
BITLOOK

РЕГЛАМЕНТ
ДРІФТИНГУ НА СНІГОВОМУ/ЛЬОДОВОМУ ПОКРИТТІ

Bitlook Snow Drift



2017 рік

ЗМІСТ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	3
2. ОСНОВНІ ВИЗНАЧЕННЯ	3
3. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ УЧАСТІ	4
3.1. ВОДІЇ ТА ПРЕДСТАВНИКИ	4
3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТЬ	4
3.3. ЗАЯВОЧНІ ВНЕСКИ	4
3.4. ДОПУЩЕНІ АВТОМОБІЛІ	5
4. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ	5
5. ПРОВЕДЕННЯ ТРЕНУВАНЬ	7
6. СИГНАЛИ НА ТРАСІ	10
7. НАРАХУВАННЯ ОЧОК	10
8. ПОРУШЕННЯ РЕГЛАМЕНТУ ТА НЕПОВАГА	10
9. ДОДАТКИ	12
ДОДАТОК 1 ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ ЩО БЕРУТЬ УЧАСТЬ В ТРЕНУВАННІ З ДРІФТИНГУ НА СНІГОВОМУ/ЛЬОДОВОМУ ПОКРИТТІ BITLOOK SNOW DRIFT	13
ДОДАТОК 2 СУДДІВСТВО ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ДЖЕМУ В РАМКАХ ТРЕНУВАННЯ З ДРІФТИНГУ НА СНІГОВОМУ/ЛЬОДОВОМУ ПОКРИТТІ BITLOOK SNOW DRIFT	23
ДОДАТОК 3 СІТКА «ТОП-16» ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ДЖЕМУ В РАМКАХ ТРЕНУВАННЯ З ДРІФТИНГУ НА СНІГОВОМУ/ЛЬОДОВОМУ ПОКРИТТІ BITLOOK SNOW DRIFT	26

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

- 1.1. Цей регламент є Основним регулюючим документом серії тренувань з дріфтингу на сніговому/льодовому покритті Bitlook Snow Drift, який регулює деталі його проведення.
- 1.2. Серія складається з трьох, максимум з чотирьох етапів, об'єднаних одним регламентом.

2. ОСНОВНІ ВИЗНАЧЕННЯ

- 2.1. **Змагання** - разовий захід автомобільного спорту, який має свої власні результати. Може включати в себе один або кілька заїздів і фінал, вільні та кваліфікаційні тренування і результати в декількох категоріях або ж підрозділятися подібним чином, але має бути завершено в кінці спортивного заходу.
- 2.2. **Тренування** - захід автомобільного спорту, який передбачає відпрацювання навиків управління автомобілем, стратегії і тактики участі у перегонах і проходження траси, напрацювання досвіду.
- 2.3. **Джем** – є частиною тренування. Можливість занурення учасників тренування у атмосферу змагання з метою підготовки психо-емоціонального стану учасників. Ні для кого не є секретом, що виїжджаючи на старт змагань, учасники перебувають у психологічному напруженні і відсутність досвіду його нормалізації дуже часто стає причиною програвів. Завдяки Джему учасники тренування зможуть відпрацювати не тільки фізичні навички дріфтингу, а й психологічний стан організму.
- 2.4. **Представник** - представляє інтереси водія або команди на змаганні та уповноважений залучатися до будь-яких питань від імені водія або команди.
- 2.5. **Водій** - особа, яка керує автомобілем під час тренування або змагання і рекомендовано має володіти ліцензією водія, виданною йому своєю НАФ.
- 2.6. **Програма заходу** - обов'язковий офіційний документ, опрацьований організаційним комітетом заходу, який включає в собі всю інформацію для ознайомлення глядачів з деталями заходу.
- 2.7. **Своя НАФ** - НАФ (Національна Автомобільна Федерація, в Україні - FAU) країни, громадянином якої є власник ліцензії. Відносно професійних Представників та водіїв Європейського Союзу, своєю НАФ може бути також НАФ країни Європейського Союзу, в якій власник ліцензії проживає постійно на законних підставах.
- 2.8. **Організатор** - НАФ, автомобільний клуб або інша компетентна спортивна група.
- 2.9. **Організаційний комітет** - група осіб, яких організатори заходу наділили всіма повноваженнями для матеріальної організації цього заходу та застосування регламенту.
- 2.10. **Дріфт** - техніка проходження поворотів і вид автоспорту, що характеризуються проходженням поворотів з навмисним зривом провідної осі. Проходження поворотів у керованому заносі на максимально можливий, для утримання на трасі, швидкості і кута заносу, що вимагають від автомобіля наявності приводу на задню вісь. В українській мові також використовується термін «керований занос» і зустрічається слово «дріфтинг».
- 2.11. **Занос** - це такий рух автомобіля, який супроводжується бічним ковзанням його задніх та/або передніх коліс.
- 2.12. **Траса** - спеціально підготовлена для проведення тренувань з сніговим або льодовим покриттям.
- 2.13. **Ділянка, що оцінюється** - частина траси, на якій відбувається оцінка виступу учасників. Ділянка, що оцінюється, обов'язково повинна мати позначені початок і кінець (старт, фініш).
- 2.14. **Парк сервісу** - обмежена територія, на якій розташовуються автомобілі учасників та автомобілі технічної підтримки поза трасою.
- 2.15. **Зона заправки** - спеціально обладнана територія, на якій проводиться заправка автомобілів учасників паливом.

- 2.16. **Брифінг** - збори водіїв, механіків, суддів та організаторів.
- 2.17. **Таймінг** - розклад проведення змагань для Водіїв.
- 2.18. **Заявка на участь у змаганні** - документ, який підтверджує участь представника, водія, команди, спонсора і т. д. в заході.

3. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ УЧАСТІ

3.1. Водії та Представники.

- 3.1.1. Будь-яка особа, що володіє діючим посвідченням водія, має право заявити Водія та автомобіль або команду для участі у Bitlook Snow Drift.
- 3.1.2. Будь-який Водій, який бере участь у тренуванні, має право призначити свого представника для взаємодії з Організатором та офіційними особами заходу. Представник виконує усі функції, визначені цим Регламентом як функції Водія, і являється єдиною особою (крім самого Водія), яка уповноважена реалізовувати права, надані Водію цим Регламентом. Інформація про представника Водія повинна бути представлена Організатору під час реєстрації на сайті www.bitlook.net/snowdrift/.
- 3.1.3. До участі у тренуванні допускаються виключно власники посвідчення водія категорій «В», «С» і вище. Рекомендовано мати ліцензію будь-якої з категорій: «Д0», «Д1», «Д2», «Д3» «Р1», «Р2», «Р3», які видані FAU.

3.2. Заявки на участь.

- 3.2.1. Жодні зміни не можуть бути внесені до регламенту тренування після початку прийому заявок, за винятком випадків, коли вони вносяться з одностайної згоди всіх вже допущених учасників або за рішенням Організаційного комітету.
 - 3.2.2. **Процедура подання заявки на участь.** Прийом заявок розпочинається не раніше ніж за 30 діб та не пізніше ніж за 14 діб до початку тренування. Прийом заявок закінчується за 3 календарних дні до початку заходу
 - 3.2.3. Заявка на участь подається через систему онлайн-реєстрації на сайті організатора www.bitlook.net/snowdrift/. Заявка, що не вміщує повної інформації або має неточні відомості, – може бути відхилена. Заявка зобов'язує Водія взяти участь у тренуванні, а Організатора - виконувати по відношенню до Водія всі положення цього Регламенту. Організатор не несе відповідальності за збитки та пошкодження заподіяні Учасникам щодо їх майна, за винятком випадків, прямо передбачених цим Регламентом. Всі Учасники беруть участь у заході на свій власний ризик. Своїм підписом на заявленій формі, Учасник відмовляється від будь-яких прав на компенсацію витрат, які можуть виникнути під час змагання. Ця відмова (від будь-яких прав на компенсацію витрат) стосується Організатора, офіційних осіб та інших Учасників змагань.
 - 3.2.4. Організатор зобов'язаний направити потенційному Водію змагань письмове підтвердження про отримання Заявки за вказаною в ній електронною поштою протягом всього періоду прийняття заявок, але не пізніше ніж за 2 дні до початку заходу. Публікація на офіційному сайті і Інтерне-ресурсах Організатора, попереднього списку Учасників може розглядатися як офіційне підтвердження прийому Заявки.
 - 3.2.5. **Відхилення заявки.**
 - 3.2.6. Якщо організатор змагання має наміри відхилити заявку на участь водія у змаганні, організатор повинен повідомити про це заявника офіційним листом одразу після отримання заявки водія, з поясненням причин.
- #### 3.3. Заявочні внески.
- 3.3.1. Внесок Водія за участь у тренуванні, розмір, умови подачі встановлюються організатором та обов'язково вказуються в регламенті.
 - 3.3.2. Заявочний внесок на розвиток автомобільного спорту за участь у будь-якому змаганні встановлює організатор та обов'язково вказує суму заявочного внеску.

3.3.3. Умови внесення, розподіл внесків. Заявка на участь приймається тільки в тому випадку, якщо вона супроводжується сплатою повної суми заявочного внеску. До сплати заявочного внеску Заявка вважається попередньою.

3.3.4. Заявочні внески повертаються повністю:

- Кандидатам на участь, Заявки яких відхилені;
- У випадку, якщо змагання не відбулося.

3.4. Допущені автомобілі.

