

Специален правилник

Дрифт

Съдържание

I. Общи положения.....	3
II. Протичане на състезанието и правила.....	4
1. Национален дрифт шампионат.....	4
2. Задължения на участниците.....	4
3. Регистрация и записване за участие.....	4
4. Състезателен номер.....	5
5. Технически преглед.....	5
6. Брифинг на пилотите.....	6
7. Старт и правило „5 минути”.....	6
8. Тренировка.....	6
9. Квалификация.....	7
10. Тандемни битки-батъли.....	7
11. Състезание.....	7
12. Точки.....	7
13. Обявяване на резултати.....	7
III. Съдийство.....	7
1. Съдия.....	7
2. Критерии за оценяване на квалификация.....	8
3. Оценяване на тандемните битки.....	8
4. Безопасност на пистата.....	10
5. Сигнализация.....	10
6. Ограничение на скоростта.....	10
7. Интерпретация и промяна на правилата.....	10
8. Отмяна на състезание.....	10
9. Задължение за познаване на регламента.....	10
IV. Технически изисквания.....	10
1. Основни технически изисквания.....	10
2. Джанти и гуми.....	11
3. Окачване.....	11
4. Купе.....	11
5. Гориво.....	12
6. Спирачки.....	12
7. Двигател.....	12
8. Трансмисия.....	12

9. Електрически изисквания.....	12
10. Седалки и колани.....	12
11. Екипировка.....	13
12. Колани за теглене.....	13
13. Светлини.....	13
14. Интериор.....	13
15. Огледала за обратно виждане.....	13
16. Акумулатор.....	13
17. Охладителна система.....	13
18. Изпускателна система.....	14
19. Пожарогасител.....	14
20. Предпазна клетка.....	14
V. Заключителни разпоредби.....	15

Приложения

I. Общи положения-

Дрифтът е спортна дисциплина от масовия спорт, спадаща към моторните спортове.

Националният Дрифт Шампионат е легитимно организиран, състоящ се от отделни кръгове, регулирани от настоящия регламент, приет от комисията по дрифт към Българската Федерация по Автомобилен Спорт в състав:

- Владимир Илиев Ваклинов – председател;
- Силвио Радославов Гоцев – заместник председател;
- Рая Миленова Горанова – секретар на комисията;
- Мартин Гергиев Горанов – технически отговорник;
- Петър Стефанов Стефанов – отговорник по сигурността;
- Волен Василев Василев – член;
- Йордан Илианов Батаклиев – член;
- Пламен Николов Петков – член;
- Цветомира Мициславова Дининска – отговорник медийно отразяване.

Определение

Дрифтингът е високо техничен моторен спорт, в който пилот контролира автомобил, докато той се плъзга странично с висока скорост в предварително определено трасе. Дрифтингът прилича много на рали състезание, провеждащо се на лед, но с тази разлика, че се прави на асфалтови покрития и целта е трасето да бъде преминато с определена скорост, ъгъл, изпълнение и стил, без да се гледа времето за изпълнение, както е при другите моторни спортове. Дрифт автомобилите обикновено са компактни от среден клас, задно задвижване спортни автомобили. Основната задача е да се прилага достатъчно мощност или друга техника за пилотиране, така че да се наруши сцеплението на задните гуми и по този начин да се стартира /иницира/ странично плъзгане /слайд/, докато автомобилът продължава да се движи напред. След като започне дрифтът, той трябва да се поддържа през цялото трасе посредством мощността на двигателя или други техники за пилотиране.

В състезанията от Националния Дрифт Шампионат могат да участват всички пилоти, притежаващи ЛИЦЕНЗ Б по дрифт, издаден от БФАС.

Всички правила и изисквания, неуредени в този специален правилник, се приемат за уредени от Закона за спорта и регламенти, приети от FIA за тази дисциплина.

Специалният правилник, регламентът за провеждане на състезания и приложенията към тях могат да бъдат променени само и единствено от Комисията по Дрифт в БФАС. При промяна в специалния правилник, регламента за провеждане на състезания и приложенията към тях, комисията се задължава да информира своевременно всички организатори, пилоти и медии, както и всички пряко свързани с мероприятията лица.

