

УТВЕРЖДАЮ:
Генеральный директор
АНО «СОК»

А.В. Хухорев

«___» _____ 2025_г.

РЕГЛАМЕНТ

Любительского Кубка по летнему дрифту

БИТВА ЗА МОСКВУ 2025

Г. Москва
2025 год

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Соревнование БИТВА ЗА МОСКВУ (далее – соревнование) является любительским, однодневным, не классифицируемым соревнованием.

1.2. Нормативным документом, регламентирующим проведение соревнования, являются настоящие Правила; «Правила судейства спортивных соревнований по дрифту», установленные РАФ, которыми следует руководствоваться во всех случаях, не оговоренных в настоящем регламенте.

1.3. Организатором соревнования является АНО «СОК»

1.4. Официальные лица:

1.4.1. Руководитель соревнования – по назначению

1.4.2. Главный секретарь – по назначению на день соревнований

1.4.3. Технический комиссар – по назначению

1.4.4. Судья при участниках – по назначению

1.5. Официальная информация во время соревнования публикуется на официальном табло, находящемся в паддоке.

1.6. Соревнование является одноэтапным:

Дата проведения – 07.09.2025г.

1.7. Режим тишины на территории проведения соревнования – с 21:00 до 10:00.

2. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

2.1. ВОДИТЕЛИ И УЧАСТНИКИ

2.1.1. К участию в официальных соревнованиях допускаются Водители не моложе 18 лет (водители до 18 лет должны предоставить нотариально заверенное согласие обоих родителей на участие ребенка в соревнованиях).

2.1.2. На участника непосредственно возлагается вся ответственность за неукоснительное соблюдение требований настоящих Правил, решений организатора, а также выполнение указаний судей и комиссаров.

2.1.3. Во время административной проверки участник обязан предъявить полностью заполненную заявочную форму.

2.1.4. Участник, не обладающий, по мнению судейской бригады, достаточным уровнем подготовки и представляющий опасность для зрителей, прочих участников соревнования или официальных лиц соревнования, может быть не допущен к участию в соревновании либо отстранен от участия в соревновании в любой момент решением главного судьи.

2.1.5. Количество участников соревнования ограничено – 32 участника, при этом организатор оставляет за собой право на 5 “wild card”*, сверх ограниченного количества участников.

* wild card - особое приглашение на соревнование спортсмену или команде в обход стандартных требований для участия в данном соревновании.

2.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

2.2.1. Заявкой на участие в соревновании является полностью заполненная заявочная форма.

2.2.2. Подписав заявку, участник тем самым заявляет, что он:

- Принимает условия проведения соревнования;
- Ознакомлен с Правилами соревнования, Техническими требованиями и другими регламентирующими нормативными документами, в т.ч. данный регламент, и обязуется их соблюдать;
- Освобождает организатора от ответственности за возможные убытки и ущерб, нанесенные участнику и его имуществу во время соревнований, так и за ущерб и убытки, причинные участником третьим лицам и их имуществу;
- Обязуется беспрекословно выполнять указания и решения организатора и судей.

2.2.3. Каждый водитель вправе участвовать на одном автомобиле. Водитель вправе иметь запасной автомобиль, который должен быть указан в заявке. Замена автомобиля возможна не позднее начала заездов стадии топ4.

2.2.4. Не допускается участие двух водителей на одном автомобиле.

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

2.3. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

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

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

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

3.2. Работы с автомобилем могут производиться в паддоке (при обязательном использовании «подложки», размером не менее 3х5м. для каждого автомобиля), а также в предстартовой зоне во время проведения заездов с ТОП32 до финала. Подложка в предстартовой зоне не требуется.

3.3. На месте стоянки автомобиля в паддоке необходимо наличие огнетушителей, общим объемом не менее 3 литров на один автомобиль.

3.4. Водители, принимающие участие в тренировке, квалификации и гонке, обязаны быть в гоночном шлеме и в одежде с длинными рукавами, а также использовать перчатки для автоспорта или картинга. Рекомендовано использование гоночного комбинезона.

3.5. При движении водителей самостоятельно вне трассы (в паддоке), скорость движения не должна превышать 20 км/ч. За нарушение данного требования последует устное предупреждение, за повторное нарушение – штраф в размере стартового взноса, за последующее нарушение – дисквалификация.

3.6. Если у водителя во время тренировки или гонки возникли технические проблемы с автомобилем, не позволяющие продолжить заезд, он должен покинуть трассу наиболее безопасным способом.

3.7. Если у водителя во время тренировки или гонки возникли технические проблемы с автомобилем, не позволяющие покинуть трассу, он должен поднять руку вверх, высунув из окна и дожидаться эвакуации, не покидая автомобиль.

