспечить постоянную ровную линию движения во время прохождения каждой зоны клиппинга на участке трассы.

**6.5.2.** **УГОЛ ЗАНОСА**

Угол заноса (дрифта) определяется углом отклонения автомобиля относительно линии движения. Оценивается способность участника поддерживать максимальный угол движения в заносе, который при этом обеспечивает безопасное удержание автомобиля на трассе в пределах заданной траектории.

**6.5.3. СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

Оценивается скорость на входе в занос, во время нахождения в заносе и на выходе из заноса при условии поддержания достаточного угла заноса.

**6.5.4. ВХОД В ЗАНОС И СМЕНА НАПРАВЛЕНИЯ ЗАНОСА**

Оценивается скорость, точность, быстрота смены направления и безопасность во время входа в занос и во время смены направления заноса.

**6.5.5. ОБЩЕЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ**

Участники оцениваются исходя из того, насколько они достигают или превышают свой потенциал путем определения общей оценки по секциям. Оценка должна быть основана на уровне динамичности, агрессивности и привлекательности выступления.

**6.6. СИСТЕМА ОЦЕНКИ ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ**

Судейская бригада соревнования должна объяснить участникам систему начисления очков на брифинге, который проводится до начала и во время соревнований.

**6.6.1. СИСТЕМА НАЧИСЛЕНИЯ ОЧКОВ ЗА ТРАЕКТОРИЮ**

На каждой трассе в зоне клиппинга участникам указывается, какая часть автомобиля должна пройти к этой зоне максимально близко. Водители должны стремиться пройти эти участки, как этого требует судейская бригада, в противном случае участникам снижаются очки. Также снижаются очки за неловкое прохождение зон клиппинга и границ оцениваемого участка.

**6.6.2. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ УГЛА ЗАНОСА**

Очки не снижаются за способность водителя поддерживать максимальный угол заноса при сохранении последовательной линии движения.

Чем больше угол заноса, тем лучше. Однако принудительное или неловкое выравнивание угла заноса считается ошибкой, за которую снижаются очки.

За движение автомобиля в режиме неуправляемого заноса, частые корректировки линии движения и угла заноса рулем очки существенно снижаются.

**6.6.3. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ СКОРОСТИ**

За частое использование торможения для регулировки скорости (длинные периоды нахождения колес в неподвижном положении) снижаются очки.

Судейская бригада должна четко определить и в ходе брифинга указать на места, где долгие торможения допустимы и не влекут за собой снижения очков.

Недостаточная работа педалью акселератора влечет снижение очков, как и «рваный» темп движения. Снижение скорости сверх указанных пределов (определенных потенциалом автомобиля и трассы) влечет существенное снижение очков.

**6.6.4. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ИЗМЕНЕНИЯ УГЛОВ ЗАНОСА**

За недостаточную скорость при входе в дрифт и смены направления дрифта – снижение очков.

За временные задержки входа в дрифт и смены направления дрифта – снижение очков.

За невозможность воздействовать на угол входа в дрифт и смены направления дрифта – снижение очков.

За маленький угол заноса на входе в дрифт – снижение очков.

За долгое время выставления автомобиля на необходимый угол («сползание» в необходимый угол заноса) входа в дрифт и смены направления дрифта – снижение очков.

**6.6.5. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ОБЩЕГО ВПЕЧАТЛЕНИЯ ОТ ВЫСТУПЛЕНИЯ**

Если будет установлено, что автомобилю не удалось достичь достаточного уровня потенциала – снижение очков.

Дополнительные очки присуждаются за: динамичность (средняя скорость прохождения оцениваемого участка), агрессивность (резкие вход в дрифт и смена направления дрифта) и привлекательность, в том числе за количество дыма.

**6.6.6. ИДЕАЛЬНОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 100 ОЧКОВ.**

**6.7. СИСТЕМА ОЦЕНКИ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**

**6.7.1.** Оценивается способность второго участника сравняться с первым участником, где первый участник является дополнительным «препятствием» и ориентиром при прохождении оцениваемого участка. Участники сохраняют очки, допуская минимум ошибок, демонстрируя мастерство в скорости, смене направлений заноса, находясь близко к автомобилю соперника (высоко оценивается возможность входить в занос параллельно (одновременно) с первым участником). Второй участник оценивается в сравнении с первым участником по количеству допущенных ошибок и снижению очков.

**6.7.2.** Победитель определяется на основании сравнительных преимуществ в очках участников заезда.

**6.7.3.** Если второй участник допустил отставание от автомобиля первого участника на расстояние более 15 метров и находился в таком положении продолжительное время (более 5 сек) или неоднократно по прохождению классифицируемого парного заезда – то его оценка в заезде равна нулю очков.