II. Протичане на състезанието и правила

1. Национален Дрифт Шампионат

a) Национален Дрифт Шампионат е автомобилен шампионат от състезателен характер, който се състои от минимум три индивидуални кръга.

b) Националният Дрифт Шампионат има два класа – Про1 и Про2.

c) Всяко състезание трябва да съдържа следните елементи:

- тренировка;
- два квалификационни „ръна“;
- състезателни/тандемни „батъли“;

d) Повърхността, на която се провежда състезанието, трябва да бъде асфалт или бетон.

2. Задължения на участниците

a) Всяко пълнолетно лице в добро здраве и валиден Лиценз Б, издаден от БФАС, може да участва в Националния Дрифт Шампионат.

b) Рейс директорът, спортните комисари и организаторите на състезанието могат да забранят/откажат/преустановят участието на лице, което не отговаря на по-горните изисквания или за което има основателни причини да се смята, че е употребило алкохол и/или наркотични средства.

c) По време на тренировка, квалификация или тандемни битки, страничните прозорци могат да бъдат отворени до 5 см. Напълно отворени прозорци са разрешени само при наличието на каска тип „full face“ със затворен визьор.

d) Употребата на винил/подложка под автомобила в сервизната зона (бокс) е препоръчителна.

e) Всеки пилот може да участва само с един автомобил. Смяната на автомобила след приключването на квалификацията за съответното състезание е забранена. Това правило се изпълнява във всички случаи, без да се взима предвид причината, която е довела до неспособността за участие на съответния автомобил. В случай на прецедент, решението се взема от организаторите на Националния Дрифт Шампионат;

f) Всички пилоти участват на своя собствена материална отговорност и морал, и отговарят за своята лична безопасност, което те потвърждават чрез подписване на своята индивидуална заявка за участие и декларация за отговорност. Организаторът на състезанието, партньори, спонсори, доброволци и екипът не носят отговорност за щети, нанесени от пилот върху него или негова собственост, на трето лице, автомобил или обект по време на състезанието, за което всеки пилот се съгласява, чрез подписване на декларация за лична отговорност.

3. Регистрация/записване за участие.

a) Организаторът отределя дата за провеждане за кръг от шампионата.

b) Срокът за подаване на заявки и за записване в състезанието се определя с наредба от организатора.

c) На датата на състезанието автомобилите и пилотите трябва задължително да преминат технически и административен преглед. За това организаторът уточнява предварително мястото и часа на провеждането им. Пилот или автомобил, които не се явят на преглед, няма да бъдат допуснати в състезанието.

d) Тренировката започва с начален час, определен от организатора на проявата.

e) В деня на финалите трябва да има поне по един час за свободна тренировка преди квалификацията.

f) В квалификацията пилотите правят по два квалификационни ръна. След провеждане на първи квалификационен рън, състезателят изчаква квалификацията на останалите и след това прави втори такъв.

g) Финалните битки се провеждат по схема „Топ 16“.

h) Таксата за участие е една и съща за всеки един от кръговете и се събира от организатора на дадения кръг. Тя е в размер на 150 (сто и педесет) лева.

4. Състезателен номер

a) Състезателният номер се избира от пилота между числата от 2 до 100. Пилотът се състезава с избрания от него номер през целия шампионат, а не само за конкретно състезание.

b) Състезателният номер трябва да бъде поставен в горната част на предното стъкло и в горната част на двете предни врати на автомобила.

c) Състезателният номер се осигурява от организатора в началото на сезона. Ако участник премахне или повреди стикер, то той трябва да съобщи това на организатора преди следващо състезание, за да му бъде предоставен нов такъв. Всеки нов стикер се заплаща от пилота на себестойност.

