



РЕГЛАМЕНТ

Открытого чемпионата Украины по зимнему дрифту
Bitlook Snow Drift 2019

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
 - 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
 - 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 ЧЕМПИОНАТА. НАГРАЖДЕНИЕ
 - 7.1. ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА
 - 7.2. БАЛЛЫ НА ЭТАПАХ
 - 7.3. НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ
- ПРИЛОЖЕНИЯ**
1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ УЧАСТНИКОВ
 2. ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ ПИЛОТА
 3. ФОРМА АККРЕДИТАЦИИ ЖУРНАЛИСТОВ
 4. СХЕМА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ
 5. РЕКЛАМА НА АВТОМОБИЛЕ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящий регламент является основным нормативным документом для организации и проведения Открытого многоэтапного чемпионата Украины по зимнему дрифту “Bitlook Snow Drift 2019” (далее – чемпионат). Календарь чемпионата публикуется на официальном сайте bitlook.net/snowdrift и в социальных сетях Bitlook facebook.com/bitlooker и instagram.com/bitlooker.

2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

ЧЕМПИОНАТ ПО ЗИМНЕМУ ДРИФТУ – серия соревнований по вождению автомобиля в управляемом заносе, проходящих полностью на специально подготовленной ледовой/снежной трассе.

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

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ – физическое или юридическое лицо, заполнившее заявку, оплатившее заявочный взнос, прошедшее административную проверку и технические инспекции.

ВОДИТЕЛЬ – лицо, управляющее автомобилем в ходе соревнования.

ОРГАНИЗАТОР – юридическое или физическое лицо, организовавшее соревнование по дрифту.

РЕГЛАМЕНТ – обязательный официальный документ, описывающий детали проведения соревнования.

ТРАССА – специально подготовленная для проведения соревнований по дрифту ледовая/снежная трасса.

ОЦЕНИВАЕМЫЙ УЧАСТОК – 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).

СЕРВИС-ПАРК – ограниченная территория вне трассы, выделенная и обозначенная организатором для проведения сервиса и стоянки автомобилей участников.

ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА – зона, расположенная между зоной выпуска и зоной старта. 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 чемпионата обязан издать следующие официальные документы:

- план-схему территории проведения соревнований;
- списки участников.

В связи с присутствием на соревнованиях иностранных участников все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском языке, который является международным. Официальная информация чемпионата, в том числе текущие и итоговые результаты серии, размещаются на официальном сайте bitlook.net/snowdrift и в социальных сетях Bitlook [facebook.com/bitlooker](https://www.facebook.com/bitlooker) и [instagram.com/bitlooker](https://www.instagram.com/bitlooker).

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

Официальная электронная почта чемпионата: info@bitlook.net.

Текущие результаты чемпионата публикуются на официальном сайте чемпионата не позднее пяти дней после завершения очередного этапа чемпионата.

3.1.2. ПЛАН-СХЕМА ТЕРРИТОРИИ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ составляется на основе спутниковой фотографии площадки, на которой должны быть отмечены расположение (и пути проезда/прохода):

- трассы соревнований;
- парка сервиса и въезда для участников;
- штаба гонки;
- 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.

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

3.1.3. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ УЧАСТНИКОВ В ПАРКЕ СЕРВИСА составляется на основе спутниковой 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 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 чемпионата не позднее, чем за 3 дня до даты соревнования.

3.1.4. СПИСКИ УЧАСТНИКОВ составляются в соответствии со следующими правилами:

- все списки участников должны содержать фамилию и имя участника, город участника, марку и модель автомобиля;
- список заявленных участников составляется после окончания приема заявок;

- список допущенных участников публикуется после завершения административной проверки и технических инспекций.

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 комиссар, технический комиссар;
- Маршал сервис-парка;
- Старший маршал бригады маршалов;
- Маршал выпуска;
- Маршал старта;
- Маршал на трассе;
- Руководитель пресс-центра/пресс-секретарь.

Состав официальных лиц может быть расширен по решению организатора этапа, полный список официальных лиц должен быть опубликован на официальном сайте.

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. 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;
- гарантировать, что все автомобили имеют стартовые номера, соответствующие объявленным;
- гарантировать, что все автомобили управляются соответствующими водителями;
- принимать и рассматривать заявления и протесты;

- подписывать все официальные документы соревнования;
- применять пенализацию и прочие виды наказаний согласно регламента.

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 маршалов 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 маршалов 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 комиссар обязан:

- организовывать работу технических комиссаров;
- 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 комиссаров:

- проводить проверку соответствия автомобилей действующим техническим требованиям (Приложение №1) и требованиям регламента соревнования, а также проверку на соответствие экипировки водителей (шлемов) действующей регламентации;
- немедленно докладывать старшему техническому комиссару 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 комиссара.

3.2.6. Старший маршал сервис-парка обязан:

- организовывать работу маршалов сервис-парка, заправочной зоны, предстартовой зоны, маршала выпуска;

- составить схему размещения участников в сервис-парке и организовать расстановку автомобилей согласно данной схемы;
- по окончании соревнования доложить руководителю гонки об итогах своей работы;
- 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.