**6.7.4.** Процедура старта. Во время парного старта и параллельного разгона автомобилей до зоны «Входа в занос» (определяется судейской бригадой и указывается всем участникам на брифинге перед парными заездами) участники должны контролировать разгон и не допускать отрыва друг от друга на 2 корпуса и более. В случае, когда такой отрыв происходит, и догоняющий участник получает преимущество в зоне «входа в занос» или наоборот оба автомобиля имеют недостаточную скорость, старшим судьёй судейской бригады может быть назначен рестарт данного заезда с определением предупреждения виновному участнику. В случае повторного аналогичного нарушения при рестарте этим же водителем, ему присуждается снижение очков за заезд.

**6.8. АВАРИИ ИЛИ СТОЛКНОВЕНИЯ ВО ВРЕМЯ СОРЕВНОВАНИЙ**

**6.8.1.** Участники, которые умышленно или ввиду низкого мастерства блокируют траекторию движения оппонента, могут быть исключены из соревнования по решению судейской бригады и руководителя гонки.

**6.8.2.** Если автомобиль первого участника не оставляет достаточно места для автомобиля второго участника или явно «подрезает» его, чтобы занять более удобную траекторию, первый участник может быть исключен из соревнования по решению cудейской бригады и руководителя гонки.

**6.8.3** Незначительный контакт допустим и свидетельствует о достижении предела сближения автомобилей и высоком мастерстве обоих участников. Однако, если вследствие касания одним автомобилем другого, произошел разворот или вылет с трассы (при этом автомобили получили значительные повреждения), участник – виновник столкновения может быть исключен из соревнования по решению судейской бригады и руководителя гонки.

**6.8.4.** В случае потери управления автомобилем, повлекшим резкое падение скорости, блокировку курса движения соперника или образованием иных препятствий, созданием аварийных ситуаций, участник может быть исключен из соревнования по решению судейской бригады и руководителя гонки.

**6.8.5.** Видеозаписи заездов могут быть использованы при разрешении сложных и/или спорных ситуаций. Их использование применяется только в особых случаях по единогласному решению судейской бригады.

**6.8.6.** Решения по спорным эпизодам принимаются коллегиально, однако итоговое решение принимает старший судья судейской бригады.

**7. ЗАЧЕТЫ КУБКА. НАГРАЖДЕНИЕ**

**7.1. ЗАЧЕТЫ КУБКА**

**7.1.1.** Зачетным результатом участника на каждом этапе кубка является сумма баллов квалификации и парных заездов согласно п. 7.2.1. В случае равенства баллов двух и более участников при подведении результатов предпочтение отдается участнику, занявшему более высокое место в квалификации. Если в квалификации участники получили одинаковые баллы, предпочтение отдается участнику, стартовавшему позднее.

**7.1.2.** Зачетным результатом участника в кубке является сумма баллов, полученная сложением результатов всех этапов. В случае равенства баллов двух и более участников при подведении итоговых результатов предпочтение отдается участнику, набравшему более высокий результат на финальном этапе.

**7.1.3.** Результаты команды на каждом этапе кубка определяются по сумме баллов двух лучших участников команды. В случае равенства очков двух и более команд при подсчете результатов этапа предпочтение получает команда, чей участник набрал большее количество баллов.

**7.1.4.** Зачетным результатом команды в командном зачете кубка является сумма баллов, полученная сложением результатов всех этапов. В случае равенства баллов двух и более команд при подведении итоговых результатов кубка предпочтение отдается команде, набравшей более высокий результат на финальном этапе.

**7.2. БАЛЛЫ НА ЭТАПАХ**

**7.2.1.** Все участники, прошедшие в ТОП-16 (ТОП-32, при условии принятия решения о проведении основной части соревнования в данном формате) каждого этапа получают зачетные баллы, которые начисляются следующим образом:

**КВАЛИФИКАЦИЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Место** | **Баллы** |
| 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** | **Баллы** |
| 1 | 210 |
| 2 | 185 |
| 3 | 160 |
| 4 | 135 |
| ТОП-8 | 110 |
| ТОП-16 | 80 |
| ТОП-32 | 40 |

**ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ**

**ПО СИСТЕМЕ**

**Double Elimination**

|  |  |
| --- | --- |
| **Место** | **Баллы** |
| 1 | 210 |
| 2 | 185 |
| 3 | 160 |
| 4 | 120 |
| ТОП 5-6 | 95 |
| ТОП 7-8 | 70 |
| ТОП 9-12 | 55 |
| ТОП 13-16 | 40 |
| ТОП 17-24 | 20 |

**7.2.2.** Участники, занявшие в квалификации место ниже 32, а также получившие в квалификации 0 баллов, получают 0 баллов в таблицу кубка.

**7.3. НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ**

**7.3.1.** Организатор награждает участников, занявших 1-е, 2-е и 3-е места в личных зачетах по итогам каждого этапа кубка и по его итогам.

**7.3.2.** Организатор награждает команды, занявшие 1-е, 2-е и 3-е места в командном зачете на каждом этапе кубка и по его итогам.