3.4.1. До участі в Bitlook Snow Drift допускаються будь-які автомобілі серійного виробництва з приводом на задню вісь та відповідають технічним вимогам даного регламенту.

3.4.2. На зовнішніх поверхнях кузова кожного автомобіля, що бере участь у заході, розміщуються офіційні стікери і бортові номерні ідентифікатори. Один комплект офіційних стікерів складається із:

- Наклейки на верхню частину лобового скла (мінімальна висота - **15 см**);
- Одного набору бортових номерних ідентифікаторів у вигляді цифр розміром не менше **20 см** у висоту, що розміщуються на лобовому і задньому склі автомобіля.
- Одного набору наклейок зі спонсорами у вигляді двох панелей розміром **30 см** в ширину і **50 см** у висоту, що розміщуються з боків автомобіля, на двері автомобіля;
- Наклейки з адресою сайту або тегом, що розміщується згідно з вимогами організатора.

Організатор зобов'язаний забезпечувати кожного учасника комплектом офіційних стікерів.

Протягом усього змагання, офіційні стікери повинні бути розташовані і закріплені на автомобілі, при цьому вони повинні повністю проглядатися, і не можуть закриватися будь-якими іншими наклейками. За порушення цієї вимоги Учасник буде покараний грошовим штрафом у розмірі **1000 грн.** За відсутність обох бортових номерних ідентифікаторів Учасник може бути виключений зі змагання.

3.4.3. Прізвища та національні прапори учасників можуть бути нанесені з обох сторін на задніх бічних вікнах автомобіля або в нижній частині передніх бокових вікон. Висота літер прізвищ та національних прапорів - не менше **4 см** і не більше **10 см** у висоту. Написи можуть бути виконані англійською або українською мовами. За відсутність на автомобілі прізвища Учасника або національного прапора покарання не передбачено.

4. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ

4.1. Офіційні документи.

4.1.1. Організатор кожного заходу Bitlook Snow Drift зобов'язаний отримати дозвіл на користування майданчиком, на якому відбувається захід.

4.1.2. Програма заходу повинна містити загальну інформацію про проведення, яка необхідна для ознайомлення з умовами його проведення для глядачів:

- Точний розклад заходів із зазначенням точних дат, часу і місця їх проведення (розташування) - **Таймінг**;
- Розклад роботи штабу заходу із зазначенням часу реєстрації Учасників та отримання ними документів;
- Розклад тренувань на трасі;
- Час і місце технічних перевірок.

4.1.3. План безпеки - організатор має скласти План безпеки згідно з вимогами, затвердженими Організаційним комітетом.

4.2. Офіційні особи.

4.2.1. Наявність Технічного Комісара, Головного Секретаря, Комісара з Безпеки на заході обов'язкові та запрошуються Організатором на власний розсуд.

4.3. Протести та апеляції.

- 4.3.1.** Право подавати протест мають Водії та Представники.
- 4.3.2.** Будь-який протест подається у письмовій формі і, одночасно, повинен супроводжуватися внеском, у розмірі 1000 грн.
- 4.3.3.** Протести подаються Головному секретарю. За тимчасової відсутності Головного секретаря або його заступників, протести можуть бути подані будь-кому із Офіційних осіб заходу.
Внесок повертається тільки у випадку, якщо протест буде задоволений. Слухання протесту та всіх пов'язаних з протестом сторін має проводитися відразу після подачі протесту. Сторони мають бути запрошені на слухання і вони можуть мати з собою свідків. Організаційний комітет повинен пересвідчитися в тому, що були особисто запрошені всі особи, які мають відношення до протесту. При відсутності будь-якої сторони або її свідків може бути прийнято заочне рішення. Якщо рішення неможливо прийняти безпосередньо після заслуховування всіх сторін, сторонам повинно повідомлятися місце і час коли рішення буде опубліковано.
- 4.3.4.** Водій та представник має право на роз'яснення від Офіційних осіб питань, пов'язаних з допуском його автомобіля до тренувань або з результатами заїздів. Для отримання роз'яснень водій або представник повинні звернутися до Штабу заходу.
- 4.3.5.** У разі, якщо водій або представник не задоволений отриманим роз'ясненням, він має право, згідно з пунктом 4.3.1., подати протест у письмовій формі, в якому він повинен викласти всі обставини і факти, фото та відео, що впливають, на його думку, на невірне рішення. Форма протесту знаходиться у Штабі заходу, внесок при подачі протесту становить **2000 грн.**
Термін відповіді з приводу протесту не повинен перевищувати **60 хвилин** з моменту його прийому Офіційними особами, і розглядається негайно.
У разі позитивного рішення при розгляді протесту, сума **2000 грн** повертається Водію або його представнику.
Протест приймається тільки від одного Водія, колективні протести від більш ніж двох учасників розглядатися не будуть.
У разі недотримання правил подачі, протест розглядатися не буде.
- 4.4. Таблиця пеналізації, таймінгу та штрафів.**
- 4.4.1.** Точковий таймінг водія:
10 хвилин - Ремонт автомобіля;
07 хвилин - Заміна гуми;
03 хвилин - Перевірка автомобіля;
05 хвилин - Заправка автомобіля;
03 хвилин - Тайм аут;
05 хвилин - Виїзд автомобіля на старт з моменту інформування маршалом сервіс парку.
- 4.4.2.** Якщо необхідний час ремонту автомобіля, на думку маршала сервіс парку, становить більше, ніж зазначено в пункті 4.4.1, маршал в праві зняти автомобіль з тренувань або оголосити технічний схід.
- 4.5. Страхування.**
- 4.5.1.** Особисте медичне страхування та страхування від травм і нещасних випадків обов'язково для всіх учасників будь-яких змагань. Наявність в учасників полісів обов'язкового медичного страхування і страхування від травм і нещасних випадків, що діють під час змагань з автомобільного спорту, контролюється Організатором на адміністративній перевірці. В рамках Bitlook Snow Drift особисте медичне страхування та страхування від травм і нещасних випадків є рекомендованим.
- 4.6. Реклама**
- 4.6.1.** Автомобілі Учасників можуть нести на собі будь-який вид реклами при дотриманні умов, що ця реклама:
- Не суперечить законодавству України;
 - Не займає місць, зарезервованих для офіційних стікерів заходу.

4.6.2. На кожному етапі Організатор має право розміщувати на автомобілях учасників обов'язкову рекламу.

5. ПРОВЕДЕННЯ ТРЕНУВАНЬ

5.1. Тривалість заходу.

5.1.1. Захід вважається таким, що почався з моменту початку адміністративної та/або передстартової технічної інспекції і таким, що закінчено після закінчення найбільш пізнього строку з наступних:

- Строк подачі протесту або апеляції або закінчення слухань;
- Закінчення адміністративної та технічної перевірки після фінішу.

5.1.2. Максимальна тривалість дня, передбачена розкладом заходу, не повинна перевищувати 10 годин.

5.1.3. Максимальна кількість днів, передбачених розкладом заходу, не повинна перевищувати 2 дні.

5.2. Реєстрація учасників.

5.2.1. Всі учасники повинні пройти реєстрацію згідно з поданих заявок на участь, адміністративні та технічні перевірки. Дату та час початку реєстрації та перевірок організатор заходу зобов'язаний опублікувати в Таймінгу для водіїв. Водій повинен пройти реєстрацію у вказаний в Таймінгу час. В іншому випадку Водій не буде допущений до участі в тренуванні. Час реєстрації зазначено в офіційному таймінгу. Після реєстрації Водій повинен отримати для бейдж учасника, який є перепусткою в сервіс парк.

5.2.2. Реєстрація та адміністративні перевірки повинні проходити в штабі заходу, який розташовується в безпосередній близькості до траси та сервіс парку.

5.2.3. Всі Водії або представники водіїв надають на адміністративну перевірку наступні документи, рекламні елементи:

- Чинне посвідчення водія категорії «В», «С» або вище;
- Чинну ліцензію представника FAU, за наявності;
- Чинну ліцензію водія FAU, за наявності, категорії: «Д0», «Д1», «Д2», «Д3» або «Р1», «Р2», «Р3»;
- Поліс обов'язкового медичного страхування, за наявності;
- Поліс страхування від травм і нещасних випадків, що діють під час змагань з автомобільного спорту, за наявності;

У разі відсутності необхідних документів Водій, до участі у тренуванні, може бути не допущений.

5.2.4. Кожен учасник зобов'язаний ознайомитися з офіційним регламентом із обов'язковими умовами, штрафами і правилами на першому брифінгу до початку заходу. Якщо заявка водія прийнято, він вважається таким, що ознайомлений, приймає, та виконуватиме правила регламенту.

5.3. Технічна інспекція та передстартовий контроль.

5.3.1. Всі автомобілі, що беруть участь у Bitlook Snow Drift повинні пройти технічну інспекцію, згідно з програмою заходу. Технічну інспекцію проводить механік, майстер і технічний комісар змагання.

5.3.2. Основне завдання технічної інспекції - перевірка автомобілів, що беруть участь у тренуванні на відповідність Технічним вимогам, викладеним у **Додатку № 2** даного регламенту.

5.3.3. Після проходження технічної інспекції **Технічний комісар** робить помітку на даху автомобіля Водія **Стікером** про проходження технічної інспекції та ставить відповідну позначку у списку реєстрації. Водій зобов'язаний зберігати цей стікер до кінця заходів 2017. Стікер повинен бути наклеєний на місце, вказане технічним комісаром.

