



РЕГЛАМЕНТ EEDC 2011

WWW.DRIFT.BY



**ВОСТОЧНО-ЕВРОПЕЙСКИЙ ЧЕМПИОНАТ ПО ДРИФТИНГУ
ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ
СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРИФТИНГУ «EEDC 2011»**

Минск, 2011 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
2.	ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	3
3.	ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ	3
3.1.	УЧАСТНИКИ.....	3
3.2.	ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ	4
3.3.	ВЗНОСЫ УЧАСТНИКОВ	4
3.4.	ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ	4
4.	ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ.....	5
4.1.	ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ.....	5
4.2.	ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА	5
4.3.	СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ПРОТЕСТЫ.....	6
4.4.	СТРАХОВАНИЕ.....	7
4.5.	РЕКЛАМА	7
5.	ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ	7
5.1.	ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ.....	7
5.2.	РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ.....	7
5.3.	ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ	8
5.4.	СЕРВИС-ПАРК.....	8
5.5.	ЗОНА ЗАПРАВКИ	8
5.6.	ТРЕНИРОВКИ.....	9
5.7.	КВАЛИФИКАЦИЯ	9
5.8.	ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ	9
6.	СУДЕЙСТВО	10
6.1.	КВАЛИФИКАЦИЯ	10
6.2.	СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ.....	11
6.3.	СИГНАЛЫ СУДЕЙ НА ТРАССЕ	13
6.4.	НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ.....	13
7.	НАЧИСЛЕНИЕ БАЛЛОВ В ЧЕМПИОНАТЕ	13
7.1.	БАЛЛЫ НА ЭТАПАХ.....	13
8.	ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА.....	14
8.1.	ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ.....	14
9.	КАЛЕНДАРЬ EEDC 2011	14
	ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ УЧАСТНИКОВ EEDC 2011	15

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила являются основными нормативными документами для организации и проведения Восточно-европейского чемпионата по дрифтингу **EEDC 2011**.

Настоящие Правила публикуются на русском и английском языке.

2. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

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

ДРИФТИНГ – спортивное автомобильное соревнование по вождению автомобиля в управляемом заносе, проходящее полностью на специально подготовленной асфальтовой трассе (площадке).

ЗАНОС – снос одной или двух осей автомобиля относительно траектории движения

УЧАСТНИК – физическое лицо, заявившее автомобиль для участия в соревновании.

ОРГАНИЗАТОР – юридическое или физическое лицо, организующее соревнование по дрифтингу.

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

ТРАССА – специально подготовленная для проведения соревнований по дрифтингу асфальтовая трасса или площадка.

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

КВАЛИФИКАЦИЯ – обязательная часть соревнований, в которой определяются участники, допущенные к финальной части соревнований.

ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ – обязательная часть соревнований, проходящая по «олимпийской» системе, в которой определяются победитель и призеры соревнований.

СЕРВИС-ПАРК – ограниченная территория, на которой располагаются автомобили участников и технической поддержки вне трассы.

ЗОНА ЗАПРАВКИ – специально оборудованная территория, на которой производится заправка автомобилей участников топливом с учетом необходимых требований безопасности.

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

3.1. УЧАСТНИКИ

3.1.1. Любое физическое лицо вправе заявить автомобиль для участия в соревновании.

3.1.2. Любой Участник, принимающий участие в соревновании, имеет право назначить своего представителя для взаимодействия с Организатором и официальными лицами соревнования.

Представитель выполняет все функции, определенные настоящими Правилами как функции Участника, и является единственным лицом (помимо самого Участника), уполномоченным реализовывать права, предоставленные Участнику настоящими Правилами. Информация о представителе Участника должна быть представлена Организатору во время регистрации.

3.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

3.2.1. Любое физическое лицо желающее принять участие в одном из этапов EEDC 2010, должно не позднее 3-х дней до начала соревнования выслать Организатору заполненную должным образом заявочную форму.

3.2.2. Заявка является договором между Участником и Организатором и должна быть подписана обеими сторонами или подтверждена путем переписки. Заявка обязывает Участника принять участие в соревновании, а Организатора – выполнить по отношению к Участнику все положения настоящих Правил.