3.8. Руководитель гонки имеет право остановить соревнование в случае возникновения опасности для здоровья и жизни людей, находящихся на трассе. В этом случае, водители обязаны снизить скорость до безопасной и двигаться в паддок со скоростью не более 20 км/ч, с готовностью к внезапной остановке. Сигналом к остановке гонки являются красные флаги, показываемые судьями. Зеленые флаги, показываемые судьями, служат сигналом к продолжению движения.

3.9. Решение по факту полной погрузки авто может принимать одно из перечисленных лиц:

- руководитель гонки
- спасатель
- технический комиссар

3.10. Движение в зоне паддока производится в ОДНОСТОРОННЕМ направлении: по часовой стрелке, где в паддоке автомобили двигаются от выезда с трека до первого бокса, а выезд на трек реализован через зону ПИТЛЕЙН.

3.11. На треке строго запрещено курение в любых видах и формах, включая электронные и парящие средства, а также средства нагревания табака. Штраф 5000р.

3.12. Курение в паддоке разрешается только в специально отведенных для этого зонах. В палатках, зоне фуд корта, зоне брифинга и других зонах паддока строго запрещено курение в любых видах и формах, включая электронные и парящие средства, а также средства нагревания табака. Штраф 5000р.

4. ДОПУСК К СОРЕВНОВАНИЮ

- 4.1. Для допуска к соревнованию участник обязан пройти следующие процедуры: подать заявку установленной формы; оплатить заявочный взнос; пройти административную проверку; пройти техническую инспекцию; пройти медицинский осмотр.
- 4.2. В случае принятия решения о допуске участника к соревнованию, ему присваивается номер, который заносится в заявочную форму и в протокол соревнования, а участнику выдается соответствующий комплект наклеек с номером и комплект наклеек обязательной рекламы.
- 4.3. Административная проверка проводится секретарем соревнования в секретариате в соответствии с расписанием.
- 4.4. Медицинская проверка проводится в секретариате врачом соревнования. В течение соревнования могут быть проведены повторные медицинские проверки участников не позднее 10 минут до заезда соответствующего участника. Водитель, не прошедший медицинскую проверку, не допускается к заездам.
- 4.5. Предварительная техническая инспекция проводится в паддоке перед началом квалификационных заездов. На ПТИ представляются автомобили, полностью готовые к соревнованию, в том числе с обязательными надписями и наклейками. При выявлении несоответствия автомобиля Техническим Требованиям, указанные замечания должны быть устранены Участником до окончания ПТИ.
- 4.6. Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде автомобилей на дистанцию с целью проверки готовности автомобилей, устройств безопасности и экипировки водителей к заезду.
- 4.7. Техническая инспекция может быть организована во время соревнования несколько раз, если руководитель гонки сочтет это необходимым.
- 4.8. Автомобили, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде (тренировка, гонка) не допускаются.
- 4.9. Допущенный к участию в соревновании участник обязан разместить на указанном организатором месте автомобиля полученный комплект наклеек.
- 4.10. Автомобиль участника должен быть чист и иметь соответствующий внешний вид.
- 4.11. Организатор вправе обязать участника удалить находящиеся на автомобиле наклейки, не имеющие отношения к соревнованию.
- 4.12. По окончании проверок секретариат публикует списки допущенных водителей.
- 4.13. Принимая участие в данном мероприятии, участники спортивного соревнования и аккредитованные лица отказываются от права требовать у Организатора или его официальных представителей возмещение любого ущерба, понесенного ими в результате участия в спортивном мероприятии.
- 4.14. Под автомобилем участника в обязательном порядке должна присутствовать «подложка», из маслостойкого герметичного материала, не менее чем в размер автомобиля + 50см с каждой стороны.

5. ТРЕНИРОВКИ

- 5.1. К тренировкам допускаются только зарегистрированные участники, прошедшие административные и технические проверки.
- 5.2. Перед началом тренировки Главный судья проводит БРИФИНГ для водителей и участников, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием начала и конца ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА, расположение вышки СУДЕЙ и КОНТРОЛЬНЫХ ТОЧЕК. БРИФИНГ проводится Главным судьей соревнования.
- 5.3. Выезд на тренировку может осуществляться как группами, так и в порядке общей очереди. Количество групп и их участники формируются согласно решению Главного судьи соревнования. Длительность тренировки каждой группы определяется на каждом этапе дополнительно.