5. Технически преглед

a) Техническият преглед се извършва в деня на мероприятиято преди началото на първата тренировъчна сесия в специално обозначена зона, в която автомобилите трябва да бъдат паркирани по време на инспекцията. Първоначалният технически преглед и създаването на досие на всеки автомобил ще се извършват в предварително обявен от организатора на първи кръг ден.

b) Техническият преглед е основен и специалната проверка касае изискванията за безопасност, цялостното състояние на автомобила и техническата му изправност.

c) Техническият преглед се извършва от технически комисар.

d) Всички пилоти трябва да присъстват лично по време на инспекцията, оборудвани със своите екип, каска, ръкавици, обувки.

e) Позволено е отстраняването на технически проблеми на място. След отстраняването им пилотът е длъжен да уведоми техническия комисар, а той да провери за правилното елиминиране на проблема. Всички неизправности трябва да бъдат отстранени за определено от организатора време, след изтичането на което съответният автомобил бива дисквалифициран.

f) Техническият комисар може да направи своеволна/случайна проверка на който и да е състезателен автомобил на участник по всяко време на мероприятияето.

g) Отговорност на пилотите е автомобилите им да бъдат в безупречно техническо състояние през цялото времетраене на състезанието. Ако вследствие на техническа неизправност на състезателен автомобил бъдат нанесени щети или причинени вреди на участника, собственика, на трети лица, на други автомобили и обекти, отговорността се поема лично от участника-собственик.

6. Брифинг на пилотите

a) Преди началото на всяко състезание организаторът трябва да направи брифинг. Присъствието на всички пилоти е задължително.

b) Пилот, който **не се яви** се брифинг, **няма** да бъде допуснат до тренировки, квалификация и тандемни битки.

c) На брифинга пилотите се информират за всички детайли, свързани със състезанието и със състезателното трасе. Всеки пилот може да отправя въпроси за онези части от този регламент и допълнителните приложения, които не разбира напълно.

7. Старт и правило „5 минути“

a) Всеки рън започва с позиционирането на автомобилите със запалени двигатели на стартова линия.

b) В случай, че пилот не се яви на старта за своя квалификационен „рън“ за повече от 3 минути, се счита, че той пропуска този „рън“.

c) Всеки пилот има право да поиска 5 минути „тайм аут“. Това правило може да се прилага преди „батъл“ и между „рънове“. 5-минутното правило е позволено само веднъж за конкретното състезание. Повторно искане за 5 минути може да бъде уважено при малък и голям финал.

d) 5-те минути започват да текат от навлизането на автомобила в сервизната зона/бокс. За коректното отброяване на 5-те минути ще се грижи помощник на стартьора.

e) Старт може да бъде отложен само преди началото на първия „рън“ и с взаимното съгласие на двамата пилота. Отлагането на втория „рън“ е забранено. В такъв случай може да се приложи единствено 5-минутното правило.

8. Тренировка

На всяко състезание трябва да бъдат проведени минимум две тренировъчни сесии с общо времетраене от поне един час и всеки пилот трябва да е направил поне един „рън“. Задължително е осигуряването на тренировка преди квалификация и преди тандемни битки. Редът на провеждането на тренировъчните сесии се определя от организатора на състезанието.

9. Квалификация

a) Квалификацията се състои от 2 непоследователни „ръна“, които се оценяват съгласно точка „Оценяване на квалификация“.

b) Всички пилоти трябва да участват в квалификацията. Пилот, който не е направил поне един пълен квалификационен „рън“, не може да вземе участие в състезанието.

c) Всички пилоти изпълняват своя първи „рън“ съгласно стартов списък, определен от организатора, след което изпълняват и втория „рън“ в същия ред.

d) Пилот, който не се яви на старта и не е съобщил на стартьора, че ще се възползва от 5-минутното правило, пропуска съответния квалификационен рън.

e) Рейс директорът има правото да разреши на пилот да стартира в различен ред от стартовия списък, определен от организатора.

10. Тандемни битки-батъли

a) Шестнадесетте пилота с най-добри резултати от квалификацията се класират за тандемните битки. Първият класиран се състезава срещу последния (16), вторият срещу 15-ти, 3-14, 4-13, 5-12, 6-11, 7-10 и 8-9.

b) В случай, че класиралите се пилоти са по-малко на брой от 16, тези, които нямат опонент, преминават директно към Топ 8. (схема №1 от приложението)

c) Водещият автомобил винаги стартира от външната страна на първия завой.

d) Тандемните битки се базират на два състезателни „ръна“. Пилотът с по-добра квалификация е водещ и този с по-ниска квалификация е следващ автомобил. Пилотите ще получават информация за резултата между всеки рън.

e) Съдийската комисия определя победителя след двата ръна.

11. Състезание

Всяко състезание се състои от две части: квалификация и тандемни битки (Топ 16).

12. Точки

Таблица №1 от приложението.