Организатор не несет ответственности за ущерб и повреждения, причиненные Участникам и их имуществу, за исключением случаев, прямо предусмотренных настоящими Правилами. Все Участники принимают участие в соревновании на свой собственный риск. Своей подписью на заявочной форме Участник отказывается от каких-либо прав на компенсацию расходов, которые могут возникнуть в результате происшествия во время соревнования. Этот отказ (от каких-либо прав на компенсацию расходов) относится к Организатору, официальным лицам и другим Участникам соревнований.

3.2.3. Организатор обязан направить заявителю письменное подтверждение о получении Заявки по указанной в Заявке электронной почте не позднее двух дней, следующих за днем получения Заявки. В последний день срока приема Заявок такие подтверждения должны направляться незамедлительно.

3.3. ВЗНОСЫ УЧАСТНИКОВ

3.3.1. Взнос Участника EEDC 2011 определяется непосредственно организатором отдельного этапа и указывается в частном регламенте этапа.

3.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

3.4.1. В любом соревновании могут участвовать только автомобили с приводом на заднюю ось, которые соответствуют техническим требованиям, указанным в Приложении 1 данных Правил.

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

3.4.3. На наружных поверхностях кузова каждого автомобиля, участвующего в соревновании, размещаются официальные наклейки соревнования и бортовые номерные знаки. Организатор обязан обеспечить каждого участника комплектом официальных наклеек соревнований и разместить на информационном щите схему их размещения.

В течение всего соревнования официальные наклейки должны быть расположены и закреплены на автомобиле, при этом они должны быть полностью видны, и не могут перекрываться какими-либо другими наклейками. За нарушение этого требования Участник наказывается денежным штрафом в размере двух стартовых взносов. За отсутствие обоих стартовых номеров участник может быть исключен из соревнования.

- 3.4.4. В соревновании по дрифтингу разрешается использование автомобильных шин любого типа без видимых повреждений и деформаций, кроме шипованных. Использование гоночных шин типа «СЛИК» (предназначенных не для дорог общего пользования) – ЗАПРЕЩЕНО.
- 3.4.5. Технические требования к автомобилям участников представлены в Приложении 1 к настоящему Регламенту.

4. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

4.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

4.1.1. Организатор каждого этапа EEDC 2010 обязан издать следующие официальные документы:

- Регламент этапа;
- план безопасности;
- бюллетени;
- список участников с бортовыми номерами.

Все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском и английском языке и размещаться на информационном табло.

4.1.2. **РЕГЛАМЕНТ ЭТАПА** должен содержать общую информацию о проведении соревнования, которая необходима для ознакомления с условиями его проведения:

- точное расписание мероприятий с указанием точных дат, времени и места их проведения (расположения);
- расписание работы штаба соревнования с указанием времени регистрации Участников и получения ими документов;
- расписание тренировок на трассе соревнований;
- время и место технических проверок;
- официальные предстартовая и заключительная пресс-конференции.

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

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

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

- Все списки участников должны содержать фамилию и имя водителя, город участника, марку автомобиля, мощность в л.с. и бортовой номер;
- список заявленных Участников составляется после окончания приема Заявок;
- список допущенных Участников (составляется после административных и технических проверок и **до** официальных тренировок).

4.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

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

Состав официальных лиц определяется Организатором. к ним, в частности, относятся:

- РУКОВОДИТЕЛЬ ГОНКИ;
- СУДЬИ СОРЕВНОВАНИЯ;
- ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ;
- ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР;
- ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ;
- ОФИЦЕР ПАРКА СЕРВИСА;

Все вышеуказанные официальные лица, назначаемые Организатором, являются должностными лицами соревнования.

Официальные (должностные) 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.

4.2.2. **РУКОВОДИТЕЛЬ ГОНКИ** отвечает за проведение соревнования в соответствии с настоящими Правилами, для чего он:

- принимает решения о применении положений настоящего Регламента и обеспечивает их выполнение официальными и должностными лицами;
- координирует работу официальных и должностных лиц соревнования.

4.2.3. **ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ** готовит план безопасности соревнования и обеспечивает его выполнение. Он должен быть включен в состав оргкомитета соревнования.

В ходе соревнования офицер по безопасности обязан постоянно поддерживать связь с Руководителем гонки.

4.2.4. **ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР** отвечает за проведение административных проверок и за обеспечение контроля соответствия автомобилей Участников техническим требованиям, указанным в Правилах соревнования.