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

6. КВАЛИФИКАЦИЯ

- 6.1. Квалификация проходит путем прохождения водителем зачетного участка трассы.
- 6.2. Количество попыток ограничено двумя, при этом в итоговом протоколе учитывается лучшая попытка. В случае равенства результатов учитывается вторая по результативности попытка.
- 6.3. Во время квалификации проводятся одиночные заезды.
- 6.4. Руководитель гонки оставляет за собой право ограничить количество квалификационных заездов для участников, в случае нарушения графика проведения мероприятия.
- 6.5. По результатам квалификационных заездов для участия в финальных заездах (ТОП32) отбирается 32 водителя, прошедших трассу с наибольшим количеством баллов.
- 6.6. При отказе любого из 32 водителей от участия в финальных заездах на их места приглашаются обладатели 33-го и т.д. результатов квалификации.
- 6.7. При обеих нулевых попытках участник не проходит до ТОП 32.

7. ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ.

- 7.1. Состав Финальных заездов объявляется не менее чем за 15 мин. до старта первого официального заезда.
- 7.2. Выезд участника заезда в предстартовую зону допускается только по разрешению судьи выпуска.
- 7.3. Водитель, не обеспечивший подачу автомобиля к месту формирования заезда (в зону предстарта), считается проигравшим заезд.
- 7.4. Тридцать два лучших водителя по результатам одиночных квалификационных заездов формируют «ТОП 32», где проводятся парные заезды. Участники из «ТОП 32» формируют сетку парных заездов согласно схеме (ПРИЛОЖЕНИЕ №2 настоящих Правил).
- 7.5. Шестнадцать победителей каждого из 16 парных заездов «ТОП 32» проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 16».
- 7.6. Восемь победителя каждого из 8 парных заездов «ТОП 16» проходят в следующий тур соревнования – «ТОП 8» (четвертьфинал).
- 7.7. В «ТОП 4» (полуфинале) 4 победителя парных заездов из «ТОП 8» формируют следующие 2 парных заезда.
2 проигравших в 2 парных заездах «ТОП 4» (полуфинала) соревнуются в парном заезде за 3-4 места. Победитель парного заезда за 3-4 места получает 3-е место на соревновании.
- 7.8. Два победителя парных заездов «ТОП 4» (полуфинала) проходят в следующий тур - Финальный парный заезд за 1-2 места. Победитель финального парного заезда получает 1-е место на соревновании.
- 7.9. При объявлении начала парных заездов все водители определенные парами согласно сетки «ТОП 32» покидают паддок и выстраиваются в предстартовой зоне. Механики водителей в количестве не более 2-х человек с инструментом и запасными колесами могут находиться в предстартовой зоне автомобилей для оказания технической помощи своему водителю.

8. ПРЕДСТАРТОВАЯ ЗОНА.

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

8.5. Если водитель не явился на старт в течение 2-х минут, с момента приглашения маршала, автоматически запускается 5-минутный тайм-аут, по истечению которого ему присуждается поражение в данном заезде.

8.6. Все работы с автомобилем во время участия в парных заездах проводятся в специально выделенной и обозначенной конусами зоне «ХОТ ПИТ».

8.7. После проигрыша в парных заездах участник и сопровождающий состав вместе с техникой, должны покинуть зону предстарта в перерыве между стадиями (ТОП32-ТОП16-ТОП8)

9. СУДЕЙСТВО

9.1 Судейство одиночных и парных заездов проходит в соответствии с правилами дрифта РАФ. <https://raf.su/download/e4a09e71b1e087d5ef0f12ab8db018c8a3080d60>

10. ПЕНАЛИЗАЦИЯ

10.1. За нарушения требований, предусмотренных данным регламентом, и неуважительное отношение или поведение в сторону участников или Организаторов соревнования, Организатор гонки может применять к участникам/водителям следующие меры воздействия, в том числе:

- замечание или общественное порицание.
- денежный штраф;
- проигрыш в заезде;
- аннулирование результата в заезде;
- **исключение из соревнования, без допуска к последующим соревнованиям.**

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

11. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ СОРЕВНОВАНИЯ. НАГРАЖДЕНИЕ

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

11.2. Звание Победителя соревнований по дрифту БИТВА ЗА МОСКВУ разыгрывается в личном зачете.

11.3. Личный зачет разыгрывается по сумме баллов за квалификацию и парные заезды.

11.4. Начисление баллов Личного зачета производится по следующей таблице:

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

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

**к Правилам организации и проведения соревнований по дрифту
«БИТВА ЗА МОСКВУ»**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

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

1. АВТОМОБИЛИ УЧАСТНИКОВ

1.1. Допускаются легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, подготовленные в соответствии с настоящими «Техническими Требованиями к легковым автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифту» (далее – ТТ), кузовные автомобили с закрытыми колесами. Разрешены типы кузовов: купе, седаны, хетчбеки, универсалы.