13. Обявяване на резултати

a) Резултатите от квалификацията на всеки пилот трябва да бъдат обявени до два часа.

b) Резултатите от всяка тандемна битка трябва да бъдат обявявани от стартьора на пилотите и от водещия на публиката;

c) Контестациите в Български Дрифт Шампионат са забранени.

III. Съдийство

1. Съдия

На всяко състезание присъства съдийска комисия, която оценява представянето на пилотите по време на квалификация и тандемни битки, спрямо определени критерии, посочени в този регламент.

2. Критерии за оценяване на квалификация

а) Всеки квалификационен рън се оценява по следните критерии:

- **Линия** – идеалната линия, по която автомобилът трябва да премине. Тази линия е обозначена/маркирана посредством вътрешни клипинг пойнтове и външни зони. Клипинг пойнтовете и външните зони трябва да бъдат маркирани в бял цвят и с определен размер. Вътрешните клипинг пойнтове са точките, през които автомобилът трябва да премине максимално близо с предната си броня, съответно със задната през външните зони. Удрянето/събарянето/преминаването през клипинг пойнт (конус) не е позволено и може да доведе до по-нисък резултат. Точно колко ще бъде занижен резултатът в този случай зависи от субективната преценка на съдийската комисия. Допълнителен критерий, който дефинира линията, е смяната на посоката по време на дрифт (транзишън).

- **Ъгъл** - ъгълът, чрез който автомобилът изпълнява линията или преминава по трасето, или ъгълът на предните колела на автомобила по време на дрифт.

- **Стил** - стилът е най-субективният критерий. Това е възможността на пилота да представи по най-добрия начин останалите два критерия, както и други фактори, като цялостен контрол над автомобила, атрактивност, агресивност и в малък аспект – субективното мнение на съдията;

б) Максималният брой точки, постигнат на квалификация, е 100, като той ще бъде пропорционално разделен както следва:

- **ъгъл – 30;**
- **линия – 30;**
- **стил – 40.**

с) Организаторът си запазва правото на определени трасета да обособява бонус зони, които да носят допълнителни 5 (пет) точки към общия резултат.

д) Зачита се по-високият резултат от двата ръна на всеки пилот.

е) Грешки, които автоматично водят до 0 точки:

- завъртане;
- спиране ;
- две или повече гуми извън трасето;
- изправяне – за изправяне се счита прекъсването/преустановяването на дрифта без значение за колко малко разстояние се е случило това. Незначителната за линията промяна на ъгъла по време на дрифт не се счита за изправяне, а за корекция, което може да доведе до по-нисък резултат;

- противоположна посока на дрифта – автомобилът изпълнява линия или транзишън, които не съответстват на правилната посока и траектория за съответното трасе.

- дрифтът не е започнал след определената на всяко състезание точка за започване на дрифта (initiation point).

3. Оценяване на тандемните битки

а) Водещият автомобил трябва да премине чисто през трасето, правейки възможно най-малко грешки и спазвайки идеалната квалификационна линия. Гонещият автомобил

трябва да премине по същата линия, както водещия автомобил и да се доближи до него възможно най-много. Ако водещият автомобил е извън правилната състезателна линия, тогава гонещият такъв ще поведе в резултата, оставайки в правилната линия. Гонещият автомобил може да избере по-външна линия с цел запазване на близостта между него и водещия автомобил, но не трябва да изпуска клипинг поинтове. Поемането на гонещият автомобил по по-вътрешна(по-къса) линия и/или намаляването на ъгъла (с цел догонване), ще доведе до загуба на същия.

b) Изпреварването не се толерира. Изпреварването е разрешено, само ако водещият автомобил е извън състезателното трасе/линия. То трябва да бъде направено по време на дрифт по безопасен начин. Също така трябва да бъде направено на завой, на който има клипинг поинтове и трябва да бъде направено между клипинг поинта и автомобила на опонента. Изпреварването не трябва да влияе върху линията на изпреварвания автомобил.

c) Сблъсъците и контактът между автомобили на пистата не са разрешени. В случай на контакт между две коли по време на тандемните битки, пилотът, който носи вина за контакта, ще загуби своите точки от това състезание. По своя субективна преценка съдийската комисия може да толерира контакт, който няма значителен ефект върху траекторията на автомобила на опонента.