3.2.7. Маршалы сервис-парка обязаны:

- выполнять распоряжения руководителя гонки и старшего маршала сервис-парка;
- контролировать доступ в сервис-парк, разрешая вход в него только официальным лицам, участникам и членам их команд по специальным браслетам или пропускам (если применяется).
- контролировать доступ в сервис-парк, разрешая въезд только автомобилям участников, а также автомобилям, имеющим специальный пропуск;
- исключить доступ в сервис-парк посторонним лицам;
- выполнять расстановку автомобилей участников согласно схеме размещения участников в сервис-парке;
- следить за проведением всех сервисных работ и не допускать нарушения регламента чемпионата;
- требовать от всех лиц, находящихся в сервис-парке, соблюдения правил поведения, описанных в регламенте;
- немедленно докладывать руководителю гонки и старшему маршалу сервис-парка о всех случаях нарушения правил поведения в сервис-парке.

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

3.2.9. 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 переаезд 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 маршалу 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. Маршал выпуска обязан:

- обеспечивать своевременный выезд автомобилей участников в предстартовую зону в порядке, определенном судейской бригадой;
- контролировать, что все автомобили управляются соответствующими участниками;
- контролировать полную экипировку участников и включенный ближний свет фар;
- контролировать, чтобы участник был пристегнут ремнями безопасности;
- немедленно докладывать руководителю гонки и судейской бригаде обо всех нештатных ситуациях и случаях нарушения правил поведения в сервис-парке и предстартовой зоне.

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

3.2.13. Маршал на трассе обязан:

- выполнять распоряжения судейской бригады;
- обязаны осуществлять флаговую сигнализацию;
- 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.

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 чемпионата;

- контроль работы фотографов и видео-продакшна.

3.3. СТРАХОВАНИЕ И МЕДИЦИНСКИЙ ОСМОТР

3.3.1. Всем участникам чемпионата рекомендовано иметь полис страхования от травм и несчастных случаев, действующий на время проведения соревнований по автомобильному спорту.

3.3.2. Все участники чемпионата 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 Украины;
- не занимает мест, зарезервированных для стартовых номеров и обязательной рекламы организатора (**Приложение 5**).

Участник имеет право отказаться от обязательной рекламы организатора, заплатив дополнительный взнос в размере **2000 грн**.

4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

4.1. УЧАСТНИКИ, ЗАЯВКИ

4.1.1. В чемпионате устанавливается личный зачет. Личный зачет учитывается в рейтинге чемпионата.

4.1.2. К участию в личном зачете допускаются физические лица, подавшие заявку через форму регистрации на сайте **bitlook.net/snowdrift**, уплатившие стартовый взнос, прошедшие административную проверку и технические инспекции в установленный организатором срок.

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

4.1.4. 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.

4.1.5. Организатор каждого чемпионата публикует на официальном сайте форму и условия приема заявок на участие.

4.1.6. 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

4.2.1. Размеры и порядок внесения заявочных взносов определяются организатором, но взнос на каждом этапе не может превышать **3000 гривен** с одного участника.

4.2.2. Подробная процедура подачи заявок и суммы взносов публикуются на официальном сайте по каждому этапу чемпионата.

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

4.2.4. Заявочный взнос возвращается (в размере 70%) в случае, если соревнования не состоялись.

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 комиссаром или руководителем гонки.

4.3.2. По решению руководителя гонки и старшего технического комиссара участник может быть допущен к соревнованиям при незначительном несоответствии техническим требованиям при условии уплаты денежного штрафа в размере не более **3000 гривен**. 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 чемпионата.

4.3.3. Старший технический комиссар может проводить повторный контроль автомобилей участников в любой момент на протяжении всей гонки. Препятствование повторным проверкам на соблюдение технических требований может привести к штрафу или отстранению от дальнейшего участия. Выявление несоответствия техническим требованиям во время повторного контроля будет расцениваться как попытка обмана организатора и участник незамедлительно будет отстранен от участия в этапе с результатом 0 очков за этап в личном зачете.

4.3.4. 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.

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

4.3.6. На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в соревновании, размещаются официальные наклейки соревнования и стартовые номера согласно **Приложению 5**.

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. Стартовые номера других соревнований не должны отвлекать от чтения основного номера, либо должны быть закрыты/заклеены на время соревнований.

4.3.7. Стартовые номера присваиваются участникам один раз и не меняются на протяжении всего чемпионата.

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 Маршалу сервис-парка.

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 Маршалу сервис-парка, 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 чемпионата 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 комиссара;
- скрывание 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 **2000 гривен**. 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 участников. Если протест признан обоснованным, участник, против которого подан протест, исключается из соревнования либо на него накладывается штраф.

5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

5.1.1. Любой этап чемпионата 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 двух дней.

5.2. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ

5.2.1. Все прибывшие на соревнование участники должны пройти административную проверку. Дату и время их проведения организатор обязан опубликовать на официальном сайте.

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

5.2.3. Участник обязан представить на административную проверку следующие документы:

- заполненную заявочную форму установленного образца;
- документы на право управления автомобилем;
- документы на право пользования заявленным автомобилем;

5.2.4. Участник имеет право зарегистрировать четверых членов команды (механики, представители, спонсоры), которым будет обеспечен свободный доступ на соревнования, в том числе в сервис-парк. 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 на официальном сайте.

5.3.2. Технические инспекции проводит старший технический комиссар 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 комиссар ставит соответствующую отметку в заявочную форму.

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

5.4. СЕРВИС-ПАРК

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

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

5.4.3. Право находиться в сервис-парке имеют официальные лица, участники соревнований и члены их команды, прошедшие регистрацию.

5.4.4. В парке сервиса запрещается:

- распивать спиртные напитки;
- находиться в состоянии алкогольного/наркотического опьянения.