Технический комиссар:

- организует проведение всех технических проверок;
- в случае обнаружения в ходе соревнования автомобиля, конструкция которого может быть признана небезопасной, немедленно докладывает об этом Руководителю гонки и следует его указаниям.

4.2.5. **ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ** обеспечивает оперативную связь между официальными лицами и Участниками в ходе соревнования, а также информирование Участников по вопросам проведения соревнования и разъяснение им положений регламентирующих документов.

Офицер по связи с Участниками должен избегать направления Судьям вопросов, которые могут быть разрешены обычным разъяснением, за исключением протестов, при этом ему следует вести себя достаточно корректно в отношении участников.

Офицер по связи с Участниками должен быть компетентным в вопросах общей регламентации.

4.2.6. **ОФИЦЕР ПАРКА СЕРВИСА** отвечает за организацию парка сервиса, его разметку, выделение мест Участникам (для чего организует предварительный сбор информации о потребностях в площадях размещения), контролирует поддержание в Парке Сервиса порядка в ходе соревнования, а также обеспечение мер противопожарной безопасности.

4.3. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ПРОТЕСТЫ

4.3.1. Участник вправе потребовать от организаторов соревнования устного разъяснения по поводу той или иной ситуации, связанной либо с допуском его автомобиля, либо с результатами квалификации или парных заездов. Для этого он должен обратиться к офицеру по связям с участниками.

- 4.3.2. В случае, если участник не удовлетворен полученным ответом он вправе в письменной форме подать ПРОТЕСТ на имя руководителя соревнования, в котором он должен изложить все обстоятельства, факты, влияющие, по его мнению на решение спорного вопроса. Офицер по связям с участниками обязан принять протест и незамедлительно передать его руководителю соревнования. Срок подачи протеста не должен превышать 15 минут с момента возникновения события спора.

4.4. СТРАХОВАНИЕ

- 4.4.1. Личное медицинское страхование и страхование от травм и несчастных случаев обязательно для всех участников EEDC 2011. Наличие у участников полисов обязательного медицинского страхования и страхования от травм и несчастных случаев, действующих во время соревнований по автомобильному спорту, контролируется Организатором на административной проверке.

4.5. РЕКЛАМА

- 4.5.1. Автомобили Участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что эта реклама:
- не противоречит законодательству страны организатора;
 - не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования.
- 4.5.2. На каждом этапе EEDC 2011 Организатор имеет право размещать на автомобилях участников ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ рекламу. Отказаться от обязательной рекламы участник имеет право оплатив сумму эквивалентную USD 200.

5. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

- 5.1.1. Любое соревнование начинается с административных и/или технических проверок и заканчивается официальной церемонией награждения победителей.
- 5.1.2. Максимальная продолжительность дня, предусмотренная регламентом этапа соревнования, не должна превышать 10-ти часов.
- 5.1.3. Максимальное количество дней, предусмотренных регламентом этапа соревнования, не должно превышать 3-х.

5.2. РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ

- 5.2.1. Все прибывшие на соревнование участники должны пройти регистрацию, административные и технические проверки. Дату и время начала регистрации и проверок ОРГАНИЗАТОР обязан опубликовать в программе соревнования.
- 5.2.2. Регистрация и административные проверки должны проходить в ШТАБЕ соревнования, штаб располагается в непосредственной близости от трассы соревнования.
- 5.2.3. Все УЧАСТНИКИ предоставляют на административную проверку следующие документы:
- водительское удостоверение;
 - свидетельство о регистрации автомобиля (или Спортивно-технический паспорт);
 - действующий страховой полис на сумму не менее 50 базовых величин на момент страхования.

В случае отсутствия необходимых документов ОРГАНИЗАТОР вправе отказать участнику в регистрации.

- 5.2.4. На каждом этапе на регистрации участников Организатор обязан обеспечить продажу полисов страхования от травм и несчастных случаев.