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

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

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

2. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

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

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

2.2.1. Допускается использование сидений с откидывающейся спинкой.

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

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

2.4. Салон автомобиля должен быть отделен от моторного отсека и топливного бака, включая его заправочную трубу и горловину, перегородками из негорючего материала, непроницаемыми для жидкостей и пламени. Моторный щит при этом может подвергаться модификациям, при этом материал должен быть такой же, что и предусмотренный заводом изготовителем.

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

2.6. Рекомендовано использование функционирующего наружного привода выключателя электрооборудования. Наружный привод выключателя должен быть установлен перед лобовым стеклом либо на любой внешней кузовной части автомобиля. Для его размещения допускается

минимально необходимая доработка кузова. Наружный привод выключателя должен быть обозначен красной молнией в голубом треугольнике с белым кантом. Каждый кант треугольника должна быть длиной не менее 12 сантиметров.

2.7. Рекомендовано оборудование автомобиля системой пожаротушения, соответствующей требованиям ст.253.7.2 Приложения «J» МСК FIA или Приложению 6 п.3.7 КиТТ (Система «МАГ»).

2.8. Не допускается утечка каких-либо жидкостей или горюче-смазочных материалов из автомобиля.

2.9. При наличии заводских боковых стекол, включая задние боковые, необходимо заклеить их в прозрачную или тонировочную пленку.

3. ДОПУСТИМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ

3.1. Механизмы открывания – закрывания дверей, по крайней мере, водительской и передней пассажирской, должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции.

3.2. Допускается удаление серийного замка капота при наличии наружных фиксаторов капота, предотвращающих самопроизвольное открывание капота на ходу.

3.3. Запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова.

3.4. Разрешено усиление кузова материалом, прилегающим к нему и повторяющим форму без изменения внешнего вида, при этом изготовление кронштейнов крепления двигателя, трансмиссии и подвески может отходить от этих требований.

3.5. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось по рекомендациям ст. 279 Приложения «J» МСК FIA для дивизиона «2». При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.

3.6. Допустима замена любых навесных панелей на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов).

3.7. Допускается применение оригинального и альтернативных производителей лобового стекла специально изготовленного фабричным способом для конкретного автомобиля.

3.8. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной не менее 3мм. Рекомендуется их вклеивание или установка соответствующих уплотнителей.

3.9. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната.

3.10. Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами. Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек – недопустимо.

3.11. Не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера.

3.12. Буксировочные проушины.

3.12.1. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксировочные проушины.

3.12.2. Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки автомобиля, из-за пределов трассы, а также буксировки повисшем на снежном бруствере автомобиля.

3.12.3. Серийные проушины рекомендуется заменить другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин.

3.12.4. Буксировочные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым или желтым) цветом. При расположении проушин снизу автомобиля, на бамперах или спойлерах, таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.

3.12.5. Буксировочные проушины не должны выступать за вертикальную проекцию бамперов.

3.13. Разрешается монтаж в крышу автомобиля люков и прочих элементов забора воздуха или отвода воздуха из салона сечением не более 0,125 м².

3.14. Во время классифицируемых заездов на трассе запрещается открывать боковые стекла более, чем на ширину ладони. При этом допускается полное открытие бокового стекла, при наличии устройства для удержания рук пилота.

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

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

3.15.2. Стоп сигналы должны быть исправны.

4. ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ

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

4.2. Система выпуска

Система выпуска не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Система выпуска должна быть металлической и обеспечивать вывод выхлопных газов за границы кузова автомобиля. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля.

4.2.1. Система выпуска не должна выступать за вертикальную проекцию автомобиля.

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

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

4.5 Топливная система

4.5.1. Количество, марка и расположение топливных насосов свободные.

4.5.2. Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа. При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени.

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

4.6. Система смазки и вентиляции картера

4.6.1. Система смазки свободная, в том числе с сухим картером. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове, которые должны быть закрыты металлической сеткой. Масляные магистрали должны быть металлическими или авиационного типа в металлической оплетке.

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

4.7. Наддув

4.7.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа.

4.7.2. Интеркуллер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-вода, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах внешнего контура кузова. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове.

4.8. Система охлаждения.

4.8.1. Вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура ее срабатывания свободные. Термостат также свободный.

4.8.2. Экраны и воздуховоды, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним, свободные.

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

4.8.4. Трубопроводы охлаждающей жидкости свободные. Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра.

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

5. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

- 5.1. Разрешается установка любого рулевого колеса только с замкнутым ободом.
- 5.2. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.
- 5.3. Допускается замена рулевой колонки на нестандартную при условии надежного крепления.

6. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

- 6.1. Все автомобили должны иметь тормозную систему.
- 6.2. При расположении указанных магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки – как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником – допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены. В случае прохождения тормозных магистралей по салону, магистрали должны быть выполнены из металлических трубок либо шлангов с внешним металлическим армированием.
- 6.3. Оригинальные резиновые тормозные шланги также могут быть заменены гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры.
- 6.4. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.
- 6.5. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.
- 6.6. В любом случае должны применяться тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского (промышленного) изготовления.
- 6.7. Разрешено устанавливать тормоз с гидроприводом, действующий на заднюю ось.

7. ТРАНСМИССИЯ

- 7.1. Маховик свободный.
- 7.2. Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.
- 7.3. Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

8. КОЛЕСА И ШИНЫ

- 8.1. Колесные диски свободны по конструкции, но должны быть заводского изготовления.
- 8.2. Диски, изготовленные из магния а также сплавов его содержащим, запрещены.
- 8.3. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки. Болты должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.
- 8.4. Декоративные колпаки колес должны быть удалены.
- 8.5. Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы.
- 8.6. Допускается использование проставок, обеспечивающих изменение крепежного размера дисков (сверловки).
- 8.7. Разрешается применение только нешипованных шин, сертифицированных для дорог общего пользования. Шины не должны иметь механических повреждений.
- 8.8 Для размеров **R17** и **R18** организатором соревнования предусмотрено использование «моношины» KINFOREST KF550 на задней оси.
- 8.9. Для размеров R16 и меньше запрещается использование полусликов на задней оси. В частности, такие производители и модели шины, как:
 - Goodride\Westlake sport RS
 - Toyo r888r\R1R
 - Achilles 123s
 - Kenda KR20A
 - Sailun Gene R Pole D
 - Valino
 - Tri-Ace
 - Yokohama AD08RZ

- Michelin любой модели

А также другие шины типа полуслик.

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

8.10. Размер и бренд шины для передней оси не регламентирован.

9. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

9.1. В любом случае аккумулятор должен быть надежно закреплен. Для этого рекомендуется усиливать оригинальное крепление аккумулятора. При этом допускаются доработки кузова, как то: сверление дополнительных крепежных отверстий в площадке аккумулятора, а также приваривание дополнительных проушин для закрепления аккумулятора.

9.2. Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения. Аккумулятор может быть размещен в салоне позади сиденья водителя или багажнике автомобиля. Аккумулятор должен быть прикреплен к кузову с использованием металлического гнезда (площадки) и двух металлических скоб с изоляционным покрытием, прикрепленных к основанию с помощью болтов (винтов). Аккумулятор, расположенный в салоне (даже если это штатное расположение), должен быть закрыт пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек электролита и закрепленным независимо от аккумуляторной батареи.

9.3. Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Зазоры в этих отверстиях должны быть уплотнены. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.

9.4. Допускаются необходимые доработки жгутов для подключения Главного выключателя электрооборудования.

9.5. Пучки проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению, а клеммы АКБ обязательно должны иметь изолирующие колпачки

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

10. ПОДВЕСКА

10.1. Все автомобили должны иметь подвеску. Обязательно наличие, по крайней мере, одного амортизатора на каждом колесе.

10.2. Упругие элементы (пружины, торсионы, листовые рессоры и т.п.) подвески свободные.

10.3. Ограничители хода сжатия свободные.

10.4. Разрешается замена всех эластичных шарниров подвески на более жесткие.

10.5. Амортизаторы (или вставные в стойку амортизаторные патроны) свободные. Разрешается применение амортизаторов с выносными камерами, а также амортизаторов с внешней регулировкой характеристик сопротивления.

10.6. Разрешается замена оригинальных опор стоек и амортизаторов подвески на жесткие опоры, в том числе со сферическими шарнирами (ШС), Расположение центра шарнира верхней опоры может быть смещено от центра оригинального отверстия стакана кузова.

10.7. Стабилизаторы поперечной устойчивости свободные.

10.8. Углы установки колес свободные.

11. БАЛЛАСТ

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

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

12. ЭКИПИРОВКА УЧАСТНИКОВ

12.1. Обязательно использование шлема закрытого или открытого типа.

12.2. Водителям рекомендуется использовать авто-спортивный гоночный комбинезон и подшлемник.

12.3. Наличие автоспортивных или картинговых перчаток обязательно.

к Правилам организации и проведения соревнований по дрифту
«БИТВА ЗА МОСКВУ»

СХЕМА ПРОВЕДЕНИЯ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ

