

**АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ УКРАЇНИ
КОМІТЕТ З ДРІФТИНГУ**

**ЗАГАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ
ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ, КУБКУ УКРАЇНИ, НАЦІОНАЛЬНОЇ СЕРІЇ,
З ДРІФТИНГУ 2020 РОКУ**

Додаток 1

**ПРАВИЛА СУДДІВСТВА ЗМАГАНЬ
З ДРІФТИНГУ В УКРАЇНІ**

ЗМІСТ

- 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**
- 2. ОСНОВНІ ВИЗНАЧЕННЯ**
- 3. СУДДІВСТВО ОДИНОЧНИХ ЗАЇЗДІВ**
- 4. СУДДІВСТВО ПАРНИХ ЗАЇЗДІВ**
- 5. НАРАХУВАННЯ ОЧОК У ПАРНИХ ЗАЇЗДАХ**
- 6. НЕПРИПУСТИМІ ПОМИЛКИ І ЗМІНА ПОГОДНИХ УМОВ**

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

- 1.1.** Дані Правила суддівства змагань з дріфтингу в Україні є основним нормативним документом для оцінювання і визначення критеріїв оцінки виступу учасників спортивних змагань з дріфтингу. Всі змагання організовуються і проводяться у відповідності до МСК FIA, НСК FAU, Загальних вимог до всіх Чемпіонатів, кубків, трофеїв (серій) України та інших змагань Автомобільної федерації України та інших регламентуючих документів FIA та FAU. Ці правила складено у відповідності до світових стандартів суддівства дріфтингу.

2. ОСНОВНІ ВИЗНАЧЕННЯ

- 2.1. ПОСТАНОВКА** - початок дріфту або агресивний вхід в занос на максимально можливий кут.
- 2.2. ПЕРЕКЛАДКА** - зміна напрямку заносу;
- 2.3. КВАЛІФІКАЦІЯ** – обов'язкова частина змагання, одиночний заїзд, за результатами якої визначаються водії, допущені до фінальної частини змагань.
- 2.4. ПАРНІ ЗАЇЗДИ** - обов'язкова частина змагань, у яких беруть участь пари водіїв, сформованих за результатами кваліфікації за схемою, вказаною у таблиці (додаток 4, 5 до Загального регламенту) змагаються з вибуванням по «олімпійській» системі, в якій визначаються переможець та призери змагань.
- 2.5. ПЕРШИЙ АВТОМОБІЛЬ «А»** - автомобіль, який визначений їхати першим у заїзді.