5.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ

- 5.3.1. Все автомобили, участвующие в соревновании должны пройти техническую инспекцию, время и место которой ОРГАНИЗАТОР обязан опубликовать в Регламенте этапа соревнования.
- 5.3.2. Техническую инспекцию проводит ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР соревнования.
- 5.3.3. Основная задача технической инспекции – проверка автомобилей участвующих в соревновании на соответствие техническим требованиям по безопасности и проверка экипировки участника.
- 5.3.4. После прохождения тех. инспекции ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР закрепляет на верхнюю левую часть лобового стекла автомобиля участника СТИКЕР о прохождении технической инспекции и ставит соответствующую отметку в регистрационном листке.
Участник обязан сохранять этот стикер до конца соревнования.

5.4. СЕРВИС-ПАРК

- 5.4.1. Все участники, прибывшие на этап EEDC 2011, размещаются в СЕРВИС-ПАРКЕ в соответствии со схемой размещения участников, которая размещается в штабе соревнования на информационном табло.
- 5.4.2. Руководит расстановкой участников в сервис-парке ОФИЦЕР ПАРКА СЕРВИСА. Каждый участник после прибытия обязан обратиться к офицеру парка сервиса для получения инструкций по размещению.
- 5.4.3. Каждый участник имеет право разместить в сервис-парке автомобиль, на котором он принимает участие в соревновании и автомобиль технической поддержки. Размер стандартного модуля для размещения участников – 6Х6м. В случае, если участнику требуется большее место для размещения, он обязан оповестить организатора по электронной почте не позднее чем за 5 дней до начала соревнования.
- 5.4.4. В сервис-парке запрещается:
- курить
 - разжигать открытый огонь
 - выполнять заправку автомобиля топливом.
- 5.4.5. За курение в сервис-парке участник и члены его команды наказываются штрафом в размере USD 100.

5.5. ЗОНА ЗАПРАВКИ

- 5.5.1. В непосредственной близости от сервис-парка организуется специально оборудованная ЗОНА ЗАПРАВКИ.
- 5.5.2. Во время размещения в сервис-парке участник должен передать организатору канистры с топливом, предварительно пометив их.
- 5.5.3. Все топливо, которым заправляются участники во время соревнования в заправочной зоне, хранится только там.
- 5.5.4. Правила заправки автомобилей в зоне заправки:
Автомобиль должен быть заглушен, в салоне автомобиля не должно находиться людей. Во время заправки один человек заправляет автомобиль, второй находится рядом и держит в

руках рабочий огнетушитель, емкостью не менее 4-х кг. Огнетушители и одного заправщика предоставляет организатор.

Максимальное количество автомобилей в зоне заправки - 2.

5.6. ТРЕНИРОВКИ

- 5.6.1. Организатор обязан предоставить всем участникам возможность свободных либо по расписанию тренировок на трассе соревнования.
- 5.6.2. К тренировкам допускаются участники, прошедшие административные и технические проверки.
- 5.6.3. Перед началом тренировки организатор должен организовать БРИФИНГ участников, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием начала и конца ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА, расположение вышки СУДЕЙ и ТОЧЕК КЛИППИНГА.
- 5.6.4. На тренировке допускается отсутствие на автомобилях участников внешних элементов обвеса: бампера и пороги. Присутствие капота и крышки багажника **ОБЯЗАТЕЛЬНО**.
- 5.6.5. Во время тренировки участники должны быть экипированы согласно п.4 Приложения 1 данных правил, пассажир должен быть в шлеме и длинной одежде исключая открытые участки кожи. Все время, когда автомобиль находится на трассе водитель и пассажир должны быть пристегнуты ремнями безопасности.

5.7. КВАЛИФИКАЦИЯ

- 5.7.1. Участники, прошедшие административную и техническую инспекцию, а так же участвовавшие в тренировке, допускаются к КВАЛИФИКАЦИИ.
- 5.7.2. Основная задача квалификационных заездов – определить 16 (возможно 8) лучших участников, которые будут бороться в **ОСНОВНОЙ** части соревнования. (В случае большого количества участников **ОРГАНИЗАТОР** вправе допустить к основной части соревнования 32 участника).
- 5.7.3. **КВАЛИФИКАЦИЯ** проходит на трассе соревнования, каждый участник имеет право на одну прогревочную и две зачетные попытки.
- 5.7.4. Судьи выставляют за каждую зачетную попытку баллы, которые заносятся в общий протокол квалификации (подробнее о судействе см. п. 6).
- 5.7.5. Организатор обязан не позднее, чем в течение 30 минут после окончания квалификации на информационном табло опубликовать результаты квалификации.

5.8. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ

- 5.8.1. Парные заезды являются **ОСНОВНОЙ** частью соревнований.
- 5.8.2. Шестнадцать лучших участников по результатам одиночных квалификационных заездов формируют «ТОП 16», где проводятся парные заезды. Участники из «ТОП 16» формируют сетку 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 против #16», «#2 против #15», «#3 против #14», и т.д. (схему сетки ТОП-16 см. в Приложении 1).
8 победителей каждых заездов проходят в «ТОП 8», 4 победителя каждого из 4 парных заездов «ТОП 8» (четвертьфинала) проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 4» (полуфинал).
В «ТОП 4» (полуфинале) 4 победителя парных заездов из «ТОП 8» формируют следующие 2 парных заезда.

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

2 победителя 2 парных заездов «ТОП 4» (полуфинала) проходят в в следующий тур - 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.

6. СУДЕЙСТВО

6.1. КВАЛИФИКАЦИЯ

6.1.1. Оценка одиночных квалификационных заездов осуществляется судьями по 4 основным критериям:

- Траектория
- Угол
- Скорость
- Зрелищность

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

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

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

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

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

«Клиппинг зона» - зона на трассе(может быть только внешней), в которой баллы участника определяются тем, насколько близко от зоны, и на сколько долго (отмеченной специальными конусами или помечена судьями визуально) проходит задняя часть автомобиля (задний бампер), когда автомобиль участника движется в заносе. «клиппинг зона» размещается на внешней стороне трассы и не может превышать 5 метров!

Судьи дополнительно объясняют всем участникам, какой должна быть оцениваемая «траектория» движения. Данная траектория служит наиболее оптимальной линией движения автомобиля в состоянии заноса на оцениваемом участке трассы. Корректное использование

рекомендованной линии движения обычно означает минимальную потерю скорости на всем оцениваемом участке трассы.

- 6.1.3. **УГОЛ** - угол заноса автомобиля (отклонение от оси прямолинейного движения автомобиля), который может задать и контролировать участник на протяжении всего ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА трассы. Этот фактор особенно важен при вхождении в первый поворот трассы. В случае потери угла заноса начисляются штрафные баллы по критерию УГОЛ.
- 6.1.4. **СКОРОСТЬ** - скорость, которую автомобиль участника развивает на протяжении всего ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА трассы, является третьим оценочным критерием. Основанием для оценки скорости является в большей мере входная скорость – т.е. скорость вхождения в первый поворот трассы. Но также оценивается и умение участника пользоваться большой мощностью своего автомобиля, чтобы во время продолжительного заноса не терять, а зачастую и увеличивать свою скорость движения в заносе.
- 6.1.5. **ЗРЕЛИЩНОСТЬ** - энергетика и эффектность, которые демонстрирует участник во время заезда. Это может быть и большое количество дыма из-под колес, и ранняя инициация заноса перед входом в первый поворот, и резкая перекладка с одного ~~борта~~ борта на другой. А так же моменты, указанные судьями, которые могут превышать 10% зрелищности, например ПОЛНЫЙ ГАЗ в зоне указанной главными судьями! Каждый из этих моментов не имеют права на жизнь без активации на БРИФИНГЕ!
ПОЛНЫЙ ГАЗ – прохождение определенного участка указанного судьями при максимальной скорости и максимально открытом дросселе.