d) Ако пилот направи някоя от грешките, които водят до 0 точки, то неговият опонент трябва да завърши съответния рън без грешка. Ако и вторият пилот направи грешка, която се наказва с 0 точки, то резултатът и за двамата ще бъде 0.

e) Между старта и точката за започване на дрифта всички автомобили трябва да ускоряват без никакви тактики. Гонещият автомобил трябва да навлезе в трасето максимално близко до водещия автомобил. Прекалено голямото разстояние между автомобилите преди точката за започване на дрифта, ще доведе до загуба в резултата за изоставащия пилот.

f) Водещият автомобил не трябва да намалява своята скорост значително в сравнение със скоростта му по време на квалификация. Умишленото намаляване на скоростта на този автомобил, с цел забавяне на гонещия автомобил и с цел изпълняване на непозволените тактики, води до значителна загуба в резултата на водещия автомобил.

g) Не се смята за предимство прекаленото ускорение между старта и точката за започване на дрифта от водещия автомобил. Ако вследствие на това гонещият автомобил направи грешка или разстоянието между тях е голямо, то се счита, че грешката е направена от водещия автомобил.

h) След приключването на всяка тандемна битка съдийската комисия обявява своето решение. Решенията са както следва:

- пилот А печели;
- пилот Б печели;
- няма излъчен победител;
- преповтаряне (one more time) – преповтаряне на тандемната битка е възможно само след втори рън. Може да се направи само два пъти , след което следва „внезапна

смърт”. „Внезапна смърт” се изпълнява до момента, в който единия от пилотите поведе в резултата. Водещ автомобил е този на пилота с по-висока квалификация.

4. Безопасност на пистата

На всяко състезание трябва да бъде осигурено присъствието на медицински екип и екип на пожарна безопасност.

5. Сигнализация

Следните флагове трябва да бъдат налични и използвани на пистата:

- на старта – национален, зелен или старт-финален флаг;
- на трасето – зелен, жълт и червен.

6. Ограничение на скоростта

Лимитът на скоростта извън трасето е 5км/ч. Пилотите носят отговорност за причинени щети вследствие на превишаване на разрешената скорост.

7. Интерпретация и промяна на правилата

a) Комисията по дрифт си запазва правото да променя този регламент. Ако е нужно, организаторът представя допълнителни инструкции и уведомления относно тези промени.

b) Във всички други случаи, които не са описани в този регламент , организаторът взема решения и прави уведомления относно тези решения.

8. Отмяна на състезание

Организаторът на мероприятиято си запазва правото да отложи или спре състезание по обективни причини или причини, касаещи безопасността и не е длъжен да възстановява каквито и да е разходи на участниците.

9. Задължение за познаване на регламента

Всички участници и техните отбори носят последствията от непочитането, незапознаването или игнорирането на правилата в този регламент.

IV. Технически изисквания

1. Основни технически изисквания

a) всеки автомобил трябва да бъде в изправно техническо състояние без повреди, засягащи сигурността. Техническият комисар може да инспектира всеки автомобил по всяко време на мероприятиято. Ако реши, че използването му не е безопасно за пилота и другите участници, вследствие на слаба техническа поддръжка или несигурни модификации, по негово усмотрение и предложение организаторът може да спре участието на този автомобил в текущото състезание;

b) автомобилите трябва да имат добър и цялостен външен вид. Автомобилите трябва да бъдат измити и чисти както на техническия преглед, така и през цялото състезание, ако метеорологичните условия позволяват.

2. Джанти и гуми

a) Фабричните джанти на автомобила могат да бъдат заменени с други по избор на състезателя.

b) Всички болтове/гайки трябва да са на място и да фиксират джантата.

c) Шпилките не трябва да превишават в дължината си габаритите на автомобила.

d) Предни гуми – разрешено е използването на серийни и специализирани гуми с минимум 3 мм дълбочина на протектора и в двата класа.

e) Задни гуми:

- клас Про1 – разрешено е използването на серийни и специализирани гуми за дрифт;

- клас Про2 – забранено е използването на гуми тип „Семи Слик“.

f) Забранено е използването на гуми тип “Слик” и “Интермедия” и в двата класа.