5.3.4. Крім цього, всі автомобілі, що беруть участь у змаганні, повинні проходити процедуру передстартового контролю до виїзду на трасу. Виїзд автомобілів на

трасу без наявності стікера, що свідчить про проходження технічного і медичного контролю, заборонений.

- 5.3.5.** Учасники зобов'язані подати свої автомобілі до пункту адміністративної перевірки і передстартового контролю у відповідності з Таймінгом заходу для виконання:
- Адміністративної перевірки – підтверджується реєстрація, перевіряються водійські посвідчення, ліцензії, наявність медичного сертифікату.
 - Передстартового контролю - перевіряється відповідність автомобілів Технічним вимогам даного регламенту. Автомобіль не допускається до участі у тренуваннях в разі не відповідності Технічним вимогам.
 - Наявність обов'язкової реклами.
- 5.3.6.** Автомобілі, які після передстартового контролю були розібрані або модифіковані таким чином, що це могло вплинути на безпеку або відповідність технічним вимогам, або автомобілі, які потрапили в аварію з тяжкими наслідками, повинні бути представлені на повторний технічний контроль.
- 5.3.7.** Тільки один представник від команди має право перебувати з автомобілем в зоні адміністративних перевірок, технічної інспекції та передстартового контролю. Знаходження сторонніх осіб у зоні адміністративних перевірок, технічної інспекції та передстартового контролю заборонено.
- 5.3.8.** Водій не допускається до участі у випадку незаповнених належним чином медичних документів водія, або у разі знаходження в нетверезому вигляді та під впливом наркотичних засобів. Організаційний комітет та/або будь-яка Офіційна особа заходу можуть вимагати від будь-якого водія проходження медичного огляду в будь-який момент заходу.
- 5.4. Сервіс парк.**
- 5.4.1.** Всі учасники, які прибули на тренування, розміщуються в **Сервіс парку** у відповідності з Планом Безпеки або схемою розміщення водіїв, яка розташована в штабі заходу на інформаційному табло або при реєстрації.
- 5.4.2.** Керує розстановкою учасників в сервіс парку **Офіцер сервіс парку**. Кожен учасник, після прибуття, зобов'язаний звернутися до Офіцера сервіс парку для отримання інструкцій з розміщення.
- 5.4.3.** Кожен учасник має право розмістити в сервіс парку автомобіль, на якому він бере участь у тренуванні, запасний автомобіль і автомобіль технічної підтримки. Автомобіль-учасник і запасний автомобіль не можуть залишати територію **Сервіс парку** і треку протягом всього заходу в день проведення тренувань.
- 5.4.4.** Автомобіль технічної підтримки має право залишити територію сервіс парку тільки у випадку екстреної необхідності і тільки з дозволу **Офіцера парку сервісу**.
- 5.4.5.** Розмір стандартного модуля для розміщення учасників - **6x6 м**. У разі, якщо учаснику потрібно більше місця для розміщення, він зобов'язаний оповістити організатора електронною поштою в момент подання заявки на змагання.
- 5.5. Тренування.**
- 5.5.1.** Організатор, зобов'язаний надати всім учасникам можливість вільних, або за таймінгом, тренувань на трасі заходу. Інформація щодо тренувань надається на брифінгу або на офіційному сайті.
- 5.5.2.** До тренувань допускаються тільки зареєстровані учасники, що пройшли адміністративні та технічні перевірки.
- 5.5.3.** Перед початком тренування організатор повинен провести **Брифінг** учасників, на якому обов'язково має бути представлена схема траси із зазначенням початку і кінця оцінюваної ділянки, розташування інфраструктури і кліппінг-зон.
- 5.5.4.** На тренуванні допускається відсутність на автомобілях учасників зовнішніх елементів обвісу.
- 5.5.5.** Під час тренування учасники та, можливі, пасажери повинні бути одягнені у одяг з довгим рукавом та штанинами. Наявність шоломів є обов'язковою умовою для всіх, хто знаходиться у автомобілі. Увесь час, коли автомобіль знаходиться на трасі, водій та пасажери повинні бути пристебнуті пасками безпеки.

5.5.6. Якщо під час тренувальних заїздів автомобіль залишає межі траси, його постійно розвертає, він має контакти з огорожами і елементами траси, руйнуючи їх або для видалення автомобіля з траси необхідний евакуатор - такі водії, за рішенням Організаційного комітету, можуть бути відсторонені від подальшої участі у тренуваннях, за недостатню кваліфікацію керування автомобілем, та направлені в зону відпрацювання техніки заносу. Учасник може бути допущений на трасу повторно, лише у випадку, коли в достатній мірі освоїв техніку заносу в зоні відпрацювання.

5.6. Джем.

5.6.1. Зареєстровані водії, що пройшли адміністративну та технічну інспекції, приймають участь у тренуванні допускаються до Джем. Джем проводиться для виявлення навиків водіїв, які вони здобули під час тренування і здатні забезпечити безпечне управління автомобілем на трасі. Джем є частиною тренування.

5.6.2. Основне завдання Джем – занурити учасників тренування в атмосферу змагання та закріпити отримані, під час тренування, навички.

5.6.3. Джем проходить на трасі заходу, де кожен учасник має право на три кваліфікаційні спроби проходження оцінюваної ділянки за завданням трьох Основних суддів. Заїзди проходять в вигляді окремих проходжень траси, де всі водії виїжджають на старт один за одним, в порядку черги або іншому порядку, затвердженному регламентом. Для Джем, всі автомобілі залишають сервіс парк і шикуються в чергу в спеціально визначеній передстартовій зоні на трасі тренувань.

Якщо у автомобіля виявлено несправність до виходу з Сервіс парку, то водій зобов'язаний повідомити Офіційних осіб про інцидент і має право вийти на старт згодом, але не пізніше часу закінчення Джем. Якщо несправність сталася під час знаходження автомобіля на трасі, водій має право відвідати Сервіс парк для ремонту, повідомивши про те, що трапилося Офіційних осіб і, у разі своєчасного усунення несправності, взяти участь у спробах, на які встигне повернутися з сервіс парку до закінчення Джем.

Під час проведення Джем, членам команди, обслуговувати автомобіль і перебувати біля нього, поза територією Сервіс парку, заборонено.

5.6.4. Судді виставляють за кожну спробу бали, які заносяться до спільного протоколу кваліфікації. Якщо в кваліфікації водії показали однаковий результат, до враховується друга краща спроба обох учасників.

5.6.5. Секретар заходу, зі згоди трьох Основних суддів та Організаційного комітету, зобов'язаний опублікувати результати кваліфікації не пізніше, ніж 30 хвилин після закінчення Джем.

5.6.6. Парні заїзди є частиною Джем, яка відбувається після закінчення кваліфікаційних заїздів та оголошення балів, за взаємної згоди більшості учасників і Організаторів. Визначення відбувається під час оголошення результатів Джем.

5.6.7. Кращі водії, за результатами кваліфікаційних заїздів, формують сітку «Топ-16», згідно якої відбуваються парні заїзди. Сітка «Топ-16» формується таким чином, що учасник, який посів 1 місце у Кваліфікаційних заїздах, їде в парі з учасником, що зайняв 16 місце у Кваліфікаційних заїздах, учасник з другим результатом – з учасником, що посів 15 місце і т. д. 8 переможці кожних заїздів проходять в наступний тур «Топ-8». 4 переможці тур «Топ-8» проходять в наступний тур «Топ-4». У «Топ-4» 4 переможці заїздів туру «Топ 8» формують наступні 2 парні заїзди. Двоє водіїв, що програли в 2-х парних заїздах «Топ-4», визначають в парному заїзді формальне 3 місце. Двоє переможців 2-х парних заїздів туру «Топ-4» у парному заїзді за формальні 1 та 2 місця. Переможець парного заїзду формально отримує 1-е місце на тренуванні. Переможений у парному заїзді формально отримує 2-е місце на тренуванні.

5.6.8. Після оголошення початку парних заїздів Джем, всі водії парами згідно сітки «Топ-16» виїждять з Сервіс парку і шикуються в передстартовій зоні.

- 5.6.9.** Всі заїзди пар повинні проходити безперервно до закінчення усіх турів сітки «Топ-16». Поява на старт першого водія має бути не пізніше 5 хвилин з моменту залишення траси попередніми учасниками, а поява другого водія не повинна бути пізніше 5 хвилин з моменту появи першого водія на старті. Не поява на старті в зазначеному інтервалі часу веде до присудження програшу водія, який запізнився в рамках конкретного заїзду пари. У цьому випадку перший водій, який перебуває на трасі, проходить її у відповідності з отриманим завданням і вважається переможцем у даному заїзді.
- 5.6.10.** У разі, якщо обидва водії не можуть дотриматися інтервалу виходу на старт після закінчення 5 хвилин з моменту фінішу попередньої пари, стартер звертається з відповідним запитом і обґрунтуванням причини для визначення можливого часу очікування до Організаторів, які його і призначають. Якщо по закінченню цього часу, обидва автомобілі не з'являються на старті, то судді приймають рішення про вибір переможця на підставі попередніх досягнень - балів отриманих в кваліфікації і кількості пройдених тренувань кожним з водіїв.
- 5.6.11.** За 5 хвилин до запрошення учасника на старт технічне обслуговування його автомобіля має бути завершено.

6. СИГНАЛИ НА ТРАСІ

6.1. Сигнали маршалів на трасі.

Кожен маршал на трасі має при собі відповідний прапор:

Маршал старту – Синій прапор;

Лінійний маршал – Зелений, Жовтий та Чорний прапори.

Зелений прапор - Можливість початку руху.

