

УТВЕРЖДАЮ:
Генеральный директор
ООО «Русское кольцо»

А.И.Кузьмин

«___» _____ 2022_г.

РЕГЛАМЕНТ

**Любительского Кубка по летнему дрифту
на призы ADM Raceway**

ADM DRIFT CONTEST 2023

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Соревнование ADM DRIFT CONTEST (далее – соревнование) является любительским, не классифицируемым соревнованием.
- 1.2. Нормативным документом, регламентирующим проведение соревнования, являются настоящие Правила; «Правила судейства спортивных соревнований по дрифту», установленные РАФ, которыми следует руководствоваться во всех случаях, не оговоренных в настоящем регламенте.
- 1.3. Организатором соревнования является ООО «Русское кольцо»
- 1.4. Официальные лица:
 - 1.4.1. Руководитель соревнования – по назначению
 - 1.4.2. Главный секретарь – по назначению на день соревнований
 - 1.4.3. Технический комиссар – по назначению
 - 1.4.4. Судья при участниках – по назначению
- 1.5. Официальная информация во время соревнования публикуется на официальном табло, находящемся в паддоке.
- 1.6. Соревнование является одноэтапным:

Дата проведения 8.05.2023

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

2. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

2.1. ВОДИТЕЛИ И УЧАСТНИКИ

- 2.1.1. К участию в официальных соревнованиях допускаются Водители не моложе 18 лет (водители до 18 лет должны предоставить нотариально заверенное согласие обоих родителей на участие ребенка в соревнованиях).
- 2.1.2. На участника непосредственно возлагается вся ответственность за неукоснительное соблюдение требований настоящих Правил, решений организатора, а также выполнение указаний судей и комиссаров.
- 2.1.3. Во время административной проверки участник обязан предъявить полностью заполненную заявочную форму.
- 2.1.4. Участник, не обладающий, по мнению судейской бригады, достаточным уровнем подготовки и представляющий опасность для зрителей, прочих участников соревнования или официальных лиц соревнования, может быть не допущен к участию в соревновании либо отстранен от участия в соревновании в любой момент решением главного судьи.

2.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

- 2.2.1. Заявкой на участие в соревновании является полностью заполненная заявочная форма. Не подкрепленная оплатой стартового взноса заявка считается предварительной.
- 2.2.2. Подписав заявку, участник тем самым заявляет, что он:
 - Принимает условия проведения соревнования;
 - Ознакомлен с Правилами соревнования, Техническими требованиями и другими регламентирующими нормативными документами и обязуется их соблюдать;
 - Освобождает организатора от ответственности за возможные убытки и ущерб, нанесенные участнику и его имуществу во время соревнований, так и за ущерб и убытки, причиненные участником третьим лицам и их имуществу;
 - Обязуется беспрекословно выполнять указания и решения организатора и судей.
- 2.2.3. Каждый водитель вправе участвовать на одном автомобиле. Водитель вправе иметь запасной автомобиль, который должен быть указан в заявке. Замена автомобиля возможна не позднее начала финальных заездов.

2.2.4. Не допускается участие двух водителей на одном автомобиле.

2.2.5. Персонал Участника должен быть указан в заявочной форме и зарегистрирован во время прохождения административных проверок. С водителем допускается наличие двух механиков.

2.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

2.3.1. Заявочный взнос за участие в личном зачете составляет 11 000 (одиннадцать тысяч) рублей, при оплате не позднее, чем за 4 дня до мероприятия, 13000 при оплате за 1 день до мероприятия, 15000 при оплате в день мероприятия. Заявочный взнос вносится не позднее времени проведения административных проверок.

2.3.2. Заявочный взнос возвращается Участнику в случаях:

- отмены соревнования либо переноса соревнования более чем на 24 часа;
- отказа в приеме заявки или допуске к соревнованию по любому основанию, указанному в настоящих Правилах.
- в остальных случаях Заявочных взнос не подлежит возврату.

2.3.3. Организатор вправе полностью или частично освободить Участника от уплаты стартового взноса.