3. Окачване

a) Всякакви модификации по окачването са разрешени. Разрешено е премахването или поставянето на стабилизиращи щанги.

b) Автомобил, за който техническият комисар по време на инспекция или тренировка е установил, че има неизправност или неправилно монтирано окачване, което влияе на стабилността и създава риск от преобръщане, може да бъде отстранен от участие в състезанието с решение на организатора.

4. Купе

a) Автомобилът трябва да има всички елементи от външния си вид, за да бъде допуснат до състезанието.

b) Заменянето на елементи от купето на автомобила с такива от композитни материали (фибросъкло, карбон, алуминий и т.н.) е разрешено. По купето на автомобила не трябва да има остри ръбове или елементи, които могат да причиняват нараняване или порязване при контакт или допир.

c) Всички капаци на автомобила трябва да бъдат надеждно и здраво закрепени.

d) В случай на повреда по време на състезанието вследствие на удар или друго обстоятелство, всеки пилот е длъжен да уведоми техническия комисар, който трябва да реши дали съответният автомобил може да продължи безопасно своето участие.

e) Наличието на оригинално и здраво предно стъкло е задължително.

f) Всички останали стъкла/прозорци могат да бъдат заменени с такива от друг материал.

g) Забранено е затъмняването на челното и предните странични стъкла.

5. Гориво

a) Всички типове автомобилни горива са разрешени с изключение на газове и метанови уредби.

b) Специалните състезателни резервоари (Racing Fuel cell) са препоръчителни.

c) Забранено е разполагането на резервоари в пилотския отсек. Резервоарите трябва да бъдат разположени в багажното отделение на автомобила и да бъдат преградени или покрити с кутия и одобрени от техническия комисар.

d) Наличието на отдушник на резервоара е задължително.

e) Капачките на резервоара за гориво трябва да бъдат закрепени така, че да не се отварят при удар.

f) Течове на гориво, масло и други флуиди от всякакъв вид не се допускат. Участието на автомобил с такава неизправност ще бъде преустановено до отстраняването ѝ.

6. Спирачки

a) Използването на регулатор на спирачното усилие е разрешен.

b) Спирачните системи, включително апарат, ротор, накладки, маркучи, течност и педал, трябва да бъдат в добър вид и добро работно състояние.

7. Двигател

a) Двигателите са освободени за подмени и модификации.

b) Всички дренажни отвори между двигателния отсек и пилота трябва да бъдат предварително затворени.

c) Картерни газове - препоръчително е да бъдат отведени в система за картерни газове. Забранява се пускането им свободно в двигателния отсек.

8. Трансмисия

Свободна за модифициране.

9. Електрически изисквания

a) Главни електрически прекъсвачи/ключове (cut-off switches) са задължителни и следва ясно да бъдат маркирани, ако са монтирани извън превозното средство. Прекъсвачите/ключовете трябва да гасят автомобила.

b) Електрическата инсталация на автомобила трябва да бъде в подреден вид, добре закрепена и изолирана.

10. Седалка и колани

a) Седалката на водача трябва да бъде закрепена в четири точки към купето. Тя трябва да бъде от тип „корито“ с валидна или изтекла хомологация по FIA и в добро състояние.

b) Коланите трябва да са с минимум четири точков захват и с минимум пет сантиметра ширина, с бърза закопчалка. Коланът трябва да е здраво закрепен към купето.

11. Екипировка

а) Задължителни за пилотите са: обезопасителни каски, костюм/гащеризон с пълна дължина. Гащеризоните е препоръчително да бъдат изработени от пожароустойчиви материали. Не е задължително да имат хомологация. Трябва да бъдат от състезателен тип.

б) Обувки от затворен тип и ръкавици от пожароустойчиви материали са препоръчителни.

12. Колани за теглене

Функционални и видими за теглене колани трябва да бъдат инсталирани както отпред, така и отзад на превозното средство. Монтирани, така че да не стърчат извън габаритите на купето.

13. Светлини

а) Всички автомобили трябва да имат работещи спирачни светлини (стопове). Забранено е затъмняването на задните спирачни светлини.

б) Всички автомобили трябва да имат работеща „стоп“ лента на челното и задното стъкла.

14. Интериор

а) Задължително е наличието на функциониращ измервателен уред за температурата на охладителната течност на двигателя.