За нарушение этих правил участником или членами его команды с участника взимается штраф в размере не более **3000 гривен**. При повторном нарушении руководитель гонки имеет право применить к участнику любое возможное наказание вплоть до исключения из соревнования/чемпионата.

5.5. ЗОНА ЗАПРАВКИ

Зона заправки и правила поведения в ней описываются организатором на первом брифинге каждого этапа.

5.6. ТРЕНИРОВКИ

5.6.1. Организатор обязан организовать тренировки на трассе соревнования. Расписание и порядок тренировок описываются на первом брифинге каждого этапа.

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).

5.7.3. В квалификации определяются 16 лучших участников, которые продолжат бороться в основной части соревнования. Схема сетки ТОП-16 приведена в **Приложении 4**.

5.7.4. При наличии большого числа участников, успешно прошедших квалификацию и способных выступить 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 4**.

5.7.5. Квалификация проходит на трассе соревнования. Участники имеют одинаковое количество квалификационных попыток, которое определяется регламентом.

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

Если по техническим причинам участник не может продолжить свои заезды, ему разрешается стартовать последним (используя время квалификации других участников для устранения неполадок).

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

5.7.7. Организатор обязан в течение 30 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 4).

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 4).

16 победителей каждого 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 5 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, Маршал сервис-парка обращается с соответствующим запросом и обоснованием причины на определение возможного времени ожидания к заместителю главного судьи, 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 – дрифт, 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 4). На усмотрение судейской бригады парные заезды могут пройти по следующей системе: ТОП-32 по Олимпийской системе (play-off), начиная с ТОП-8 по Олимпийской системе с выбыванием после двух поражений (Double Elimination).

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.

6.1.4. 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.

6.1.5. ОБЩЕЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ – энергетика и эффектность, которые демонстрирует участник во время заезда. На оценку по этому критерию могут влиять 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 тренировочного 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

Общее количество баллов в попытке в одиночных и парных заездах приравнивается к нулю, если:

- автомобиль развернуло во время заноса, он критически потерял скорость или остановился;
- автомобиль проехал без заноса более половины оцениваемого участка трассы;
- автомобиль выехал за границы трассы двумя/тремя (в зависимости от трассы и судейского задания) или более колесами;
- автомобиль второго участника допустил отставание от автомобиля первого участника на расстояние более 15 метров и находился в таком положении продолжительное время (более 5 секунд) или неоднократно по прохождению парного заезда.

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 ввиду 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 (длительное нахождение колес в заблокированном состоянии) 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 нестабильный 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.

6.6.6. ИДЕАЛЬНОЕ ВЫСТУПЛЕНИЕ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 100 БАЛОВ.

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 судьейской 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 лидирующий участник получает преимущество в зоне «входа в занос» или наоборот оба автомобиля имеют недостаточную скорость, старшим судьей судьейской бригады может быть назначен перезаезд данного заезда с определением предупреждения виновному участнику. В случае повторного аналогичного нарушения при перезаезде 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 судьейской 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 судьейской 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), догоняющий участник – признается виновным в столкновении, ему присуждается поражение в этом заезде пары, и он может быть исключен из соревнования по решению судейской бригады и руководителя гонки при наличии достаточного набора фактов.

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 ЧЕМПИОНАТА. НАГРАЖДЕНИЕ

7.1. ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА

7.1.1. Открытый многоэтапный чемпионат Украины по зимнему дрифту Bitlook Snow Drift 2019 проводится в личном зачете. Личный зачет учитывается в рейтинге чемпионата.

7.1.2. Зачетным результатом участника в рейтинге чемпионата является сумма очков, полученная сложением лучших результатов четырех этапов. В случае равенства очков двух и более участников при подведении итоговых результатов предпочтение отдается участнику, набравшему 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 в рейтинг, которые начисляются следующим образом:

КВАЛИФИКАЦИЯ		ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	
Место	Баллы	Место	Баллы
1	25	1	200
2	21	2	180
3	19	3	160
4	17	4	140
5 – 6	12	ТОП-8	110
7 – 8	9	ТОП-16	80
9 – 12	6	ТОП-32	40

13 – 16	4		
17 – 24	2		
25 – 32	1		

7.3. НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

7.3.1. Организатор награждает участников, занявших 1-е, 2-е и 3-е места в личном зачете по итогам каждого этапа чемпионата.

7.3.2. Организатор награждает участника, занявшего 1-е место в личном зачете по итогам чемпионата.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ УЧАСТНИКОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Допускаются кузовные легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, с закрытыми колесами, капотом, лобовым стеклом, с приводом исключительно на заднюю ось, подготовленные в соответствии с настоящими техническими требованиями (далее ТТ).

Разрешены купе, седаны, хетчбэки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства. Допускаются внесенные в автомобиль изменения, благодаря которым привод осуществляется только на заднюю ось. К участию не допускаются автомобили, привод которых изменен на задний с применением электронных устройств (контроллеры полного привода).

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

1.3. Разрешаются только те изменения оригинальных деталей, узлов и агрегатов, а также установка или снятие оборудования и принадлежностей, которые четко регламентированы настоящими ТТ. Любые изменения, явно не оговоренные в данных требованиях, ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

1.4. Ни одна деталь автомобиля, стоящего на колесах (кроме эластичных брызговиков), не должна касаться поверхности дороги, даже если спущены обе шины с одной стороны автомобиля.

1.5. Автомобиль не должен иметь течи ГСМ (горюче-смазочных материалов).