6.2. СУДЕЙСТВО ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

- 6.2.1. Судейство парных заездов осуществляется судьями по тем же основным критериям, что и в одиночных заездах. О начислении баллов подробнее в пункте 6.2.7.
- 6.2.2. Судьи при оценке распределяют 10 баллов между участниками парного заезда (например, если один из участников выступил лучше другого, то оценки им будут выставлены в соотношении «7/3» (общая сумма = 10); если, к примеру, оба участника показали одинаковое мастерство, то оценка будет «5/5»). В случае разворота одного из участников во время парного заезда, он автоматически получает 0 баллов, в то время как его оппонент зарабатывает все 10 баллов (независимо от качества его выступления). В случае если оба участника допустили разворот, то 0 баллов получает тот, кто совершил разворот первым. Автомобиль, идущий вторым в парном заезде оценивается на возможность сравниться с автомобилем идущим в паре первым. Очки назначаются за мастерство в скорости, смене направлений заноса, насколько близко автомобили находятся друг от друга (возможность входить в занос параллельно с впередиидущим). Преследующий автомобиль оценивается в сравнении с впередиидущим. Очки назначаются на основании сравнительных преимуществ участников заезда. Базисом для сравнения является впередиидущий.
- 6.2.3. Во время парного заезда на оцениваемом участке может находиться только два автомобиля участников. Парный заезд являет собой составляющую сетки соревнований "ТОП-16" В парном заезде принимают участие два автомобиля-соперника (автомобиль "А" и автомобиль "Б"). Во время первого проезда оцениваемого участка автомобиль "Б" находится позади автомобиля "А"(набравшего большее количество баллов в квалификации).
Во время второго заезда соперники меняются местами. На протяжении всего заезда автомобиль идущий позади не имеет права обгонять впередиидущий автомобиль! Только в случае безвыходной ситуации - потери траектории первого или если этим можно избежать столкновения! В случае недостаточно выраженной разницы количества баллов, по решению

судей (и зрителей) возможен полный перезаезд, или только последнего сражения, спустя 3 повтора.

- 6.2.4. Количество перезаездов определяется главными судьями, но количество перезаездов не должно быть больше чем 3.
- 6.2.5. Автомобили на старте устанавливаются судьями старта. Автомобили вместе набирают скорость (драговая позиция при старте), но до входа в оцениваемый участок. Между первым и вторым авто должно быть расстояние не меньше чем в корпус-три (зависит от трассы, указывается судьями), при входе в оцениваемый участок. Автомобиль «б» должен принять позицию позади идущего до входа в оцениваемый участок.
- 6.2.6. Победитель парного заезда имеет право продвижения на следующий уровень сетки соревнований.

6.2.7. НАЧИСЛЕНИЕ БАЛЛОВ в парных заездах

Количество баллов парного заезда зависит от:

- 1. Угла;
- 2. Расстояния заднего авто относительно первого при входе в участок и при финише!
- 3. Повтора траектории впереди идущего автомобиля;
- 4. Вежливости прохождения участка относительно соперника;
- 5. Приближения второго за время прохождения участка;
- 6. Соотношения мощностей и возможностей авто!
- 7. Контролируемый дрифт после финиша (управляемый финиш);
- 8. РЕШЕНИЯ СУДЕЙ!

- 1. Угол - пункт 6.1.3.
- 2. Расстояние заднего относительно первого при входе в участок и финише – оценка регламентированного входа в участок (1-3 корпуса, п.6.2.5) и сохранение этого расстояния на финише – его увеличения или сокращения.
- 3. Повтор траектории впереди идущего – на брифинге парных заездов судьями указывается идеальная линия для прохождения трассы, а так же зоны в которых пилоты должны подчиняться показаниям судей, на пример: идеальная линия может быть НЕ укреплена всеми «точками клиппинга» и зонами указанными в квалификации. Линия может и должна приобретать значимость в зонах указанных именно для ПАРНЫХ заездов (определяются судьями). Заданная траекторная линия должна соблюдаться автомобилем «А». Задача автомобиля «Б» повторить идеальную линию с учетом парного дрифта и смещения «сноса», а значит предвидеть траекторную ошибку или привилегию первого. На ЭТО нужно время, поэтому существует погрешность в угле и параллельности автомобилей в заносе. Данная погрешность не учитывается в ЗОНАХ значимости (читать выше), а значит проблема НЕ параллельности должна решаться в не этих ЗОН.
- 4. Вежливость прохождения участка относительно соперника –ПРИМЕР: включает в себя «БРЭЙК ДРИФТ» - торможение автомобиля «А» для создания траекторных и скоростных проблем для авто «Б»; медленный вход в оцениваемый участок при высокой мощности авто «А»; о всех подобных случаях пилоты будут оповещены на БРИФИНГЕ при инсталляции конкретной трассы!
- 5. Приближение второго за время прохождения участка – судьи оценивают не только расстояние между автомобилями участников на старте и финише, но и возможное

приближение автомобиля второго участника к первому в оцениваемом участке. Если в какой-либо момент прохождения трассы второй автомобиль двигался очень близко к впереди идущему сопернику, судьи прибавляют баллы догоняющему.

6. *Соотношение мощностей и возможностей автомобиля – речь идет о инерционных автомобилях(AE86, RX8 и т.д.), которые при неправильном входе теряют квалификацию или способность догнать соперника в парных заездах. Таким пилотам по решению судей и ссылаясь на тех. осмотр может быть дана привилегия в 10%. Все детали должны будут обсуждаться на БРИФИНГЕ.*
7. *УПРАВЛЯЕМЫЙ ФИНИШ - контролируемый дрифтинг после финиша, очень важный критерий для оценки честности финишного выпендрежа (типа макс.угол в полном газу или дальний свет с ногой в окне).*
8. *Решение судей – всегда имеет верх над правилами и неоспоримо.*

6.3. СИГНАЛЫ СУДЕЙ НА ТРАССЕ

Каждый судья на трассе имеет при себе соответствующий флаг.

Стартер – зеленый флаг.

Маршалы на трассе – желтый и красный флаги.

Зеленый флаг – возможность начала движения в дрифтинге, прекращение (устранение) опасности движению.

Желтый флаг – внимание опасность на трассе! Снизить скорость, двигаться без заноса.

Красный флаг – остановка гонки, прекращение движения автомобилей.

6.4. НЕДОПУСТИМЫЕ ОШИБКИ

Общее количество баллов в попытке приравнивается к нулю, если:

- произошёл разворот автомобиля во время заноса
- автомобиль проехал без заноса более 20м
- автомобиль критически потерял скорость во время заноса или полностью остановился
- автомобиль выехал за границы трассы 2 (или более) колесами.

7. НАЧИСЛЕНИЕ БАЛЛОВ В ЧЕМПИОНАТЕ

7.1. БАЛЛЫ НА ЭТАПАХ

7.1.1. Все участники, прошедшие в ТОП-16 каждого этапа получают зачетные баллы, которые начисляются следующим образом:

место	баллы
1	25

2	21
3	19
4	17
ТОП 8	10
ТОП 16	4
ТОП 32	2

7.1.2. Участники, не прошедшие квалификацию, получают 0 баллов.

8. ЗАЧЕТЫ ЧЕМПИОНАТА

EEDC 2011 разыгрывается в личном зачёте.

8.1. ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ

Личный зачет EEDC 2011 разыгрывается по сумме баллов четырёх лучших этапов.

9. КАЛЕНДАРЬ EEDC 2011

1 мая - Минск, Беларусь

28 мая - Рига, Латвия

2 июля - Каунас, Литва

6 августа - Одесса, Украина

10 сентября - Санкт-Петербург, Россия.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ УЧАСТНИКОВ EEDC 2011

1. Автомобили участников

- 1.1. К участию в EEDC 2011 допускаются легковые автомобили серийного производства, подготовленные в соответствии с настоящими «Техническими требованиями».
- 1.2. На каждый автомобиль должен быть оформлен и предоставляться на техническую и административную инспекцию регистрационный лист.
- 1.3. Допускаются автомобили только с приводом на заднюю ось.
- 1.4. Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию в Соревнованиях*.

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

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

- 1.4.1. Допускается использование покрышек любого типа кроме шипованных. Использование гоночных шин типа «СЛИК» (предназначенных не для дорог общего пользования) – ЗАПРЕЩЕНО.

- 1.5. К участию в серии не допускаются спортивные прототипы и транспортные средства на пространственной раме.

2. Требования по безопасности

- 2.1. Все автомобили участников должны быть оборудованы каркасом безопасности с количеством точек крепления не менее шести.
 - 2.1.1. Применяемые каркасы безопасности должны соответствовать приложению J МСК FIA 2007г.
 - 2.1.2. Так же допускаются болтовые каркасы безопасности, сертифицированные производителем для установки в данную модель автомобиля.
- 2.2. В автомобилях допускается установка максимум 2-х спортивных сидений.
 - 2.2.1. Допускается применение спортивных сидений с просроченным сроком омологации.
 - 2.2.2. В случае, если для крепления сидений не использованы штатные места крепления, крепления сидений должны соответствовать приложению J МСК FIA 2007 или должны быть использованы адаптеры крепления спортивных сидений, изготовленные промышленным способом для данной модели автомобиля.
- 2.3. В автомобиле для каждого сиденья должны быть установлены ремни безопасности спортивного типа шириной не менее 2,5 дюймов и количеством точек крепления не менее 4-х, оборудованные центральной застежкой поворотного или нажимного действия. Допускается просроченная омологация.



- 2.4. В местах, где возможен контакт частей тела водителя с каркасом безопасности, рекомендуется применять для защиты невоспламеняющиеся накладки на каркас.
- 2.5. 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.
- 2.6. Рекомендовано применение главного выключателя электрооборудования, исключающего образование искр. Выключатель должен одновременно размыкать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы и т.д. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю водителем, нормально сидящим на своем рабочем месте и пристегнутым ремнями безопасности, также рекомендуется обеспечить доступ снаружи автомобиля. В случае отсутствия на автомобиле штатного замка зажигания, применение главного выключателя электрооборудования ОБЯЗАТЕЛЬНО.
- 2.7. Рекомендована установка автоматической системы пожаротушения, соответствующей требованиям FIA (Ст.253.7.2 Приложения J МСК FIA).
- 2.8. Не допускается утечка каких-либо жидкостей или горюче-смазочных материалов из автомобиля.

3. Допустимые изменения кузова

- 3.1. Механизмы открывания – закрывания дверей и капота должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота во время движения.
- 3.2. Несущие конструкции кузова от огнеупорной перегородки не дальше чем 100мм вперед за двигатель при виде сбоку допускается заменять каркасом безопасности, который непосредственно связан с основным каркасом безопасности. Минимальный допустимый диаметр труб 38 x 2.5мм или 40 x 2.0мм.
- 3.3. Наличие поперечной ударопоглощающей перекладины обязательно, ширина не может быть меньше ширины передней базы по колесным ступицам.
- 3.4. Несущие конструкции кузова за сиденьем пилота допускается заменять конструкциями из труб безопасности, которые непосредственно связаны с главной дугой и задними опорами основного каркаса безопасности. Минимальный допустимый диаметр труб 38 x 2.5мм или 40 x 2.0мм.
- 3.5. В случае установки двигателя или коробки скоростей от другой модели автомобиля допускается частичное изменение туннеля и огнеупорной перегородки автомобиля. Запрещается полностью изменять пол автомобиля, передние и средние дверные стойки. Дверной проём и пороги автомобиля до спинки сидения пилота должны оставаться без изменений и не вызывать сомнений в надежности конструкции.
- 3.6. Запрещается удалять несущие конструкции кузова полностью или частично без последующего укрепления несущей конструкции автомобиля дополнительными элементами прочности непосредственно связанными с основным каркасом безопасности.
- 3.7. О надежности конструкции после изменений решает выдающая сертификат сторона, во время проведения соревнований - технический комиссар.
- 3.8. Допустима замена дверей водителя и пассажира на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов). В случае замены дверей на пластиковые, обязателен каркас безопасности, «кресты» на каркасе в дверном проеме, высота креста – не менее 30% от высоты проема.



- 3.9. Обязательно применение лобового стекла, выполненного из минимум двуслойного триплекса или предусмотренного заводом-изготовителем автомобиля оригинального лобового стекла. Способ крепления лобового стекла – только предусмотренный заводом-изготовителем для данной модели автомобиля.
- 3.10. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной 3мм. Использование оргстекла ЗАПРЕЩЕНО.
- 3.11. Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также стоп-сигналы) должны быть исправны.
- *Допускается демонтаж одной из передних фар с целью создания дополнительного воздуховода.*
- 3.12. Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами. Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек – недопустимо.
- 3.13. Не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера.
- 3.14. Организатор имеет право допуска автомобиля без наличия внешнего элемента кузова к участию к соревнованиям.

4. Экипировка участников

- 4.1. Автомобильный шлем закрытого или открытого типа стандарта не ниже «Е» с исправными застежками.
- 4.2. Водитель должен быть одет в одежду, закрывающую открытые участки кожи, длинные спортивные перчатки (в том числе картинговые) и спортивную обувь. Рекомендуется использование автоспортивного гоночного комбинезона, подшлемника, длинного белья и ботинок для автомобильного спорта.