Жовтий прапор - Увага! Знизити швидкість, на трасі перешкода.

Чорний прапор – Попередження! Водій зобов'язаний покинути трасу і направитися у Сервіс парк.

7. НАРАХУВАННЯ ОЧОК

7.1. Очки на тренуваннях.

- 7.1.1.** Залікові очки можуть нараховуватися лише у випадку, якщо більшість учасників кожного з тренувань оформлять колективне бажання публікації рейтингу учасників тренувань Bitlook Snow Drift.
- 7.1.2.** У разі, якщо подібне бажання було оформлене, рейтинг буде сформовано з урахуванням очок, набраних на кожному з тренувань:

Кваліфікація		Парні заїзди	
місце	очки	місце	очки
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		

- 7.1.3.** Оскільки Bitlook Snow Drift не є змаганням, офіційні місця і звання не присвоюються і нагородження не відбувається.

8. ПОРУШЕННЯ РЕГЛАМЕНТУ ТА НЕПОВАГА

- 8.1.** Порухенням вважається будь-яке порушення правил передбачених даним

- регламентом, Правил чесної гри FAU, Законодавства України.
- 8.1.1.** Дії Представника Водія, Водія, персоналу Представника, та будь якої-особи, у якої є Членська картка FAU, ліцензія водія, Лайка (словесна образа чи використання нецензурних фраз) стосовно офіційної особи, суперника, глядача, представника засобів масової інформації чи іншої людини, що ображає чи принижує цю людину;
 - 8.1.2.** Лайка визначена як загальновідомі і зрозумілі усім непристойні слова, вимовлені досить чітко і голосно, щоб бути почутими офіційною особою, глядачами чи іншою людиною. При цьому не може бути виправданням емоційний стан особи, наприклад, при поразці або у випадку іншої невдачі.
 - 8.2.** Забороняється будь-яке зіткнення автомобілів в зоні парку сервісу, в передстартовій зоні, під час руху на старт та після закінчення парних заїздів.
 - 8.3.** Будь-яке навмисне/ненавмисне зіткнення поза заїздами потягне за собою дискваліфікацію водія або команди зі змагань.
 - 8.4.** Факт або спроба, пряма чи непряма, підкупу офіційної особи, яка виконує обов'язки на тренуванні або виконує будь-які інші офіційні функції, пов'язані із заходом.
 - 8.5.** Публічне, у тому числі через засоби масової інформації, обговорення дій та рішень Організаторів, офіційних осіб, будь-яких володарів ліцензії FAU, у тому числі щодо якості проведення заходу.
 - 8.6.** Навмисні дії, мета яких заявити або забезпечити участь у змаганні автомобіля, щодо якого відома його невідповідність.
 - 8.7.** Згода отримати або пропозиція отримати хабара.
 - 8.8.** Інша неспортивна поведінка, яка, на розсуд Організатора заходу, визнається як неправильна, явно образлива, недобррозичлива чи несумісна із суспільними і спортивними нормами або така, що не сприяє окремому заходу або автомобільному спорту в цілому, але не підпадає під жодне з вищевказаних визначень.
 - 8.9.** Очевидні факти фізичної образи та/або залякування, тиск чи агресивне поводження проти суперників, офіційних осіб, глядачів, представників засобів масової інформації або інших осіб.
 - 8.10.** Фізична образа визначена як недозволене торкання, поштовхи, удари.
 - 8.11.** Використання висловів або жестів, що наносять образу чи провокують глядачів.
 - 8.12.** Образливі жести в цьому випадку визначаються як використання спортсменом жестів, що мають зрозумілий образливий зміст.
 - 8.13.** Відповідь на порушення з боку супротивника, спроба помститися.
 - 8.14.** Висловлення незгоди з рішенням офіційних осіб у формах, не передбачених порядком подання протестів та апеляцій, висловлення незадоволення рішеннями або зауваження на адресу офіційних осіб, які здатні вплинути на рішення офіційних осіб або приховати помилки свої або своєї команди.
 - 8.15.** Звертання до суперників чи офіційних осіб без належного шанування.
 - 8.16.** Навмисне подання заявки для участі у змаганні, що містить недостовірні, невірні, неповні або неправдиві відомості.
 - 8.17.** Прийом, допуск або сприяння прийому водіями будь-яких заборонених допінгів, вказаних в "Списку класів допінгу і методів" Міжнародного Олімпійського Комітету із статтями "III A – Алкоголь" та "III B – Марихуана" включно.
 - 8.18.** Спортсмен, який використовує для досягнення спортивного результату стимулятори, допінгові речовини або інші заборонені засоби, а також особа, що свідомо сприяє розповсюдженню або застосуванню таких засобів, несе відповідальність, передбачену законодавством.
 - 8.19.** Погроза подання або навмисне подання, або відмова від подання протесту, та/або апеляції, та/або повідомлення про намір подання апеляції виключно з метою затягування змагання, залякування суперника або тиску на офіційних осіб та/або Організатора змагання.
 - 8.20.** Відсутність контролю зі сторони учасника, що підписав заявку, за діями водіїв, механіків та іншого персоналу.

8.21. Навмисне нанесення збитку майну Організатора змагання, учасника змагання або глядачів.

9. ДОДАТКИ

Додаток №1 «Технічні вимоги»

Додаток №2 «Суддівство»

Додаток №3 «Сітка Топ-16»

**ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ
ДО АВТОМОБІЛІВ ЩО БЕРУТЬ УЧАСТЬ В ТРЕНУВАННІ З ДРІФТИНГУ НА
СНІГОВОМУ/ЛЬОДОВОМУ ПОКРИТТІ
BITLOOK SNOW DRIFT**

- 1.1. До участі у змаганнях Національної серії з зимового дрифтингу Bitlook Snow Drift допускаються легкові автомобілі серійного виробництва з двигунами внутрішнього згоряння, підготовлені відповідно до цих Технічних вимог, кузовні автомобілі з закритими колесами, капотом, решітками радіатора, лобовим склом. Допускаються купе, седани, хетчбеки, родстери, пікапи, універсали, кабриолети, якщо такими були базові транспортні засоби.
- 1.2. Допускаються автомобілі тільки з приводом на задню вісь.
- 1.3. Автомобілі з приводом на передню вісь, а також повнопривідні автомобілі не допускаються до участі у тренуваннях.
 - 1.3.1. Дозволяються зміни, внесені до конструкції автомобіля, завдяки яким привід здійснюється 100% на задню вісь.
 - 1.3.2. До участі не допускаються автомобілі, привід яких змінений на задній із застосуванням електронних пристроїв (контролери повного приводу).
- 1.4. До участі не допускаються спортивні прототипи і транспортні засоби на просторовій рамі.
- 1.5. На технічний контроль автомобілі повинні бути надані у повністю спорядженому, укомплектованому стані. Автомобілі повинні бути в чистому презентабельному вигляді.

2. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ

- 2.1. До участі допускаються автомобілі без каркасів безпеки. Рекомендовано вварені або болтові каркаси безпеки, що відповідають основним вимогам **ст. 253 додатка «J» МСК FIA**.
- 2.2. Автомобілі, що не мають каркасу безпеки, обов'язково мають бути обладнані дверима, які встановлено заводом виробника.
- 2.3. **Сидіння та ремені безпеки.**
 - 2.3.1. Допускаються автомобілі зі стандартними ременями безпеки та сидіннями.
 - 2.3.2. У автомобілях допускається встановлення спортивних сидінь.
 - 2.3.3. Дозволяється застосування сидінь з простроченим терміном придатності, при цьому їх стан повинен бути задовільним.
 - 2.3.4. Кріплення спортивних сидінь повинні відповідати вимогам **Ст. 253 мал. 253-65B Додатка «J» МСК FIA**.
 - 2.3.5. В автомобілі для кожного сидіння можуть бути встановлені ремені безпеки спортивного типу шириною не менше 2,5 дюймів і кількістю точок кріплення не менше 4-х, обладнаних центральною застілкою поворотної або натискної дії.
- 2.4. **Противожежне обладнання.**
 - 2.4.1. Обов'язкова наявність в автомобілі одного або двох вогнегасників сумарною масою вогнегасного складу не менше 2-х кг. Дозволяється застосування вогнегасників омологованих FIA та/або порошкових закачаного типу (з манометром) ОП. Один із вогнегасників може бути замінений системою пожежогасіння, відповідної вимогам **FIA (Ст. 253.7.2 Додатка «J» МСК FIA)**.
 - 2.4.2. Кріплення вогнегасника мають бути розташовані в легкодоступному для водія місці.
- 2.5. Не допускається витікання будь-яких рідин або пально-мастильних матеріалів з автомобіля.