1.6. Автомобиль, конструкция которого признана опасной, может быть не допущен к соревнованиям или исключен из них решением технического комиссара в ходе соревнований.

2. ДВИГАТЕЛЬ, КПП И ЕГО СИСТЕМЫ

2.1. Рабочий объем и модель двигателя не ограничены;

2.2. Система смазки свободная, в том числе с сухим картером.

2.3. Разрешается открытая система вентиляции картера с применением бачка-маслоуловителя емкостью не менее 2 л из прозрачного пластика или имеющего прозрачную панель. Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов.

2.4. Патрубки между корпусом воздушного фильтра и карбюратором/дроссельной заслонкой (при использовании системы впрыска), а также сам фильтр свободные. При этом забор воздуха не может осуществляться из кабины или пространства, из которого осуществляется забор воздуха для вентиляции кабины.

2.5. Интеркулер, принцип его работы и место расположения не ограничивается в пределах периметра кузова, видимого сверху. Охлаждение свободно вытекающими жидкостями запрещено.

2.6. Турбина, компрессор и их количество не ограничиваются.

2.7. КПП (автоматическая, механическая, кулачковая с поисковым механизмом выбора передачи или секвентальным) не ограничивается.

2.8. Ресиверы, воздушные патрубки, форсунки и их количество, дроссельные заслонки, их диаметр и количество свободные.

2.9. Система выпуска не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработанных газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Конечный компонент системы выпуска, выведенный в крыло, должен быть направлен вниз под углом не менее 45 градусов к уровню горизонта (земле). Система выпуска должна быть металлической. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля и не выступать за периметр автомобиля, видимый сверху, более чем на 100 мм. Запрещено выводить какие-либо элементы выхлопной системы в капот.

2.10. Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, бутан-пропановая газовая смесь). При использовании в качестве топлива газовой смеси необходимо иметь паспорт на газовое оборудование и свидетельство об установке оборудования на специализированном предприятии.

Использование метанола, нитрометана, оксидпропилена и гидразина запрещено.

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

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

2.13. Трубопроводы охлаждающей жидкости и их арматура свободные. Разрешается замена материала и диаметра трубопроводов.

2.14. Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

2.15. Количество и места расположения опор ДВС свободные.

3. ПОДВЕСКА

3.1. Амортизаторы, пружины, торсионы и рессоры свободные. Разрешается установка дополнительных амортизаторов и кронштейнов их крепления.

3.2. На автомобилях разрешается:

- установка дополнительных реактивных тяг задней подвески;
- замена тяги «Панара» на «параллелограмм Уатта».

3.3. Разрешается изменение, снятие оригинальных и установка дополнительных стабилизаторов поперечной устойчивости.

3.4. Разрешается изменение поворотных цапф и рычагов подвески при помощи специального оборудования или сварки изменяемых частей.

3.5. Разрешается замена рулевого редуктора на рулевую рейку.

3.6. Разрешается замена резинометаллических шарниров рычагов и амортизаторов на шарниры типа ШС.

3.7. Длина, число витков, диаметр прутка, внешний диаметр пружин свободные.

3.8. Разрешается дополнительное крепление концевых витков пружины к опорам.

Опоры пружин могут быть изменены, в том числе с добавлением материала.

3.9. Разрешается использование регулируемой по высоте нижней опоры пружины.

3.10. Разрешается использование ограничителя хода подвески.

3.11. Продольные растяжки передней подвески и их кронштейны свободные.

3.12. Разрешается замена эластичных элементов крепления подрамника к кузову.

3.13. Разрешается усиление кронштейнов подрамника.

3.14. Разрешается усиление кронштейнов стойки подвески.

3.15. Разрешается применение любых телескопических гидравлических (газонаполненных) амортизаторов.

3.16. Разрешается установка верхних регулируемых опор стоек McPherson. Конструкция опор свободная.

3.17. Диаметр стабилизатора поперечной устойчивости свободный. Разрешается замена упругих элементов стоек крепления стабилизатора.

3.18. Расположение точек крепления задних и передних амортизаторов к кузову и балке неограниченно. Разрешается усиление балки задней подвески, в том числе с добавлением материала. Разрешается усиление кронштейнов крепления балки к кузову.

3.19. Разрешается изменение углов установки задних колес с использованием клинообразной проставки.

3.20. Разрешается модификация кузова автомобиля для установки различных систем подвески и рулевого управления. Точки крепления амортизаторов, стоек и т.д. могут усиливаться произвольной конструкцией, обеспечивающей большую жёсткость.

4. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

4.1. Стартер, генератор, АКБ свободные. Разрешается изменение оригинальных и установка дополнительных элементов электрооборудования.

4.2. Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны.

Разрешается установка ходовых огней в корпус оригинальной фары или повторяющей форму оригинальной фары.

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

4.3. Рекомендуется оборудовать автомобиль главным выключателем электрооборудования. Этот выключатель должен выключать всё электрооборудование автомобиля, включая цепь зажигания (т.е. глушить двигатель). Он должен иметь два привода:

- внутренний, доступный водителю, нормально сидящему на своем месте и пристегнутому ремнями безопасности;
- наружный, расположенный с левой стороны перед лобовым стеклом. Он должен иметь ясно обозначенные положения «Включено» и «Выключено». Выключатель обозначается красной молнией в голубом треугольнике с белой окантовкой. Сторона треугольника по окантовке не менее 120 мм.