2.3.4. Заявочный взнос может быть перенесён на следующий этап, при условии наличия уважительной причины, подкрепленной документом (справкой), по которой участник не смог принять участие в мероприятии, за которое оплатил Заявочный взнос.

2.3.5. Оплачивая заявочный взнос, участник соглашается с условиями и Правилами проведения мероприятия, обязуется следовать согласно регламенту мероприятия, и не имеет претензий к организаторам и участникам мероприятия.

2.3.6 Организатор вправе отказать в приёме Заявочного взноса без объяснения причины.

2.3.7 Заявочный взнос за участие в Командном зачете составляет:

- 10000 за команду из 2х пилотов
- 12000 за команду из 3х пилотов
- 15000 за команду из 4х пилотов

При этом список состава команды может быть изменен не позднее, чем за 1 день до мероприятия.

2.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

2.4.1. К соревнованиям допускаются только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют Техническим требованиям ПРИЛОЖЕНИЯ №1

2.4.2. Для участия в соревнованиях по летнему дрифту разрешается использование шин предназначенных для дорог общего пользования, любого типа без видимых повреждений и деформаций, за исключением марок и моделей, прописанных в ПРИЛОЖЕНИИ №1

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

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

3.2. Работы с автомобилем могут производиться в паддоке, а также в предстартовой зоне (при обязательном использовании «подложки», размером не менее 3х5м.)

3.3. В ходе гонки двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля, за исключением паддока, где допускается использование внешнего пускового устройства. Если водитель не может запустить двигатель, находясь в предстартовой или стартовой зоне, в течение 1 минуты, ему присуждается поражение в данном заезде.

3.4. Водители, принимающие участие в тренировке, квалификации и гонке, обязаны быть в гоночном шлеме и в одежде с длинными рукавами, а также использовать перчатки.

3.5. При движении водителей самостоятельно вне трассы, скорость движения не должна превышать 20 км/ч.

- 3.6. Если у водителя во время тренировки или гонки возникли технические проблемы с автомобилем, не позволяющие продолжить заезд, он должен покинуть трассу наиболее безопасным способом.
- 3.7. Если водитель оказался участником аварии, он не должен покидать место соревнования без разрешения Организатора.
- 3.8. Главный судья имеет право остановить соревнование в случае возникновения опасности для здоровья и жизни людей, находящихся на трассе. В этом случае, водители обязаны снизить скорость до безопасной и двигаться в паддок со скоростью не более 20 км/ч, с готовностью к внезапной остановке. Сигналом к остановке гонки являются красные флаги, показываемые судьями. Зеленые флаги, показываемые судьями, служат сигналом к продолжению движения.

4. ДОПУСК К СОРЕВНОВАНИЮ

- 4.1. Для допуска к соревнованию участник обязан пройти следующие процедуры: подать заявку установленной формы; оплатить заявочный взнос; пройти административную проверку; пройти техническую инспекцию; пройти медицинский осмотр.
- 4.2. В случае принятия решения о допуске участника к соревнованию, ему присваивается номер, который заносится в заявочную форму и в протокол соревнования, а участнику выдается соответствующий комплект наклеек с номером и комплект наклеек обязательной рекламы.
- 4.3. Административная проверка проводится секретарем соревнования в секретариате в соответствии с расписанием.
- 4.4. Медицинская проверка проводится в секретариате врачом соревнования. В течение соревнования могут быть проведены повторные медицинские проверки участников не позднее 10 минут до заезда соответствующего участника. Водитель, не прошедший медицинскую проверку, не допускается к заездам.
- 4.5. Предварительная техническая инспекция проводится в паддоке перед началом квалификационных заездов. На ПТИ представляются автомобили, полностью готовые к соревнованию, в том числе с обязательными надписями и наклейками. При выявлении несоответствия автомобиля Техническим Требованиям, указанные замечания должны быть устранены Участником до окончания ПТИ.
- 4.6. Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде автомобилей на дистанцию с целью проверки готовности автомобилей, устройств безопасности и экипировки водителей к заезду.
- 4.7. Техническая инспекция может быть организована во время соревнования несколько раз, если Главный судья сочтет это необходимым.
- 4.8. Автомобили, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде (тренировка, гонка) не допускаются.
- 4.9. Допущенный к участию в соревновании участник обязан разместить на указанном организатором месте автомобиля полученный комплект наклеек.
- 4.10. Автомобиль участника должен быть чист и иметь соответствующий внешний вид.
- 4.11. Организатор вправе обязать участника удалить находящиеся на автомобиле наклейки, не имеющие отношения к соревнованию.
- 4.12. По окончании проверок секретариат публикует списки допущенных водителей.
- 4.13. Принимая участие в данном мероприятии, участники спортивного соревнования и аккредитованные лица отказываются от права требовать у Организатора или его официальных представителей возмещение любого ущерба, понесенного ими в результате участия в спортивном мероприятии.