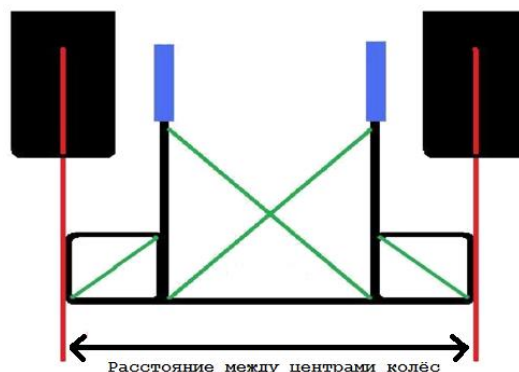
3. ДОПУСТИМИ ЗМІНИ КУЗОВА АВТОМОБІЛЯ

- 3.1. Механізми відкривання та закривання дверей повинні бути справні і відповідати серійній заводській конструкції. Дозволяється застосовувати дверні петлі швидкоз'ємного типу.
- 3.2. Штатні замки капота і багажника можуть бути замінені на як мінімум по два зовнішніх фіксатора, що запобігають самовільному відкриванню капота на ходу.
- 3.3. Заборонено видаляти з метою полегшення несучі елементи кузова (поздовжні і поперечні ребра жорсткості і конструкції коробчастого перетину).
- 3.4. Дозволено посилення кузова матеріалом, прилеглим до нього та що повторює форму без зміни зовнішнього вигляду, при цьому виготовлення кронштейнів кріплення двигуна, трансмісії і підвіски може відходити від цих вимог.
- 3.5. Дозволяється зміна кузова для організації приводу на задню вісь за рекомендаціями **Ст. 279 Додатку « J » МСК FIA**.
- 3.6. При модифікації панелей і елементів несучого кузова нові деталі повинні бути виготовлені з листової сталі товщиною не менше **0,8мм**.
- 3.7. Дозволяється заміна частини несучого елемента кузова (заднього і переднього лонжеронів) на вільну конструкцію, що забезпечує жорсткість кузова, у відповідності з малюнком 2 (частина, що перебуває за межами осі A2-A2 і осі A1-A1):



Мал. 2

- 3.7.1. Допускається виконання задніх і передніх трубчастих конструкцій типу «крещ-бар» за умови якщо їх максимальна ширина не буде перевищувати відстань між центрами задніх або передніх коліс відповідно.



Мал. 3

- 3.7.2. Вимоги до використовуваної в даній конструкції труби:
 - Максимальний діаметр труби – 40 мм.
 - Максимальна товщина стінки – 2мм.
 - Труба безшовна холодно тягнута, матеріал – вуглецева нелегована сталь із вмістом вуглецю не більше 0.3%.

- 3.8. У разі встановлення двигуна або КПП від іншої моделі автомобіля допускається часткова зміна тунелю і вогнетривкої перегородки автомобіля.
- 3.9. Допустима заміна дверей водія і пасажирів на полегшені (з пластику, карбону або інших композитних матеріалів).
- 3.10. Скло.**
- 3.10.1. Обов'язкове застосування лобового скла, виконаного з мінімум двошарового триплексу, або передбаченого заводом-виробником автомобіля оригінального лобового скла. Спосіб кріплення лобового скла - тільки передбачений заводом-виробником для даної моделі автомобіля.
- 3.10.2. Дозволяється установка бічних і задніх вікон, виконаних з полікарбонату, мінімальною товщиною **3 мм**. Рекомендується їх вклеювання або встановлення відповідних ущільнювачів. Дозволяється демонтаж штатного пристрою підйому скла, за умови заміни скла на інше, виготовлене з полікарбонату.
- 3.10.3. Дозволяється використання тонувальної плівки на задніх та бокових вікнах автомобіля. У разі купе - задні трикутні кватирки, у разі 4-дверних автомобілів - вікна задніх пасажирських дверей). Використання тонувальної плівки для лобового скла і скла водійських і пасажирських дверей не рекомендовано. Дозволяється використання прозорої бронювальної плівки для скла водійських і пасажирської дверей.
- 3.10.4. Обов'язкова наявність працездатних очисників лобового скла.
- 3.10.5. У бокові вікна дозволяється монтаж кватирок для вентиляції повітря, із полікарбонату розміром, не більше 25х35см.
- 3.10.6. Дозволяється використання автоспортивних сіток якщо в заїздах опущене бокове скло водійських і пасажирських дверей за умови використання водієм шолома закритого типу.
- 3.10.7. Під час кваліфікаційних та парних заїздів на трасі забороняється відкривати бокові вікна, крім випадків використання автоспортивних сіток за умови використання водієм шолому закритого типу.
- 3.11. Світлова сигналізація.**
- 3.11.1. Освітлювальні прилади - дві головні фари, або протитуманні фари, розташовані спереду, а також два задні стоп-сигнали, повинні бути справні. Передні фари повинні забезпечувати освітлення дороги в темну пору доби для безпечного руху на швидкості понад 100км/год.
- 3.11.2. Допускається демонтаж однієї з передніх фар з метою створення додаткового повітрязбірника.
- 3.11.3. Якщо фари автомобіля виконані зі скла, то вони повинні бути додатково обклеєні прозорою плівкою, що не дозволяє розлітатися уламкам у разі їх розбивання.
- 3.11.4. Рекомендовано встановлення додаткового стоп-сигналу у вигляді світлодіодної стрічки у верхній частині лобового скла так, щоб при натисненні на педаль гальм синхронно світилися задні стоп – сигнали та стрічка на лобовому склі. Стрічка від 50 сантиметрів світло червоного кольору.
- 3.11.5. Допускаються додаткові фари або світлодіодні пристрої. Закріплені на передній частині автомобіля.
- 3.12. Зовнішній вигляд.**
- 3.12.1. Дозволяється змінювати будь-які навісні панелі на полегшені, з пластику, карбону або інших композитних матеріалів.
- 3.12.2. Зовнішні дзеркала заднього бачення можуть бути замінені на неоригінальні.
- 3.12.3. Дозволяється встановлення спойлерів будь-якого типу.
- 3.12.4. Жодна з частин автомобіля, за винятком ободів і/або шин, не повинна торкатися землі, коли з усіх шин розташованих з одного боку автомобіля, лівого чи правого, випущене повітря. Для перевірки - видаляються «золотники» шин, розташованих з одного боку автомобіля.
- 3.12.5. Не допускається відсутність одного або декількох зовнішніх елементів кузова, таких як: передні і задні крила, капот, кришка багажника, двері, скло, бампери.

3.13. Інтер'єр.

- 3.13.1.** Салон автомобіля повинен бути чистим і акуратним. Не допускається наявність потьоків і слідів пально-мастильних матеріалів.
- 3.13.2.** Не допускається наявність незафіксованих предметів усередині салону автомобіля. Все обладнання повинно бути надійно закріплене.

4. КОЛЕСА І ШИНИ

- 4.1.** Колісні диски вільні по конструкції, але повинні бути зробленими з сплаву металу.
- 4.2.** Всі колеса мають бути надійно закріплені колісними гайками/болтами. Наявність незагвинчених або обламаних колісних шпильок - недопустимо.
- 4.3.** Кріплення коліс болтами можна замінити на кріплення шпильками і гайками за умови збереження приєднувальних розмірів колісних дисків і маточин. У цьому випадку виступ різьбової частини шпильки має бути не менше діаметра шпильки. Болти повинні бути вкручені в маточину не менше ніж на всю глибину різьбового отвору маточини.
- 4.4.** Для збільшення колії дозволено використання проставок. Проставки повинні забезпечувати центрування колеса щрдо маточини.
- 4.5.** При вигляді зверху на автомобіль, колеса повинні бути ефективно закриті крилами не менше ніж на всю ширину шини.
- 4.6.** Декоративні ковпаки коліс повинні бути вилучені.
- 4.7.** У разі проведення змагань на льодовому покритті допускається покришка з шипами для загального користування як на передню, так і на задню вісь.
- 4.8.** Встановлення додаткових шипів самостійно на зимову гуму заборонено.

5. ПІДВІСКА

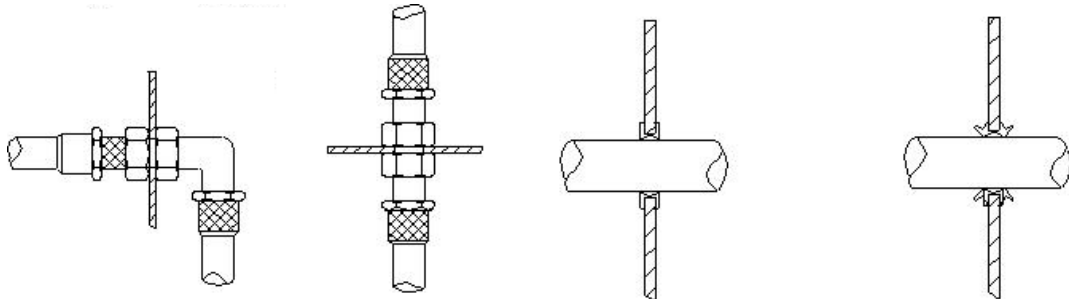
- 5.1.** Всі автомобілі повинні мати підвіску. Обов'язкова наявність принаймні одного амортизатора на кожному колесі.
- 5.2.** Пружні елементи підвіски не обмежені. Пружини, торсіони, листові ресори і т.д.
- 5.3.** Обмежувачі ходу стиснення не обмежені.
- 5.4.** Дозволяється заміна всіх еластичних шарнірів підвіски на більш жорсткі.
- 5.5.** Амортизатори або вставні у стійку амортизаторні патрони не обмежені, за умови можливості їх монтажу на штатні місця, в оригінальні або модифіковані вищевказаним способом корпуси стійок.
- 5.6.** Дозволяється застосування амортизаторів з виносними камерами, а також амортизаторів із зовнішнім регулюванням характеристик опору.
- 5.7.** Дозволяється заміна оригінальних опор стійок і амортизаторів підвіски на жорсткі опори, в тому числі з сферичними шарнірними з'єднаннями (ШЗ). Розташування центру шарніра верхньої опори може бути зміщене від центру оригінального отвору стакану кузова.
- 5.8.** Стабілізатори поперечної стійкості не обмежені.
- 5.9.** Кути встановлення коліс не обмежені.