б) Наличието на арматурно табло не е задължително.

с) Декоративните панели на вратите могат да бъдат подменени с такива от композитни материали или алуминий. Наличието им е задължително.

д) Подовите стелки, задните седалки, тапицерия и декоративните панели на купето и в багажното отделение могат да бъдат премахнати.

15. Огледала за обратно виждане

Наличието на две външни огледала за обратно виждане е задължително.

16. Акумулатор

Акумулаторът трябва да бъде здраво закрепен. Плюсовата клема трябва да е добре изолирана. Ако акумулаторът е разположен в пилотския отсек трябва да бъде покрит с кутия от електронепроводим материал.

17. Охладителна система на двигателя

а) Охладителната система на двигателя е свободна за модификации.

б) Автомобили с изместена охладителна система изискват одобрение на техническия комисар.

18. Изпускателна система

- a)** Всеки състезателен автомобил трябва да има изпускателна система.
- b)** Всеки автомобил трябва да има система за отвеждане на отработените газове (изключение правят автомобилите с турбо компресори), монтирана така, че да не създава рискове от пожар.
- c)** Звукът от изпускателната система не трябва да надвишава 98 децибела.

19. Пожарогасител

- a)** Пожарогасителят трябва да бъде 2-килограмов, с валидна годишна заверка и да е добре и така закрепен в купето, че да е достъпен от пилота, когато той е със стегнати колани.
- b)** Препоръчва се използването на противопожарна система от механичен или електрически тип.

20. Предпазна клетка

- a)** Предпазната клетка е задължителна.
- b)** Целта на предпазната клетка е да защити пилота/пасажера при евентуално преобръщане на автомобила, сблъсък в препятствие или удар, причинен от друг автомобил. Нейната структура трябва да издържа на компресионните сили, причинени от собствената тежест на автомобила при преобръщане или удар.
- c)** Заваряването може да бъде изпълнено с МИГ или ТИГ заваръчни апарати. Заварките трябва да бъдат добре изпълнени с добър провар и катет. Изпилването и заглаждането на повърността на заварката е строго забранено. Такава заварка ще се счита за лошо изпълнена. Всички тръби трябва да бъдат напълно заварени по цялата им повърхност (360 градуса).
- d)** Огъването трябва да бъде направено само и единствено чрез студено изтегляне, без да се нарушава формата и без да се намалява външният размер на тръбата. Рязането и съединяването на тръба под ъгъл, с цел имитация на „свивка“, на места, които са предназначени за огъване, е забранено. Използването на „колена“ на тези места е забранено. Автомобили с такива предпазни клетки няма да бъдат допуснати до участие.
- e)** Стиковането (напасването) на тръбите трябва да бъде направено по прецизен начин, без да има голямо разстояние на мястото за заваряване. Заварка, която е с широчина на шева по-голяма от 15 мм, ще се счита за прикриваща грешно стиковани тръби.
- f)** На местата, където предпазната каска на пилота може да установи контакт с предпазната клетка, трябва да бъдат поставени подложки с минимална дебелина от 13 мм.
- g)** Предпазната клетка в частта ѝ при шофьорската и пасажерска врата трябва да бъде конфигурирана от минимум 2 тръби, като в най-горната част от позицията на пилота/пасажера височината не трябва да бъде по-малка от 30 см. При вариант с 3 тръби е задължително добавянето на поне още две вертикално разположени тръби.
- h)** Схема на предпазната клетка – схема №2 от приложението.

V. Заключениелни разпоредби

Този, който не изпълнява разпоредбите на длъжностните лица на състезанието (рейс директор, технически комисар, съдия, стартьор, маршал/сигналист и всички от организаторите на шампионата или кръга), ще бъде дисквалифициран и точките от състезанието няма да му се признават за шампионата.

Правилата не се тълкуват, изпълняват се както са написани.

В приложения допълнително ще бъдат добавени схеми за ролбари, колани, седалки, както и образец за заявка и презентационна форма за всеки пилот.

Комисия Дрифт към Българска Федерация по Автомобилен Спорт си запазва правото да променя регламента и правилата при необходимост, като е длъжна да уведоми клубовете и пилотите им, както и организаторите на кръговете с бюлетин.