5. ТРЕНИРОВКИ

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

5.2. Перед началом тренировки Главный судья проводит БРИФИНГ для водителей и участников, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием начала и конца ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА, расположение вышки СУДЕЙ и КОНТРОЛЬНЫХ ТОЧЕК. БРИФИНГ проводится Главным судьей соревнования.

5.3. Выезд на тренировку может осуществляться как группами, так и в порядке общей очереди. Количество групп и их участники формируются согласно решению Главного судьи соревнования. Длительность тренировки каждой группы определяется на каждом этапе дополнительно.

5.4. Движение по трассе может осуществляться как одиночно, так и попарно.

6. КВАЛИФИКАЦИЯ

6.1. Квалификация проходит путем прохождения водителем зачетного участка трассы.

6.2. Количество попыток ограничено двумя, при этом в итоговом протоколе учитывается лучшая попытка. В случае равенства результатов учитывается вторая по результативности попытка.

6.3. Во время квалификации проводятся одиночные заезды.

6.4. Руководитель гонки оставляет за собой право ограничить количество квалификационных заездов для участников, в случае нарушения графика проведения мероприятия.

6.5. По результатам квалификационных заездов для участия в финальных заездах (ТОП32) отбирается 32 водителя, прошедших трассу с наибольшим количеством баллов.

6.6. При отказе любого из 32 водителей от участия в финальных заездах на их места приглашаются обладатели 33-го и т.д. результатов квалификации.

7. ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ.

7.1. Состав Финальных заездов объявляется не менее чем за 15 мин. до старта первого официального заезда.

7.2. Выезд участника заезда в предстартовую зону допускается только по разрешению судьи выпуска.

7.3. Водитель, не обеспечивший подачу автомобиля к месту формирования заезда (в зону выпуска), считается проигравшим заезд.

7.4. Тридцать два лучших водителя по результатам одиночных квалификационных заездов формируют «ТОП 32», где проводятся парные заезды. Участники из «ТОП 32» формируют сетку парных заездов согласно схеме (ПРИЛОЖЕНИЕ №2 настоящих Правил).

7.5. Шестнадцать победителей каждого из 16 парных заездов «ТОП 32» проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 16».

7.6. Восемь победителей каждого из 8 парных заездов «ТОП 16» проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 8» (четвертьфинал).

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

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

7.8. Два победителя парных заездов «ТОП 4» (полуфинала) проходят в следующий тур -Финальный парный заезд за 1-2 места. Победитель финального парного заезда получает 1-е место на соревновании.

7.9. При объявлении начала парных заездов все водители определенные парами согласно сетки «ТОП 32» покидают паддок и выстраиваются в предстартовой зоне. Механики водителей в количестве не более 2-х человек с инструментом и запасными колесами могут находиться в предстартовой зоне автомобилей для оказания технической помощи своему водителю.

8. ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА.

- 8.1. По вызову судей или приглашению ведущего мероприятия по громкой связи, водитель обязан в течение 2-х минут поставить свой автомобиль в предстартовую зону.
- 8.2. Водитель должен находиться в автомобиле в шлеме и пристегнутый ремнями безопасности. В стартовой зоне запрещено находиться механикам или иным лицам.
- 8.3. По команде судей старта, пара автомобилей перемещается к линии старта.
- 8.4. Время на подготовку автомобиля к старту ограничено 1 (одной) минутой.

9. СУДЕЙСТВО

9.1. СУДЕЙСТВО ОДИНОЧНЫХ ЗАЕЗДОВ

9.1.1 Оценка одиночных квалификационных заездов осуществляется судьями по 3 основным критериям:

- Траектория;
- Угол;
- Стиль вождения;

9.1.2. ТРАЕКТОРИЯ - идеальная линия, заданная организатором (главным судьей), по которой участник должен следовать на трассе. Общая оценка участника будет существенно снижена за несоблюдение данной траектории.

ТРАЕКТОРИЯ устанавливается внутренними и внешними «точками клиппинга». Удаленность автомобиля участника от «точек клиппинга» во время движения по трассе отражается на оценках по критерию ТРАЕКТОРИЯ.

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

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

Организаторы/судьи Соревнования дополнительно объяснят всем участникам, какой должна быть оцениваемая «траектория» движения. Данная траектория служит наиболее оптимальной линией движения автомобиля в состоянии заноса на оцениваемом участке трассы. Корректное использование рекомендованной линии движения обычно означает минимальную потерю скорости на всем оцениваемом участке трассы.

9.1.3. УГОЛ - угол заноса автомобиля (отклонение от оси прямолинейного движения автомобиля), который может задать и контролировать участник на протяжении всего ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА трассы. Этот фактор особенно важен при вхождении в первый поворот трассы. В случае потери угла заноса или при его корректировках, начисляются штрафные баллы по критерию УГОЛ.

9.1.4. СТИЛЬ ВОЖДЕНИЯ – скорость, энергетика и эффектность, которые демонстрирует участник во время заезда.

9.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

9.2.1. Судейство парных заездов осуществляется судьями по тем же 3 основным критериям, что и в одиночных заездах (траектория, угол, и стиль), но участники оцениваются в паре по принципу «второй по отношению к первому».

9.2.2. Парный заезд состоит из 2 заездов (ХИТ): сначала первый участник (набравший наибольшее количество квалификационных баллов) лидирует, а второй старается повторить траекторию первого на максимальном приближении к нему. Затем участники меняются местами, и теперь второй лидирует, а первый его преследует.

Судьи смотрят первый и второй заезды ХИТА, сравнивая друг с другом оба проезда каждого Пилота в качестве лидера и в качестве преследователя, что позволяет им определить, кто из Пилотов победил в каждой позиции.

9.2.3. Если в ХИТЕ получается ничья – то возможно проведение не более двух дополнительных заездов (ONE MORE TIME) для выявления победителя. Если после доп.заездов победитель не был выявлен, то победа присуждается водителю, **квалифицировавшемуся выше.**

9.2.4. Процедура старта. Во время парного старта и параллельного разгона автомобилей до зоны «full throttle» (определяется главным судьей и указывается всем участникам на Брифинге) автомобили должны контролировать разгон и не допускать отрыва друг от друга на корпус и более. В случае, когда такой отрыв происходит и лидер получает преимущество в зоне постановки в занос или наоборот оба автомобиля имеют недостаточную скорость, Главным судьей может быть назначен рестарт данного заезда с вынесением предупреждения виновному участнику.

9.3. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ

9.3.1. Общее количество баллов в попытке приравнивается к нулю, если:

- автомобиль развернуло во время заноса или он критически потерял скорость(в зонах где это запрещено заданием)– остановился;
- автомобиль проехал без заноса более 15 метров оцениваемого участка трассы;
- автомобиль вылетел с трассы всеми колесами;
- автомобиль, следующий за лидирующим, допустил отставание от лидирующего автомобиля на расстояние более 15 метров и находился в таком положении продолжительное время (более 5 сек) или неоднократно по прохождению заезда
- автомобиль проехал оцениваемый участок по траектории, критически отличающейся от указанной судьями(организаторами)этапа.

9.4. ПРОТЕСТЫ.

9.4.1 Все протесты на результаты Участников или решения организатора принимаются только в письменном виде не позднее, чем через десять минут после публикации предварительных результатов. Подача протеста сопровождается денежным взносом в размере **50 000** (пятьдесят тысяч) рублей. Если Участник не подал протест, то считается, что он полностью согласен с итогами соревнования.