6. РУЛЬОВЕ КЕРУВАННЯ

- 6.1.** Дозволяється встановлення кермового колеса тільки із замкнутим ободом.
- 6.2.** Використання кермового колеса з дерев'яним ободом заборонено.
- 6.3.** Дозпускається встановлення ступиці-адаптера кермового колеса при наступних умовах: даний адаптер повинен бути виготовлений з єдиного шматка металу. Він повинен кріпитися до кермової колонки оригінальним способом.
- 6.4.** Для автомобілів з каркасами безпеки з кермової колонки обов'язково видалити блокуючий кермо, механічний пристрій замка запалювання.
- 6.5.** Вертикальний кут встановлення рульової колонки може бути змінений.
- 6.6.** Обов'язкове надійне стопоріння всіх різьбових з'єднань рульового управління.

7. ГАЛЬМІВНА СИСТЕМА

- 7.1. Всі автомобілі повинні мати гальмівну систему яка діє на всі 4 колеса.
- 7.2. Дозволяється використання підвісних і підлогових педальних вузлів зі здвоєними резервуарами для рідини.
- 7.3. При розміщенні гальмівних магістралей всередині салону, для їх проходження через перегородки - як між моторним відсіком і салоном, так і між салоном і багажником - допускається виконання мінімально необхідних отворів. При цьому можливі зазори в отворах повинні бути герметично і надійно ущільнені або повинні бути використані прохідні втулки:



Мал. 4

- 7.4. Оригінальні гумові гальмівні шланги також можуть бути замінені гнучкими шлангами авіаційного типу, для їх приєднання повинні застосовуватися відповідні адаптери.
- 7.5. Захисні кожухи гальмівних дисків можуть бути видалені.
- 7.6. Рідинне охолодження гальм заборонено.
- 7.7. У будь-якому випадку повинні застосовуватися гальмові механізми, а також гальмівні диски або барабани заводського (промислового) виготовлення.
- 7.8. Дозволено встановлювати ручне гальмо з гідроприводом, діючим на будь-яку вісь.

8. ТРАНСМІСІЯ

- 8.1. Маховик не обмежено.
- 8.2. Коробка перемини передач не обмежується. Розташування і конструкція приводу перемини передач не обмежується.
- 8.3. Дозволяється використання будь-яких передавальних чисел головної передачі і коробки передач з обов'язково наявністю передачі заднього ходу.
- 8.4. Дозволено використання блокованих і само блокованих диференціалів.

9. ДВИГУН І ЙОГО СИСТЕМИ

- 9.1. Дозволено один будь-який серійно-вироблений двигун внутрішнього згорання, що має каталоговий номер виробника. Зміни в двигуні не обмежуються. Дозволяється заміна двигуна на будь-який інший.
- 9.2. Дозволяється зміна місця розташування двигуна без зміщення в салон автомобіля та за умови, що він буде повністю відокремлений від водія та баку з паливом протипожежною металеву перетинкою. Мінімальна допустима товщина перетинки 2.5 мм, матеріал – алюміній та 0.8 мм, матеріал – сталь.
- 9.3. Дозволяється використання системи впорскування закису азоту. Система може бути встановлена в салоні або у багажному відділенні. Балон(и) повинен бути оснащений клапаном скидання тиску, що має виведену за межі автомобіля вентиляцію. На системі, що встановлено, повинно бути маркування заводу виробника з ідентифікацією типу системи N₂O та відтиском CE або DOT класифікацій про мінімально допустимий тиск 124 бар (1800 фунтів). Системи повинні бути комерційно доступні та змонтовані відповідно до рекомендацій виробника. Кріплення системи повинні відповідати вимогам **статті 253 Додатку J FIA**. Використання кріплення з пластику – заборонено. Нагрівання балонів

дозволено за умови використання спеціальних систем підігріву типу «ковдра» з регулятором температури. Інші способи зовнішнього нагріву заборонені.

9.4. Системи електронного керування двигуном не обмежуються.

9.5. Система випуску.

9.5.1. На всіх автомобілях повинна бути встановлена система випуску відпрацьованих газів від двигуна, спрямована в бік від водія і паливного баку.

9.5.2. Система випуску повинна бути металевою.

9.5.3. Всі компоненти системи випуску повинні бути надійно з'єднані один з одним, а також з кузовом або рамою автомобіля.

9.5.4. Забороняється виводити елементи системи випуску у кришку моторного відсіку.

9.6. Система впуску.

9.6.1. Дозволяється встановлення компонентів впуску, що відрізняються від випущених заводом виробником

9.7. Паливо.

9.7.1. Дозволено будь-яке рідке вуглеводневе паливо (бензин, дизельне паливо, E95, E85)

9.7.2. При використанні в якості палива газової суміші - обов'язково необхідно мати паспорт на газове обладнання, свідоцтво про встановлення його в спеціалізованому сервісі.

9.7.3. Використання у вигляді палива метанолу, нітрометану, оксидпропілена і гідразину заборонено.

9.8. Паливна система.

9.8.1. Кількість і марка паливних насосів не обмежується.

9.8.2. Забороняється встановлення паливних насосів в салоні автомобіля.

9.8.3. Допускається використання систем впорскування водно-метанольної суміші. Забороняється встановлення будь-яких компонентів систем водно-метанольної суміші в салоні автомобіля.

9.8.4. Допускається заміна оригінальних паливних трубок та їх з'єднань відповідними магістралями авіаційного типу.

9.8.5. Забороняється прокладання паливних магістралей в безпосередній близькості від карданного валу.

9.8.6. У разі, якщо паливні магістралі, магістралі систем впорскування закису азоту або водно-метанольної суміші, проходять по салону автомобіля, вони повинні бути виконані з цілісного проводу і не мати розривів чи з'єднань. Винятком може бути з'єднання з прохідними втулками фаєрволів. Магістралі всередині салону повинні бути закріплені з кроком в 100 мм і прокладатися виключно з пасажирського боку.

9.8.7. При розташуванні паливних магістралей всередині салону, для їх проходження через перегородки - як між моторним відсіком і салоном, так і між салоном і багажником – допускається виконання мінімально необхідних отворів. При цьому можливі зазори в отворах повинні бути герметично і надійно ущільнені або повинні бути використані прохідні втулки (мал. 4).

9.5.8. Допускається заміна оригінального паливного баку на неоригінальний.

9.5.9. Конструкція і розташування баку повинна бути безпечною для водія і оточуючих.

9.5.10. Рекомендовано використання омологованих баків, відповідних стандартам **FIA FT3 1999 , FT3.5 або FT5 або SFI 28.1.**

9.5.11. У разі якщо паливний бак встановлений у багажному відсіку, в підлозі під баком має бути дренажний отвір для зливу палива.

9.5.12. У разі якщо паливний бак замінений на неоригінальний, він повинен бути закріплений за допомогою як мінімум двох сталевих стрічок завтовшки не менше **0.8мм** і шириною не менше ніж **20мм** з ізоляційним покриттям, прикріплених до основи за допомогою гвинтів. Для кріплення даних стрічок повинні бути використані гвинти діаметром не менше 10 мм.

9.5.13. Заливні горловини, паливний бак, антивідливні резервуари, паливні насоси, та інші компоненти паливної системи повинен бути ізольовані від салону автомобіля

перегородкою з вогнетривкого матеріалу, що виключає проникнення рідини або полум'я - **сталь 0.8 мм або алюміній 1.2 мм.**

9.6. Система мащення і вентиляції картера.

- 9.6.1. Система змащення не обмежена, в тому числі з сухим картером. Для доступу охолоджуючого повітря допускається виконання необхідних отворів у кузові, які повинні бути закриті металевою сіткою. Масляні магістралі повинні бути металевими або авіаційного типу в металевому плетінні.
- 9.6.2. Дозволено використання відкритої системи вентиляції картера. При цьому всі гази повинні відводитися в бачок, що виключає витік рідини, ємністю не менше **0,5 літра**, виконаний з напівпрозорої пластмаси або що включає прозору панель, надійно закріплений в моторному відсіку.
- 9.6.3. Забороняється встановлювати бачки вентиляції картера в підкапотному просторі в безпосередній близькості з випускним колектором та елементами випускної системи.
- 9.6.4. Щупи контролю рівня масла в двигуні і КПП повинен бути надійно зафіксовані аби уникнути їх самовільного вильоту.
- 9.6.5. У разі, якщо елементи системи мащення із сухим картером розташовані в салоні, вони повинні бути укладені в кожух виконаний з негорючого матеріалу, що виключає проникнення рідини або полум'я - **сталь 0.8 мм або алюміній 1.2 мм.**

9.7. Наддув.

- 9.7.1. Дозволено використання нагнітачів будь-якого типу .
- 9.7.2. Інтеркулер, принцип його роботи (повітря-повітря, повітря-вода, повітря-лід) і його місце розташування обмежується лише зовнішнім контуром кузова.
- 9.7.3. Для охолодження інтеркулера вільно виливати рідину заборонено.
- 9.7.4. Для доступу охолоджуючого повітря допускається виконання необхідних отворів у кузові.