- 2.6. ДРУГИЙ АВТОМОБІЛЬ «Б»**- автомобіль, який визначено їхати другим у заїзді.
- 2.7. ТОП МАКСИМАЛЬНА ОЦІНКА ЗАЇЗДУ** – досягнення максимальної оцінки заїзду в 100 очок.
- 2.8. ПОВНИЙ ГАЗ (FULLTHROTTLE)** – рух машини з максимально відкритою дросельною заслінкою.
- 2.9. ПЕРЕЗАЇЗД (ONEMORETIME)** – повний перезаїзд першого та другого парного заїзду коли не можливо виявити переможця парного заїзду.
- 2.10. НАВМИСНЕ ГАЛЬМУВАННЯ (BRAKEDRIFT)** - гальмування ПЕРШОГО АВТОМОБІЛЯ для створення траєкторних, швидкісних, та інших перешкод для ДРУГОГО АВТОМОБІЛЯ.
- 2.11. ТРАЄКТОРІЯ** - ідеальна лінія, що задана основними суддями, якої водій повинен дотримуватися на трасі. (У більшості випадків траєкторія, що оцінюється, збігається з ідеальною швидкістю на трасі). Загальна оцінка водію буде істотно знижена за недотримання даної траєкторії.
ТРАЄКТОРІЯ - встановлюється внутрішніми і зовнішніми «точками кліппінгу».
Відстань автомобіля від «точок кліппінгу» під час руху по трасі враховується при визначенні оцінки за критерієм ТРАЄКТОРІЯ.
- 2.12. ТОЧКА КЛІППІНГУ** - ключова зона на трасі, в якій автомобіль повинен рухатися в стані заносу задньої осі максимально близько до даної точки, тим самим, дотримуючись встановленої суддями траєкторії.
ТОЧКА КЛІППІНГУ - діляться на внутрішні і зовнішні.
- 2.13. ВНУТРІШНЯ «ТОЧКА КЛІППІНГУ»** - зона на трасі, в якій очки водію визначаються тим, наскільки близько від точки (відміченої спеціальним конусом) проходить передня частина автомобіля (передній бампер), коли автомобіль рухається в заносі.
Внутрішня «точка кліппінгу» розміщується на внутрішній стороні траси, як правило, на вершині повороту.
- 2.14. ЗОВНІШНЯ «ТОЧКА КЛІППІНГУ»** - зона на трасі, в якій очки водію визначаються тим, наскільки близько від точки (відміченої спеціальним конусом) проходить задня частина автомобіля (задній бампер), коли автомобіль рухається в заносі.
Зовнішня «точка кліппінгу» розміщується на зовнішній стороні траси.
- 2.15. КЛІППІНГ ЗОНА** - зона на трасі (може бути тільки зовнішньою), в якій очки водію визначаються тим, наскільки близько від зони, і на скільки довго (відміченої спеціальним конусом або позначена суддями візуально) проходить задня частина автомобіля (задній бампер), коли автомобіль рухається в заносі. «Кліппінг зона» розміщується на зовнішній стороні траси і не може перевищувати 5 метрів.
Судді додатково пояснюють всім учасникам змагання, якою є встановлена 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.
- 2.16. КУТ** - кут заносу автомобіля (відхилення від вісі прямолінійного руху автомобіля), який може задати і контролювати водій протягом руху вздовж всієї ділянки, що оцінюється. Цей фактор особливо важливий при входженні в перший поворот траси. У разі втрати кута заносу, нараховуються штрафні очки за критерієм КУТ.

- 2.17. ШВИДКІСТЬ** - швидкість, яку автомобіль 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 водія користуватися великою потужністю свого автомобіля, щоб під час тривалого занесення не втрачати, а часто і збільшувати свою швидкість руху в заносі.
- 2.18. СТИЛЬ** - енергетика і ефектність, які демонструє водій 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 одним з основних і може додати до загальної оцінки заїзду 40%. Також є моменти, що особливо зазначені суддями, Наприклад, ПОВНИЙ ГАЗ в зоні, яка зазначена основними суддями. Кожен з вказаних елементів враховується виключно в рамках особливостей оцінки вказаних суддями на брифінгу.
- 2.19. ОСНОВНІ СУДДІ**- Три судді які колегіально оцінюють кваліфікаційні та парні заїзди на змаганнях з дрифтингу.

3. СУДДІВСЬКЕ ЗАВДАННЯ ПРОХОДЖЕННЯ ТРАССИ

ОСНОВНІ СУДДІ до початку офіційних тренувань повинні визначити суддівське завдання для учасників, для Кваліфікаційних заїздів та окремо для парних заїздів. Завдання повинно включати в себе конкретні вказівки щодо траєкторії руху в кожній з кліппінг зон, місця для постановок і перекидок, лінію фінішу. Особливі вказівки щодо використання ручного гальма або місць повного газу. Можуть бути й інші додаткові завдання до водіїв. Таке завдання підбирається виходячи з особливості траси та майстерності більшості водіїв які беруть участь у змаганні.

4. ОЦІНКА ОДИНОЧНИХ ЗАЇЗДІВ

- 4.1. Оцінка одиночних кваліфікаційних заїздів здійснюється ОСНОВНИМИ СУДДЯМИ по 4-м основним критеріям:
- Траєкторія (30%)
 - Кут (30%)
 - Стиль (40%)

Всі три заїзди кваліфікації є заліковими.