4.4. Для автомобилей, оборудованных сварным каркасом безопасности, установка наружного и внутреннего главных выключателей электрооборудования обязательна в соответствии с пунктом 4.3 данного Технического Регламента.

4.5. Аккумулятор и его клеммы должны быть закрыты сверху диэлектрическим материалом (пластмассы или резина). При изменении расположения аккумулятора его крепление должно отвечать следующим требованиям (Рис. 1):

- аккумулятор должен располагаться на металлическом поддоне с закраинами, охватывающими его с боков;
- рекомендовано крепить аккумулятор минимум двумя стальными лентами с изолирующими прокладками, размером не менее 20X0,8 мм, охватывающими его и закрепленными на кузове болтами диаметром не менее 10 мм;
- рекомендовано, в местах крепления лент кузов должен быть усилен металлическими пластинами площадью не менее 20 кв. см. и толщиной не менее 3 мм;
- аккумулятор, расположенный в салоне (даже если это штатное расположение), должен быть закрыт пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек электролита и закрепленным независимо от аккумуляторной батареи. Этот защитный кожух должен иметь вентиляцию наружу автомобиля;

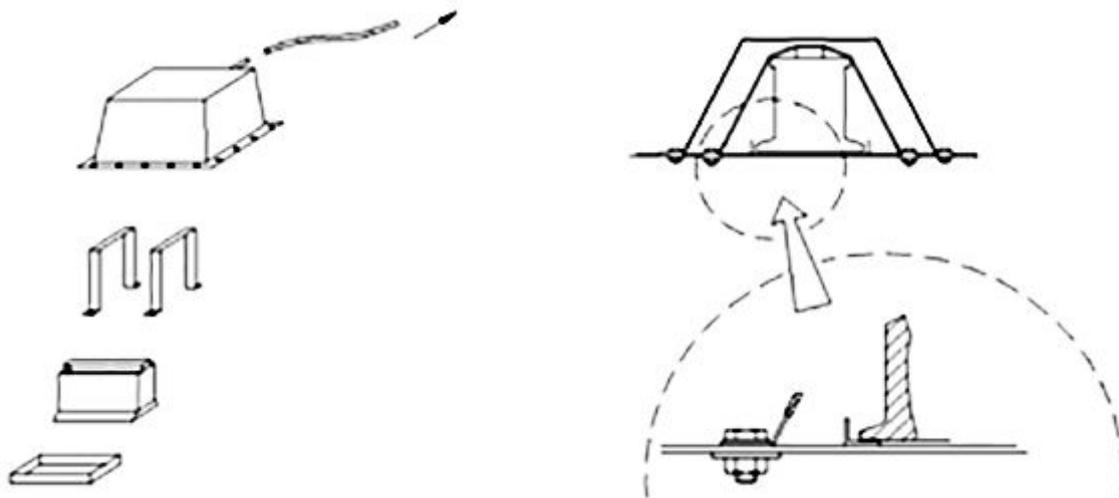


Рисунок 1

4.6. Разрешено переносить блок предохранителей в удобное место. Электронные блоки управления ДВС, КПП и т.д. свободные.

4.7. 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.

4.8. Разрешено модернизировать и прокладывать электропроводку на свое усмотрение, при условии обеспечения работоспособности световых приборов и щёток стеклоочистителей. Электропроводка и все контакты должны быть заизолированы.

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

5. ТРУБОПРОВОДЫ И НАСОСЫ

5.1. Разрешается размещение трубопроводов в салоне, при этом они должны быть металлическими или авиационного типа. Топливопроводы в салоне не должны иметь разъемов, кроме резьбовых разъемов в местах прохождения через панели кузова.

5.2. Количество, марка и месторасположение насоса не ограничивается (кроме салона автомобиля). При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени.

5.3. Допускается замена оригинального топливного бака на неоригинальный.

5.4. Магистраль для охлаждения масла ДВС могут быть металлическими или авиационного типа (маслостойкий шланг в металлической оплетке). Место расположения радиатора охлаждения масла ДВС свободное, но он не должен выступать за периметр автомобиля, видимый сверху, в любом случае он должен быть надёжно закреплён к неподвижным элементам кузова и не иметь течи.

6. КУЗОВ

6.1. Допускаются автомобили без каркаса безопасности. Рекомендовано наличие каркаса безопасности, соответствующего Главе 8 Статьи 253 Приложения «J» МСК FIA. Также допускаются болтовые каркасы безопасности, сертифицированные производителем для установки в данную модель автомобиля.

6.2. Для автомобилей с открытым верхом обязательно применение каркаса, соответствующего главе 8 статьи 253 приложения «J» МСК FIA.

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

6.4. Разрешается установка съемных распорок в точках крепления элементов подвески, закрепленных с помощью инструмента.

6.5. На автомобилях, **не оборудованных сварным каркасом безопасности**, должны быть установлены двери, предусмотренные заводом-изготовителем. Использование дверей из композитных материалов запрещено. Также запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию дверей.

6.6. Разрешается заменять материал обивки дверей на металлический материал толщиной не менее 1 мм и неметаллический материал толщиной не менее 2 мм, не поддерживающий горение. На автомобилях с типом кузова «седан» и имеющих 4 двери разрешается удаление внутренних обшивок задних пассажирских дверей.

6.7. На автомобилях, оборудованных сварным каркасом безопасности, разрешается использование дверей из композитных материалов.

6.8. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната (прозрачный пластик, не образующий острых кромок при его разрушении), толщиной не менее 3 мм и жестко закрепленных. Рекомендуется их вклеивание или установка соответствующих уплотнителей.

6.9. При условии замены стекол на стекла, выполненные из поликарбоната, разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, а также монтаж в боковых стеклах из поликарбоната отодвижных форточек для вентиляции воздуха размером не более 25x35 см.

6.10. Обязательно применение только оригинального (предусмотренного заводом-изготовителем) лобового стекла.

6.11. Лобовые стекла должны быть только многослойными. На лобовом стекле не допускаются сквозные трещины и сколы на внутренней поверхности. При их возникновении, равно как и при утрате любого стекла в ходе соревнования, водители должны использовать шлемы закрытого типа с защитными стеклами.

6.12. Автомобиль должен быть оборудован эффективно действующими очистителем и омывателем лобового стекла, которые должны обеспечивать обзор со стороны водителя.

6.13. Боковые и заднее стекло необходимо обклеивать изнутри предохранительной пленкой. Поликарбонат, установленный вместо штатных стекол, может быть оклеен изнутри предохранительной пленкой. Светопропускаемость стекол должна соответствовать ГОСТ 27902-88.

6.14. Разрешается облегчение и утяжеление автомобиля.

6.14.1. Разрешается удалять переднее пассажирское сидение, задние сидения (подушки и спинки) с элементами крепления, обшивки потолка вместе с креплениями, центральную консоль с элементами ее крепления, кожух рулевой колонки, оригинальные подлокотники, ковры и термо-шумоизоляцию салона. Разрешается удалять обивку багажника.

6.14.2. Разрешается утяжеление автомобиля путем установки дополнительного веса. Дополнительным весом может считаться любой металлический, не полый предмет, жестко закрепленный к кузову автомобиля металлическими крепежами или приварен к кузову автомобиля. Свободный ход закрепленного дополнительного веса должен отсутствовать.

6.15. На автомобилях, оборудованных сварным каркасом безопасности разрешается удалять центральную консоль («торпеду») с элементами ее крепления, а также кожух рулевой колонки.

6.16. Передние сидения могут быть заменены на сидения с развитой боковой поддержкой или на сидения спортивного типа (сидение, не имеющее функции регулировки положения спинки, с развитой боковой поддержкой).

6.17. В автомобилях, оборудованных сварным каркасом безопасности обязательна замена сидения пилота на сидения спортивного типа с действующей или просроченной омологацией FIA (Стандарт 8855/1999 или 8862/2009) или РАФ (РАФ-С-04/03, РАФ-С-04/01, РАФ-С-05/01).

6.18. В случае, если для крепления сидений не использованы штатные места крепления, крепления сидений должны соответствовать приложению J МСК FIA 2007. При установке сидений спортивного типа их крепления должны соответствовать ст. 253 п. 16 приложения «J» МСК FIA.

6.19. Автомобиль Участника должен быть оборудован ремнями безопасности. При использовании штатных передних сидений, допускается применение стандартных ремней безопасности либо ремней, имеющих сертификацию ЕС (знак «Е» с цифрой в круге), так называемых «клубных ремней».

6.20. При установке сидения спортивного типа, имеющего в спинке проушины для ремней безопасности, допускается применение только ремней, имеющих сертификацию

ЕС (знак «Е» с цифрой в круге), так называемых «клубных ремней», или ремней, соответствующих стандартам FIA: 8853-1998, 8854-1998. Допускаются ремни с просроченной омологацией.

6.21. Ремни не должны иметь надрывов или потертостей материала строп, деформации или коррозии металлических частей. Любой комплект ремней, который не функционирует в полной мере или поврежден, должен быть заменен.

6.22. В случае установки ремней, соответствующих стандарту FIA, их крепление должно осуществляться согласно ст. 253.6.2. приложения «J» МСК FIA.

6.23. 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 может подвергаться модификациям с применением материала с не худшими характеристиками, чем заводской.

6.24. Механизмы запирания дверей и капотов должны быть в рабочем состоянии. Разрешается удаление серийного замка капота или крышки багажника при наличии установленных пружинных фиксаторов количеством не менее двух штук.

6.25. Разрешается дополнительная проварка заводских швов и стыков.

6.26. Материал бамперов может быть изменен при сохранении формы. Разрешается удалять крепления бамперов к крыльям и декоративную решётку.

6.27. Разрешается установка дефлекторов (расширителей крыльев) из неметаллического материала. Разрешается завальцовка отбортовок внутрь.

6.28. Разрешается замена крыльев, капота и крышки багажника на аналоги, изготовленные из стекловолокна или пластика. Не допускается отсутствие внешних элементов кузова (передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, бампер). Исключение составляют передний и задний бампер, а также любое стекло, повреждённые в ходе основных парных заездов (ТОП-32).

6.29. В автомобилях, оборудованных каркасом безопасности, соответствующим главе 8 статьи 253 приложения «J» МСК FIA, разрешается замена всех навесных панелей на аналоги из стекловолокна или пластика.

6.30. Разрешается делать вырезы в капоте для охлаждения ДВС. Отверстия должны быть закрыты металлической сеткой и закреплены с помощью инструмента.

6.31. Спереди и сзади автомобиль должен быть оборудован стандартными буксировочными проушинами или буксировочными проушинами (кольцами), выступающими за периметр автомобиля не более чем на 100 мм и способными выдержать усилие, применяемое к ней для буксировки автомобиля. Допускается применение проушин для буксировки автомобиля из гибкого материала (трос, ремень и иные материалы). Также возможно применение жесткой проушины с эластичной петлей (рекомендовано для автомобилей со стандартными проушинами для буксировки). Проушины должны быть окрашены в яркий, контрастный с основным цветом кузова, цвет. Обязательно нанесение указателя места расположения буксировочной проушины, выполненного в виде стрелки, окрашенной в красный цвет.

6.32. Разрешается замена оригинальных внешних зеркал заднего вида на аналоги сторонних производителей.

6.33. В крышу автомобиля разрешается монтаж люка и прочих элементов для забора или отвода воздуха из салона. При этом повреждение силовых элементов крыши запрещено.

6.34. Антикрылья, спойлеры свободные.

6.35. На автомобилях, не оборудованных каркасом безопасности, соответствующем главе 8 статьи 253 приложения «J» МСК FIA запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова.

6.36. 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.

6.37. Допускается замена части несущих элементов кузова (заднего и переднего лонжеронов) на свободную конструкцию, обеспечивающую жесткость кузова, в соответствии с рисунком 2 (часть, находящаяся за пределами осей A1-A1 и A2-A2).



Рисунок 2

6.38. При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.

6.39. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось по рекомендациям ст. 279 Приложения «J» МСК FIA для дивизиона «2».

7. КОЛЕСА И ШИНЫ

7.1. Рекомендуется заменять болты крепления колес на шпильки, при этом количество и диаметр шпилек не могут быть уменьшены. Шпильки не должны выступать за плоскость установленного комплектного колеса.

7.2. Разрешается применение проставок колес. Рекомендуется установка проставок с двойной центровкой DIA.

7.3. Запрещается применение шин, имеющих повреждения каркаса.

7.4. Разрешается применение только шин Maxxis NP3 Arctic Trekker в размерах 155/65 R14, 175/65 R14, 175/65 R15.

7.5. Не допускается любая механическая доработка протектора колеса.

7.6. Не допускается химическая доработка состава резины колеса.

7.7. Не допускается дополнительная ошиповка увеличенным количеством шипов, шипами иной конструкции (более высокий сердечник, шип большего размера) в сравнении с применяемыми на данной модели шин.

7.8. Не допускается механическая доработка шипов.

7.9. Декоративные колпаки, закрывающие колесный диск, должны быть демонтированы.

7.10. Запрещается демонтаж хотя бы одной шпильки или одного болта крепления колеса.

8. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

8.1. Все автомобили должны иметь тормозную систему.

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

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

8.4. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.

8.5. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.

8.6. Должны применяться тормозные механизмы, тормозные диски или барабаны исключительно заводского (промышленного) изготовления.

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

8.8. Разрешается установка гидравлического ручного тормоза и регулятора тормозных усилий.

8.9. Стояночный тормоз может быть оборудован устройством мгновенной расфиксации.

9. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

9.1. Разрешается изменение оригинальных и установка дополнительных приборов.

9.2. Разрешается установка дополнительного оборудования в салоне, при условии, что оно не является опасным для пилота.

9.3. Разрешается применение накладок педалей, удлинение и изменение формы рычагов КПП и стояночного тормоза.

10. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

10.1. Рулевое колесо свободное, но оно должно иметь замкнутую форму.

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

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

10.3. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.

10.4. Обязательно надежное стопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.

10.5. Усилитель рулевого управления свободный.

11. ОБОРУДОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

11.1. Наличие шлема для пилота (пассажира) обязательно. Шлем – мотоциклетного либо автоспортивного образца, в т.ч. с просроченной омологацией. Допускается использование спортивных шлемов иных дисциплин (лыжи, сноубординг, даунхилл и т.п.) прикрывающих уши и основание черепа. Не допускаются скейтбордические, кросс-кантри, танковые и т.п. шлемы. Шлем не должен иметь повреждений, влияющих на целостность.

11.2. Рекомендовано применение перчаток и ботинок с действующей или просроченной омологацией.

11.3. Рекомендовано оборудование автомобиля системой пожаротушения, соответствующей требованиям Ст. 253.7.2 Приложения «J» МСК FIA или Системы «МАГ».

11.4 Обязательно наличие рабочего, не просроченного, порошкового огнетушителя, объемом не менее 1 литра, надежно закрепленного в салоне автомобиля так, чтобы его можно было без особых усилий отстегнуть и использовать по назначению.

ФОРМА АККРЕДИТАЦИИ СМИ

Имя <input type="text"/>	Фамилия <input type="text"/>
Вид СМИ (ТВ, Издание, Интернет) <input type="text"/>	Название СМИ <input type="text"/>
Сайт СМИ <input type="text"/>	Страна <input type="text"/>
Телефон <input type="text"/>	E-mail <input type="text"/>
Состав группы СМИ <input type="text"/>	Где, когда и в каком объеме выйдет ваш материал о нашем ивенте? <input type="text"/>

Я подтверждаю, что все предоставленные мной сведения верны. Я обязуюсь предоставить пресс-службе чемпионата информацию об эфире/публикациях моих материалов о соревновании по электронной почте: info@bitlook.net

Ф.И.О

подпись

дата

Заполненная форма для аккредитации должна быть направлена организатору на электронную почту media@bitlook.net

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ НА СОРЕВНОВАНИЯХ ПО ДРИФТУ

Я _____,
журналист/фотограф/оператор, аккредитованный на ____ раунд Открытого чемпионата Украины по зимнему дрифту Bitlook Snow Drift 2019 **обязуюсь:**

- соблюдать правила безопасности и выполнять требования официальных лиц гонки, маршалов, судей и лиц, задействованных в обеспечении безопасности мероприятия;
- выбирать обозначенные на инструктаже для прессы точки для съемки, избегая присутствия в опасных и запрещенных поворотах, руководствуясь следующими правилами:
 - Всегда держать спортивный автомобиль в поле зрения;
 - Не стоять спиной к трассе гонки;
 - Не сидеть возле трассы, иметь возможность экстренно переместиться;
 - Не пересекать трассу во время заездов;
 - Не стоять на внешней стороне поворотов;
 - Не стоять в запрещенных областях;
 - Ожидать неожиданного: автомобиль вследствие неисправности может начать двигаться НЕ по трассе.