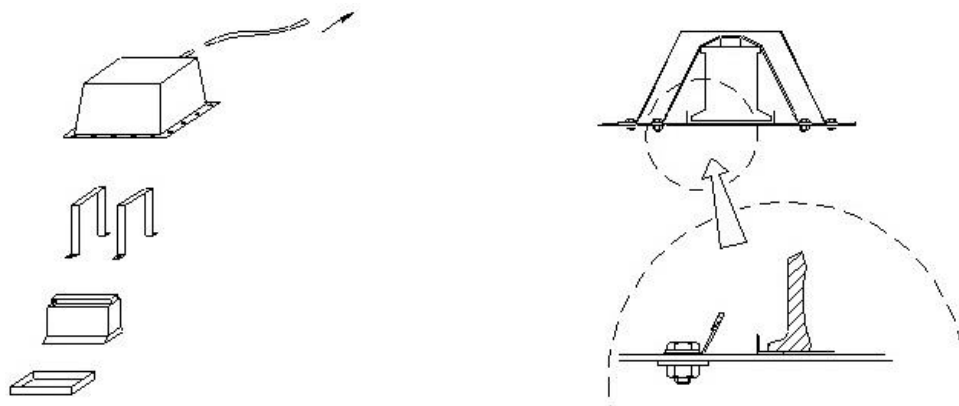
9.8. Система охолодження.

- 9.8.1. Вентилятори охолодження, їх кріплення, привід, система включення і температура її спрацьовування необмежені. Термостат, також не обмежений.
- 9.8.2. Екрани й повітрозбірники, направляючі повітря до радіатора і розташовані перед ним, не обмежуються.
- 9.8.3. Оригінальний розширювальний бачок охолоджуючої рідини може бути замінений на інший за умов, що ємність нового бачка становить не більше 2 л і він встановлений в моторному відсіку. У випадку встановлення радіатора у багажнику – останній прирівнюється до моторного відсіку.
- 9.8.4. Трубопроводи охолоджуючої рідини не обмежуються, також як і їх арматура. Вони можуть бути з іншого матеріалу і/або іншого діаметру.
- 9.8.5. У разі, якщо магістралі охолоджуючої рідини проходять всередині салону автомобіля, вони повинні бути огорожені від водія металевою конструкцією - **сталь 0.8 мм або алюміній 1.2 мм.** У підлозі всередині такої конструкції повинні бути дренажні отвори для зливу рідини.

10. ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ

- 9.9. У будь-якому випадку акумулятор повинен бути надійно закріплений. Для цього рекомендується посилювати оригінальне кріплення акумулятора. При цьому допускаються доопрацювання кузова, як то: свердління додаткових отворів для кріплення в майданчику акумулятора, а також приварювання додаткових вушок для кріплення акумулятора.
- 9.10. Допускається перенесення акумуляторів зі штатних місць розташування. Акумулятор може бути розміщений в салоні позаду сидіння водія або багажнику автомобіля. Акумулятор повинен бути прикріплений до кузова з використанням металевого гнізда (майданчика) і, щонайменше, двох металевих скоб з ізоляційним покриттям, прикріплених до основи за допомогою гвинтів. Для кріплення даних скоб повинні бути використані болти діаметром не менше **10 мм.**

Між кожним болтом і матеріалом кузова необхідно використовувати прокладки товщиною не менше **3 мм** і площею не менше **20 см²**. Акумулятор, розташований в салоні, навіть якщо це штатне місце розташування, повинен бути закритий пластиковим кожухом, що оберігає від витоків електроліту, і закріпленим незалежно від акумуляторної батареї. Цей захисний кожух повинен мати вентиляцію назовні автомобіля. (Мал. 5)



Мал. 5

- 10.3.** Допускається прокладання всередині автомобіля силових дротів. Вони повинні бути надійно закріплені на кузовних панелях. Для їх проходження через перегородки між багажником, салоном і моторним відсіком допускається просвердлити в кожній перегородці отвори. Зазори в цих отворах повинні бути ущільнені. Контакт дротів з гострими краями отворів не допускається.
- 10.4.** Допускаються необхідні доопрацювання джгутів для підключення Головного вимикача електрообладнання.
- 10.5.** Пучки проводів, розташовувані в салоні, повинні бути укладені в захисні оболонки, що перешкоджають їх пошкодження.
- 10.6.** Отвори в кузові для проходу пучків проводів повинні мати гумову окантовку, яка щільно охоплює пучок проводів.
- 10.7.** Рекомендовано застосування головного розмикача електроживлення, що виключає іскроутворення. Вимикач повинен одночасно розмикати всі електричні ланцюги, акумулятор, генератор, фари, звуковий сигнал, запалювання, інші електроприлади і т.д.
- 10.8.** Варто забезпечити доступ до цього вимикача водієм, що нормально сидить на своєму робочому місці і пристебнутий ременями безпеки.
- 10.9.** Рекомендовано використання зовнішнього приводу вимикача електрообладнання. Зовнішній привід вимикача повинен бути встановлений під лобовим склом або на будь-якій зовнішній кузовній частині автомобіля з боку водія. Для його розміщення допускається мінімально необхідна доробка кузова. Зовнішній привід вимикача має бути позначений відповідною наклейкою.

11. ЕКІПРУВАННЯ УЧАСНИКІВ

11.3. Захисні шоломи:

В Національній серії з зимового дрифтингу Bitlook Snow Drift обов'язково всі учасники змагань мають буди одягнені у шолом будь-якого типу.

- 1.3.2.** Шолом не може підлягати ніякій модернізації, не передбаченій виробником. Будь-які зміни, внесені в конструкцію шолома, роблять його непридатним для використання. Допускається фарбування шолома фарбами, які добре тримаються на поверхні шолома і не впливають на його захисні властивості (дивись вказівки виробника шолома). Забороняється використовувати методи нанесення фарбування, що потребують нагрівання шолома, понад припустиму для нього температуру.

11.3.3. Не допускаються до використання шоломи, у яких є пошкодження структури (сколи, тріщини, відшарування покриття і внутрішніх шарів, вм'ятин і т.д.), значні потертості і ушкодження внутрішніх захисних шарів (тканинних, пінопластових і т.д.).

11.4. Вогнезахисні комбінезони

11.4.1. Водіям рекомендується носити спортивний гоночний комбінезон, що відповідає стандартам **FIA 8856-2000** або **SFI 3/2A-5**.

11.4.2. Одяг з довгим рукавом та штанинами – обов'язково.

11.5. Інше екіпірування

11.5.1. Рекомендовано рукавички, підшоломник, довга білизна, шкарпетки і черевики, що відповідають стандартам **FIA 8856-2000** або **SFI 3/2A-5**.

11.6. Рекомендовано використовувати комбінезон, рукавички і взуття з простроченою омологацією не більше двох років.

12. НЕБЕЗПЕЧНА КОНСТРУКЦІЯ

12.1. З огляду на те, що навіть при формальній відповідності автомобіля справжнім Технічним вимогам, не виключається можливість технічних рішень, які становлять небезпеку для Водія і оточуючих, Технічний комісар має право не допустити той чи інший автомобіль до змагань, якщо визнає конструкцію даного автомобіля або якого-небудь його елемента небезпечною. Прийняття остаточного рішення з даного питання на змаганнях є прерогативою **Колегії Спортивних Комісарів** на змаганні.

**СУДДІВСТВО
ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ДЖЕМУ В РАМКАХ ТРЕНУВАННЯ З ДРІФТИНГУ НА
СНІГОВОМУ/ЛЬОДОВОМУ ПОКРИТТІ
BITLOOK SNOW DRIFT**

1. СУДДІВСТВО ОДИНОЧНИХ ЗАЇЗДІВ

- 1.1** Оцінка одиночних кваліфікаційних заїздів здійснюється суддями за 4 основними критеріям:
- Траєкторія (30%)
 - Кут (30%)
 - Швидкість (30%)
 - Видовищність (10%)
- Всі три заїзди кваліфікації є заліковими.
- 1.2** **Траєкторія** - ідеальна лінія, що задана організатором, якої повинен дотримуватися учасник на трасі. У більшості випадків траєкторія, що оцінюється, збігається з ідеальною швидкісною траєкторією на трасі. Загальна оцінка учасника буде істотно знижена за недотримання даної траєкторії. Траєкторія встановлюється внутрішніми і зовнішніми **кліппінг точками/зонами**. Відстань автомобіля учасника від кліппінг точок/зон під час руху по трасі впливає на оцінку за критерієм траєкторія.
- 1.2.1** **Кліппінг точка/зона** - ключова зона на трасі, в якій автомобіль учасника повинен рухатися в стані заносу задньої осі максимально близько до даної точки, тим самим, дотримуючись коректною, з точки зору суддівства, траєкторії.
Кліппінг точки/зони діляться на внутрішні і зовнішні.
- 1.2.1.1** **Внутрішня Кліппінг точка** - зона на трасі, в якій бали учасника визначаються тим, наскільки близько від точки (відміченої спеціальним конусом) проходить передня частина автомобіля (передній бампер), коли автомобіль учасника рухається в заносі. Внутрішня Кліппінг точка розміщується на внутрішній стороні траси, як правило, на вершині повороту.
- 1.2.1.2** **Зовнішня Кліппінг точка** - зона на трасі, в якій бали учасника визначаються тим, наскільки близько від точки (відміченої спеціальним конусом) проходить задня частина автомобіля (задній бампер), коли автомобіль учасника рухається в заносі. Зовнішня Кліппінг точка розміщується на зовнішній стороні траси.
- 1.2.1.3** **Кліппінг зона** - зона на трасі (може бути тільки зовнішньою), в якій бали учасника визначаються тим, наскільки близько від зони, відміченої спеціальним конусом або позначена суддями візуально, і на скільки довго проходить задня частина автомобіля (задній бампер), коли автомобіль учасника рухається в заносі. Кліппінг зона розміщується на зовнішній стороні траси і не може перевищувати 5 метрів. Судді зобов'язані додатково пояснити всім учасникам, якою повинна бути оцінювана траєкторія руху. Дана траєкторія слугує найбільш оптимальною лінією руху автомобіля в стані заносу на ділянці, що оцінюється. Коректне використання рекомендованої лінії руху зазвичай означає мінімальну втрату швидкості на всій ділянці, що оцінюється.
- 1.3** **Кут** - кут заносу автомобіля (відхилення від осі прямолінійного руху автомобіля), який може задати і контролювати учасник протягом руху вздовж всієї ділянки, що оцінюється. Цей фактор особливо важливий при входженні в перший поворот траси. У разі втрати кута заносу, нараховуються штрафні бали за критерієм Кут.
- 1.4** **Швидкість** - швидкість, яку автомобіль учасника розвиває впродовж усієї ділянки, що оцінюється, є третім оціночним критерієм. Підставою для оцінки швидкості є більшою мірою вхідна швидкість - тобто швидкість входження в перший поворот

траси. Але також оцінюється і вміння учасника користуватися великою потужністю свого автомобіля, щоб під час тривалого заносу не втрачати, а часто і збільшувати свою швидкість руху в заносі.