10. ПЕНАЛИЗАЦИЯ

10.1. За нарушения требований, предусмотренных Правилами, Организатор гонки может применять к участникам/водителям следующие меры воздействия, в том числе:

- замечание или общественное порицание.
- денежный штраф;
- проигрыш в заезде;
- аннулирование результата в заезде;
- **исключение из соревнования.**

10.2. Оплата штрафов производится в секретариате в течение двадцати минут после вынесения решения о пенализации.

11. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ СОРЕВНОВАНИЯ. НАГРАЖДЕНИЕ

11.1. Участники, показавшие по итогам этапа соревнования первый, второй и третий результаты, награждаются кубками. Организатор в праве учреждать дополнительные призы.

11.2. Звание Победителя ADM DRIFT CONTEST разыгрывается в личном зачете.

11.3. Личный зачет разыгрывается по сумме баллов за этап.

11.4. Начисление баллов Личного зачета производится по следующей таблице:

Парные заезды	
1 место	200
2 место	180
3 место	160
4 место	140
Топ 8	110
Топ 16	80
Топ 32	40

Квалификация	
1 место	25
2 место	21
3 место	19
4 место	17
5-6 место	12
7-8 место	9
9-16 место	6
17-24 место	4
25-32 место	2

**к Правилам организации и проведения соревнований по дрифту
«ADM DRIFT CONTEST»**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

**к легковым автомобилям,
участвующим в соревнованиях по дрифтингу**

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 дрифту» (далее – ТТ), кузовные автомобили с закрытыми колесами. Разрешены типы кузовов: купе, седаны, хэтчбеки, универсалы.

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

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

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

2. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. На автомобилях, не оборудованных каркасом безопасности, должны быть установлены двери, предусмотренные заводом-изготовителем. Использование дверей из композитных материалов запрещено. Запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию водительской и пассажирской дверей, которые могут повлиять на безопасность водителя или пассажира. Заводская обшивка водительской и пассажирской дверей должна быть сохранена или заменена на обшивку, выполненную из безопасного материала.

2.2. В автомобилях допускается использование сидений типа «полуковш» или установка спортивных сидений.

2.2.1. Допускается использование сидений с откидывающейся спинкой.

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

2.3. В автомобилях обязательно использование стандартных ремней безопасности инерционного типа или установка спортивных ремней.

2.4. 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, при этом материал должен быть такой же, что и предусмотренный заводом изготовителем.

2.5. Рекомендовано применение главного выключателя электрооборудования, который полностью отключает всю электрическую систему автомобиля. Выключатель должен одновременно размыкать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы и т.д. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю водителем, нормально сидящим на своем рабочем месте и пристегнутым ремнями безопасности.

- 2.6. Рекомендовано использование функционирующего наружного привода выключателя электрооборудования. Наружный привод выключателя должен быть установлен перед лобовым стеклом либо на любой внешней кузовной части автомобиля. Для его размещения допускается минимально необходимая доработка кузова. Наружный привод выключателя должен быть обозначен красной молнией в голубом треугольнике с белым кантом. Каждый кант треугольника должна быть длиной не менее 12 сантиметров.
- 2.7. Рекомендовано оборудование автомобиля системой пожаротушения, соответствующей требованиям ст.253.7.2 Приложения «J» МСК FIA или Приложению 6 п.3.7 КиТТ (Система «МАГ»).
- 2.8. Не допускается утечка каких-либо жидкостей или горюче-смазочных материалов из автомобиля.
- 2.9. При наличии заводских боковых стекол, включая задние, необходимо заклеить их в прозрачную или тонировочную пленку.
- 2.10.**

3. ДОПУСТИМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ

- 3.1. Механизмы открывания – закрывания дверей, по крайней мере, водительской и передней пассажирской, должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции.
- 3.2. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу.
- 3.3. Запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова.
- 3.4. Разрешено усиление кузова материалом, прилегающим к нему и повторяющим форму без изменения внешнего вида, при этом изготовление кронштейнов крепления двигателя, трансмиссии и подвески может отходить от этих требований.
- 3.5. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось по рекомендациям ст. 279 Приложения «J» МСК FIA для дивизиона «2». При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.
- 3.6. Допустима замена любых навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов).
- 3.7. Допускается применение оригинального и альтернативных производителей лобового стекла специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля.
- 3.8. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их вклеивание или установка соответствующих уплотнителей.
- 3.9. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.
- 3.10. Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами. Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек – недопустимо.
- 3.11. Не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера.
- 3.12. Буксировочные проушины.
- 3.12.1.** Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксировочные проушины.
- 3.12.2.** Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки автомобиля, из-за пределов трассы, а также буксировки повисшем на снежном брусстере автомобиля.
- 3.12.3.** Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин.
- 3.12.4.** Буксировочные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым или желтым) цветом. При расположении проушин снизу автомобиля, на бамперах или спойлерах, таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.

- 3.12.5.** Буксировочные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.
- 3.13.** Разрешается монтаж в крышу автомобиля люков и прочих элементов забора воздуха или отвода воздуха из салона сечением не более 0,125 м².
- 3.14.** Во время классифицируемых заездов на трассе запрещается открывать боковые стекла более, чем на ширину ладони.
- 3.15.** Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны.
- 3.15.1.** Если фары автомобиля выполнены из стекла, то они должны быть дополнительно оклеены прозрачной пленкой, не позволяющей разлетаться осколкам в случае их разбивания.

4. ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ

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

4.2. Система выпуска

Система выпуска не ограничивается. 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.

4.3. Разрешается установка компонентов выпуска, отличающихся от выпущенных заводом изготовителем.

4.4. Разрешено жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо)

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. При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени.

4.5.3. Допускается замена оригинального топливного бака на неоригинальный, установленный в соответствии с приложением «J» МСК FIA

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. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключаяющий утечки жидкости, емкостью не менее 0.5 литра выполненный из полупрозрачной пластмассы или включающий прозрачную панель, надежно закрепленный в моторном отсеке. Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов.

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

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

5. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

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

5.2. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.

5.3. Допускается замена рулевой колонки на нестандартную при условии надежного крепления.

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 заднюю ось.

7. ТРАНСМИССИЯ

7.1. Маховик свободный.

7.2. 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 заводского изготовления.

8.2. Диски, изготовленные из магния а также сплавов его содержащим, запрещены.

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

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

8.7. Разрешается применение только нешипованных шин, сертифицированных для дорог общего пользования. Шины не должны иметь механических повреждений.

8.8 Запрещается использование полусликов на задней оси. В частности такие производители и модели шины, как:

- Goodride\Westlake sport RS
- Toyo r888r\R1R
- Achilles 123s
- Kenda KR20A
- Sailun Gene R Pole D
- Valino
- Tri-Ace
- Yokohama AD08R
- Michelin любой модели

А также другие шины типа полуслик.

8.9 Ширина шины не может быть больше 235 для R18 и 245 для R17.

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. Аккумулятор должен быть прикреплен к кузову с использованием металлического гнезда (площадки) и двух металлических скоб с изоляционным покрытием, прикрепленных к основанию с помощью болтов (винтов). Аккумулятор, расположенный в салоне (даже если это штатное расположение), должен быть закрыт пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек электролита и закрепленным независимо от аккумуляторной батареи.

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, а клеммы АКБ обязательно должны иметь изолирующие колпачки

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. 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. БАЛЛАСТ

11.1. Для увеличения веса автомобиля допускается применение одного или нескольких балластных грузов при условии, что они представляют собой прочные и единые блоки, размещенные внутри автомобиля на полу салона или багажника.

11.2. Балласт должен быть надежно закреплен к кузову автомобиля. В местах крепления кузов должен быть усилен приваренными металлическими пластинами.

12. ЭКИПИРОВКА УЧАСТНИКОВ

12.1. Обязательно использование шлема закрытого или открытого типа.

12.2 Водителям рекомендуется использовать авто-спортивный гоночный комбинезон, перчатки, подшлемник.

ПРИЛОЖЕНИЕ №2

**к Правилам организации и проведения соревнований по дрифту
«ADM DRIFT CONTEST»**

СХЕМА ПРОВЕДЕНИЯ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