С правилами безопасности при работе на соревнованиях по дрифту ознакомлен.

Я осознаю степень опасности, которая может быть связана с выполнением мной профессиональных обязанностей журналиста на данном соревновании.

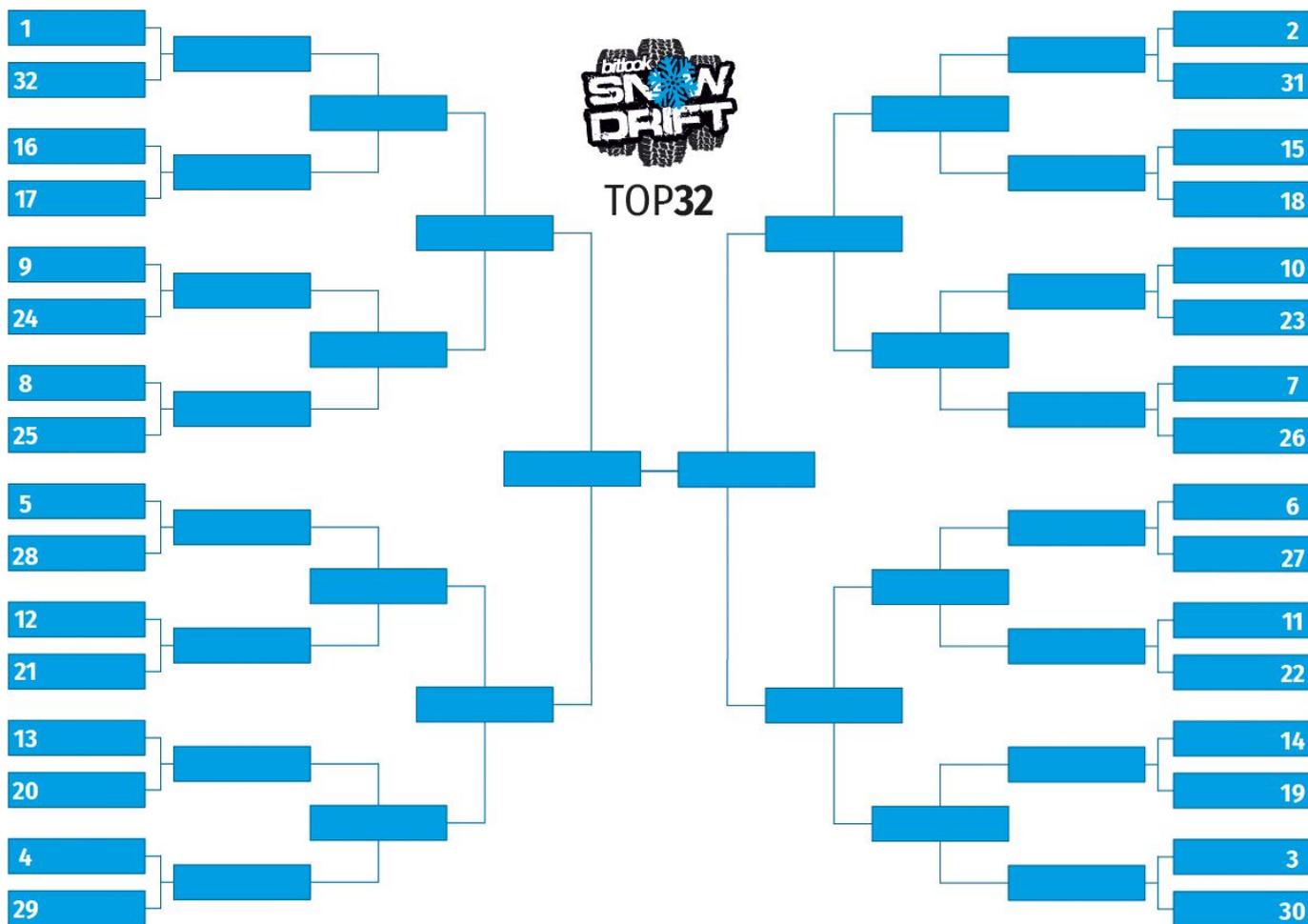
Я несу ответственность за свою жизнь и здоровье. Я отказываюсь от каких-либо материальных претензий к организаторам и участникам соревнований.

Ф.И.О

подпись

дата

СХЕМА ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ



ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ РЕКЛАМА ОРГАНИЗАТОРА

Участник обязан разместить на своем автомобиле обязательные наклейки Открытого чемпионата Украины по зимнему дрифту Bitlook Snow Drift 2019:

- Наклейка на лобовое стекло - **1**;
- Стартовый номер - **2**;
- Область размещения наклеек обязательной рекламы – **3**.