- 1.5 Видовищність** - енергетика і ефектність, які демонструє учасник під час заїзду. Це може бути і велика кількість диму з-під коліс, і раннє ініціювання занесення перед входом в перший поворот, і різка перекидка з одного боку на інший. Цей критерій вважається не основним і може додати до загальної оцінки заїзду не більше 10%. Також є моменти, що зазначені суддями, які можуть перевищувати 10% видовищності.
Кожен з цих моментів не має права на життя без активації на брифінгу.

2. СУДДІВСТВО ПАРНИХ ЗАЇЗДІВ

- 2.1** Суддівство парних заїздів здійснюється суддями за тими ж основними критеріями, що і одиночні заїзди: траєкторія і кут. Швидкість і видовищність НЕ входять в оцінку заїздів. Про нарахування балів більш детально в пункті 3 даного додатку.
- 2.2** Індивідуальні критерії оцінки залікових заїздів, а також помилки, пов'язані із втратою траєкторії, кута заносу, синхронністю, умисним гальмуванням для створення траєкторних проблем для автомобіля, що йде другим і т. п. будуть вказуватися суддями на брифінгу тренувань.
- 2.3** Слово суддів на брифінгу перевищує значимість умов оцінки в Регламенті, так як кожна траса має індивідуальні характеристики, тому потребує спеціалізованих вимог до суддівства. Недотримання вказівок суддів на брифінгу завжди тягне за собою програш.
- 2.4** Судді оцінюють заїзд кожного учасника парного заїзду (наприклад, якщо один із учасників виступив краще іншого, то оцінки їм будуть виставлені відповідно. Якщо, приміром, обидва учасники показали однакову майстерність, то оцінка буде виводитися за кількістю помилок у співвідношенні до парного заїзду). У випадку розвороту одного з учасників під час парного заїзду, він автоматично отримує 0 балів, в той час як його опонент заробляє всі плюси парного заїзду. У разі якщо обидва учасники допустили розворот, то 0 балів отримує той, хто зробив розворот першим (вся доп. інформація на брифінгу).
- 2.5** Кожне протистояння пари складається з двох заїздів.
- 2.6** Під час парного заїзду на оцінюваній ділянці може знаходитися тільки два автомобілі учасників. Парний заїзд являє собою складову сітки «Топ-16».
- 2.7** У першому парному заїзді беруть участь два автомобілі-суперники (автомобіль «А» і автомобіль «Б»). Під час першого проїзду оцінюваної ділянки автомобіль «Б» знаходиться позаду автомобіля «А». Визначення позиції відбувається за позицією в кваліфікації – на позицію «А» в першому заїзді пари виставляється учасник, в якого позиція в кваліфікації вища.
- 2.8** Кожен пілот повинен сам пам'ятати свою позицію в кваліфікації.
- 2.9** Під час другого заїзду суперники міняються позиціями.
- 2.10** Впродовж всього заїзду автомобіль, що йде другим, не має права обганяти перший автомобіль. Обгоном вважається випередження переслідуючим автомобілем автомобіля, що йде попереду по внутрішній або зовнішній траєкторії і прихід до фінішу другого автомобіля першим.
- 2.11** Обгін дозволений тільки у разі безвихідної ситуації - втрати траєкторії першого автомобіля або, якщо цим можна уникнути зіткнення.
- 2.12** У випадку недостатньо різниці кількості балів, за рішенням суддів і глядачів, можливий повний переїзд (One More Time), або переїзд тільки одного заїзду (Sudden Death).
- 2.13** Кількість переїздів визначається головними суддями, але їх не повинно бути більше трьох.

- 2.14 Автомобілі на старті встановлюються суддями в стартову, драгову, позицію.
- 2.15 Автомобілі набирають швидкість синхронно до початку оцінюваної ділянки або до зони, визначеної суддями на брифінгу. Між першим і другим авто допускається відстань не менше ніж в 1-3 корпуси, залежно від траси, при вході в ділянку, що оцінюється. Переслідуючий автомобіль повинен зайняти свою позицію ДО входу в ділянку, що оцінюється.
- 2.16 Переможець парного заїзду має право просування на наступний рівень сітки змагань.

3. НАРАХУВАННЯ БАЛІВ У ПАРНИХ ЗАЇЗДАХ

- 3.1 Кількість балів парного заїзду залежить від таких критеріїв, як:
- Кут;
 - Відстань другого автомобіля щодо першого, при вході в ділянку і фініші - оцінка регламентованого входу в ділянку 1-3 корпуси і збереження цієї відстані на фініші - його збільшення або скорочення.
 - Повторення траєкторії автомобіля, що рухається попереду. На брифінгу парних заїздів суддями вказується ідеальна лінія для проходження траси, а також зони, в яких пілоти повинні виконувати завдання суддів. Задана траєкторна лінія повинна дотримуватися автомобілем «А». Завдання автомобіля «Б» повторити ідеальну лінію з урахуванням парного дріфту і зміщення «заносу», а значить передбачати траєкторну помилку або привілей першого.
 - Ввічливість проходження ділянки щодо суперника. Наприклад, включає в себе «Брейк дріфт» - гальмування автомобіля «А» для створення траєкторних і швидкісних проблем для авто «Б»; повільний вхід в оцінювану ділянку при високій потужності авто «А». Про всі подібні випадки пілоти будуть сповіщені на брифінгу під час представлення конкретної траси! За явне гальмування з учасника знімають бали.
 - Наближення другого автомобіля під час проходження ділянки. Судді оцінюють не тільки відстань між автомобілями учасників на старті і фініші, але і можливе наближення автомобіля другого учасника до першого в оцінюваній ділянці. Якщо, в якийсь момент, проходження траси автомобіль-прислідувач рухався дуже близько до першого, судді додають бали другому.
 - Співвідношення потужностей і можливостей автомобіля. Мова йде про інерційні автомобілі, які при неправильному вході втрачають кваліфікацію або здатність наздогнати суперника в парних заїздах. Таким пілотам, за рішенням суддів і посилаючись на технічну комісію, може бути наданий привілей в 10%. Всі моменти і нюанси будуть обговорюватися на брифінгу.
 - Керований фініш - контрольований дріфт після фінішу, дуже важливий критерій для оцінки чесності фінішного маневру. За розворот після фінішу учасник отримує прогаш.
- 3.2 Рішення суддів завжди має пріоритет над правилами і не може бути оскаржене!

4. НЕПРИПУСТИМИ ПОМИЛКИ І ЗМІНА ПОГОДНИХ УМОВ

- 4.1 Загальна кількість балів у спробі прирівнюється до нуля, якщо:
- Автомобіль розвернувся під час заїзду або критично втратив швидкість - зупинився;
 - Автомобіль проїхав без заносу більше половини оцінюваної ділянки траси;
 - Автомобіль виїхав за межі траси 2 або більше колесами;
 - Автомобіль переслідувача допустив відставання від автомобіля лідера на відстань більше 15 метрів і знаходився в такому положенні тривалий час відносно траси або неодноразово по проходженню оцінюваного заїзду.

-
- 4.2** Якщо сталася різка зміна погодних умов (сильний вітер, дощ, сніг, град, критичне зниження видимості, зміна стану покриття траси та інше), то проведення змагання може бути припинено або тимчасово призупинено. Під час зупинки змагання для прийняття подальшого рішення про продовження змагання - всім автомобілям дозволено провести технічне обслуговування в сервіс парку.
- 4.3** Якщо Організаційний комітет прийме рішення, у зв'язку зі зміною умов припинити захід, то переможець може бути визначений за результатами Кваліфікаційних заїздів.

**СІТКА «ТОП-16»
ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ДЖЕМУ В РАМКАХ ТРЕНУВАННЯ З ДРІФТИНГУ НА
СНІГОВОМУ/ЛЬОДОВОМУ ПОКРИТТІ
BITLOOK SNOW DRIFT**



КВАЛІФІКАЦІЯ

1. _____ () : _____	9. _____ () : _____
2. _____ () : _____	10. _____ () : _____
3. _____ () : _____	11. _____ () : _____
4. _____ () : _____	12. _____ () : _____
5. _____ () : _____	13. _____ () : _____
6. _____ () : _____	14. _____ () : _____
7. _____ () : _____	15. _____ () : _____
8. _____ () : _____	16. _____ () : _____