5. ОЦІНКА ПАРНИХ ЗАЇЗДІВ

- 5.1. Оцінка парних заїздів здійснюється ОСНОВНИМИ СУДДЯМИ за тими ж основними критеріями, що і одиночні заїзди: траєкторія і кут. Швидкість і стиль НЕ входять в оцінку парних заїздів.
- 5.2. Індивідуальні критерії оцінки залікових заїздів, а також помилки, пов'язані із втратою траєкторії, кута заносу, синхронністю, навмисного гальмування і т.п. будуть вказуватися ОСНОВНИМИ суддями на брифінгах змагання у вигляді суддівського завдання.

1. Втрата траєкторії - візуальний вихід з заданої суддями траєкторії (за межі лінії траси, кліппінг зон, суддівського завдання, тощо);
 2. Кут заносу – визначається візуальним сприйняттям основних суддів. В ключових моментах (вказаних суддями) кут заносу обох водіїв не має сильно відрізнятись.
 3. Синхронність – найважливіший критерій оцінки парного заїзду. Синхронність важлива у таких відрізках траси: вхід в оцінюваний відрізок, кліппінг зони, точки кліппінгу, перекладка, вихід з оцінюваного відрізка. Визначається візуальним сприйняттям основних суддів.
 4. Навмисне гальмування – цей критерій не оцінюється негативно, але й не підтримується. Воно не враховується помилкою або перевагою у загальному заїзді. Згідно завдання водія, який рухається позаду – він повинен синхронно повторювати кваліфікаційне завдання першого, виходячи з цього – гальмування, як помилка або перешкода, буде розцінюватися виключно помилкою водія першого автомобіля (згідно його кваліфікаційного заїзду).
 - 5.3. Враховуючи індивідуальні особливості кожної траси-локація Судді під час брифінгу визначають особливості оцінки та визначають завдання для проходження тої або іншої траси. Недотримання вказівок суддів, оголошених на брифінгу призводить до зниження оцінки.
 - 5.4. Судді розподіляють очки між учасниками парного заїзду (наприклад, якщо один із водіїв виступив краще іншого, то оцінки їм будуть виставлені відповідно. Якщо, приміром, обидва водії показали однакову майстерність, то оцінка буде виводитися за кількістю помилок у співвідношенні до парного заїзду). Перший водій має рухатись відповідно до свого кваліфікаційного заїзду, другий – синхронно повторювати рухи першого, з погіршенням на завдання, ширину траси, реальну дистанцію, тощо. У випадку розвороту одного з водіїв під час парного заїзду, він автоматично отримує 0 очок, в той час як його опонент заробляє всі плюси парного заїзду. У разі якщо обидва водії допустили розворот, то 0 очок отримує той, хто зробив розворот першим, другий – має невелику перевагу.
 - 5.5. Під час парного заїзду на оцінюваній ділянці може знаходитися тільки два автомобілі учасників заїзду. Парний заїзд являє собою складову сітки змагань "ТОП-16".
У парному заїзді беруть участь два автомобілі-суперники **ПЕРШИЙ** автомобіль Під час першого проїзду оцінюваної ділянки **ПЕРШИЙ** знаходиться позаду автомобіля **ДРУГИЙ** (набрав більшу кількість очок у кваліфікації).
- Під час другого заїзду суперники міняються місцями.
- 5.6. Впродовж всього заїзду автомобіль, що йде другим, не має права обганяти перший автомобіль. Обгоном вважається випередження другим автомобілем Б першого автомобіля А, що йде попереду по внутрішній або зовнішній траєкторії і прихід до фінішу другого автомобіля першим.
 - 5.7. Обгін дозволений тільки у разі безвихідної ситуації - втрати траєкторії першого автомобіля або якщо цим можна уникнути зіткнення.

- 5.8. У випадку рівності оцінки, за рішенням основних суддів можливий повний повторний заїзд **ПЕРЕЗАЇЗД (ONE MORE TIME)**, або тільки перезаїзд останньої битви, (**SAT ENDEZ**).
- 5.9. Кількість перезаїздів визначається основними суддями, але їх не повинно бути більше трьох.
- 5.10. Автомобілі на старті встановлюються суддями в стартову позицію паралельно один одному.
Автомобілі набирають швидкість синхронно до початку оцінюваної ділянки або до зони, визначеної суддями на брифінгу. Між першим і другим автомобілями повинна бути відстань не менше ніж в корпус-три (залежить від траси, вказується суддями) при вході в ділянку, що оцінюється. Другий автомобіль Б повинен зайняти свою позицію до входу в ділянку, що оцінюється.

Переможець парного заїзду має право просування на наступний рівень сітки змагань, з врахуванням особливостей використання таблиць DE.

6. НАРАХУВАННЯ ОЧОВ У ПАРНИХ ЗАЇЗДАХ

- 6.1. Кількість очок парного заїзду залежить від:
- Кут;
 - Відстань другого автомобіля щодо першого при вході в дільницю і фініші - оцінка регламентованого входу в ділянку (1-3 корпуси) і збереження цієї відстані на фініші - його збільшення або скорочення.
 - Повтор траєкторії - на брифінгу парних заїздів суддями вказується ідеальна лінія для проходження траси, а так само зони в яких пілоти повинні підкорятися показанням суддів, наприклад: ідеальна лінія може бути не укріплена всіма «точками кліппінгу» і зонами зазначеними в кваліфікації. Лінія може і повинна набувати значимість в зонах зазначених саме для парних заїздів (визначаються суддями). Задана траєкторна лінія повинна дотримуватися автомобілем **ПЕРШИМ**. Завдання автомобіля **ДРУГИЙ** повторити ідеальну лінію з урахуванням парного дріфту і зміщення «заносу», а значить передбачати траєкторну помилку або привілей першого. На це потрібен час, тому існує похибка у куті і паралельності автомобілів в заносі. Дана похибка не враховується в ЗОНАХ значущості, а значить проблема НЕ паралельності повинна вирішуватися поза цими ЗОНАМИ.
- 6.2. Ввічливість проходження ділянки щодо суперника.
ПРИКЛАД: включає в себе «БРЕЙКДРІФТ» - гальмування **ПЕРШОГО** автомобіля для створення траєкторних і швидкісних проблем для **ДРУГОГО автомобіля**, повільний вхід в оцінювану ділянку при високій потужності **ПЕРШОГО автомобіля**. Про всі подібні випадки водії будуть сповіщені на брифінгу при встановленні завдання для проходження траси. Передбачається покарання за явне гальмування.

- 6.3. Наближення **ДРУГОГО** автомобіля під час проходження ділянки: судді оцінюють не тільки відстань між автомобілями учасників на старті і фініші, але і можливе наближення **ДРУГОГО** автомобіля до **ПЕРШОГО** в межах оцінюваної ділянки. Якщо в якийсь момент проходження траси другої автомобіль рухався дуже близько до першого, судді додають очки другому.
- 6.4. **КЕРОВАНІЙ ФІНІШ** - контрольований дріфтинг після фінішу, дуже важливий критерій для оцінки чесності фінішного маневру.

7. НЕПРИПУСТИМИ ПОМИЛКИ І ЗМІНА ПОГОДНИХ УМОВ

- 7.1. Загальна кількість очок у спробі прирівнюється до нуля, якщо :
- Автомобіль розвернуло під час заносу і він 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 (більше 5 сек.) або неодноразово по проходженню оцінюваного заїзду.
- 7.2. Якщо сталася різка зміна погодних умов (сильний вітер, дощ, сніг, град, критичне зниження видимості, зміна стану покриття траси і пр.), 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.
- 7.3. Якщо в зв'язку з виникненням форс-мажорних непередбачених обставин проведення змагання було припинено та його продовження є неможливим, переможець може бути визначений за результатами заїздів кваліфікації.