

# Специален правилник

## Дрифт

### СЪДЪРЖАНИЕ

<b>I. Общи положения .....</b>	<b>3</b>
<b>II. Протичане на състезанието и правила .....</b>	<b>3</b>
1. Български дрифт шампионат .....	3
2. Състезание .....	4
3. Задължение на участниците .....	4
4. Регистрация и записване за участие .....	4
5. Състезателен номер .....	5
6. Технически преглед .....	5
7. Спонсори, представяне и подиум .....	6
8. Брифинг на пилотите .....	6
9. Старт и правило „5 минути“ .....	7
10. Тренировка .....	7
11. Квалификация .....	7
12. Тандемни битки - батъли .....	7
13. Точки .....	8
14. Обявяване на резултати .....	8
<b>III. Съдийство .....</b>	<b>9</b>
1. Съдия .....	9
2. Критерии за оценяване на квалификация .....	9
3. Оценяване на тандемните битки .....	10
4. Безопасност на пистата .....	11
5. Сигнализация .....	11

6. Ограничение на скоростта .....	11
7. Интерпретация и промяна на правилата .....	11
8. Отмяна на състезание .....	12
9. Задължение за познаване на регламента .....	12

#### **IV. Технически изисквания .....12**

1. Основни технически изисквания .....	12
2. Джанти и гуми .....	12
3. Окачване .....	13
4. Купе .....	13
5. Гориво .....	13
6. Спирачки .....	14
7. Двигател .....	14
8. Трансмисия .....	14
9. Електрически изисквания .....	14
10. Седалки и колани .....	15
11. Екипировка .....	15
12. Колани за теглене .....	15
13. Светлини .....	15
14. Интериор .....	15
15. Огледала за обратно виждане .....	16
16. Акумулатор .....	16
17. Охладителна система .....	16
18. Изпускателна система .....	16
19. Пожарогасител .....	16
20. Предпазна клетка .....	16
21. Състезателен номер, стикери, спонсори и брендиране .....	17

#### **V. Сервизен парк, боксове и преходи ..... 18**

1. Сервизен парк .....	18
------------------------	----

2. Боксове .....	19
3. Преходи .....	19

## **VI. Заключителни разпоредби ..... 19**

# **ПРИЛОЖЕНИЯ**

## **I. Общи положения**

Дрифтът е спортна дисциплина от масовия спорт, спадаща към моторните спортове. Български Дрифт Шампионат е легитимно организиран шампионат, състоящ се от отделни кръгове, регулирани от настоящия регламент, приет от Комисията по Дрифт към Българската Федерация по Автомобилен Спорт в състав:

- Йордан Илиянов Батаклиев – председател;
- Волен Василев Василев – заместник председател;
- Петър Даниелов Конов– технически отговорник;
- Петър Стефанов Стефанов – отговорник по сигурността и безопасността;

### **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 със задно задвижване. 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 Български Дрифт Шампионат (БДШ) могат да участват всички пилоти, притежаващи ЛИЦЕНЗ Р или ЛИЦЕНЗ Р1, издаден от БФАС.

Специалния регламент 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 регламент, 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. Български Дрифт Шампионат**

Български Дрифт Шампионат е автомобилен шампионат от състезателен характер, който се състои от минимум 3 индивидуални кръга.

Българският Дрифт Шампионат има два класа – Про1 и Про2.

### **2. Състезание**

Всяко състезание се състои от три части: технически и административен преглед, квалификация и тандемни битки (Топ 32, Топ 16, Топ 8), които завършват с награждаване пред публика.

- a) Всяко състезание трябва да съдържа следните елементи:
  - тренировка;
  - два квалификационни „ръна“;
  - състезателни/тандемни „батъли“;
- b) Повърхността, на която се провежда състезанието, трябва да бъде асфалт или бетон.

### **3. Задължения на участниците**

- a) Всяко пълнолетно лице с валиден целогодишен лиценз или еднократен лиценз със здравна застраховка за събитието, издаден от БФАС, може да участва в БДШ.
- b) Непълнолетни лица могат да участват при изпълнени изисквания на Наредбата на БФАС за съответната година за лицензирането им.
- c) Директора на състезанието, спортните комисари, техническите 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 вещества.
- d) Всеки пилот може да участва само с един автомобил в един кръг. С един и същи автомобил могат да участват двама или повече пилоти по преценка на организатора.

- e) Смяната на автомобила след приключването на квалификацията е разрешена само при установяване на технически проблем и/или невъзможност на съответния автомобил да продължи. В случай на прецедент, решението се взема от организатора на събитието.
- f) Всички пилоти участват на своя собствена материална отговорност, 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, партньорите, спонсорите, доброволците и екипът не носят отговорност за материални и нематериални щети, нанесени от пилот върху него или негова собственост, на трети лица, автомобил или обект по време на състезанието, за което всеки пилот се съгласява, чрез подписване на декларация за лична отговорност.

#### **4. Регистрация и записване за участие.**

- a) Организаторът определя дата за провеждане на кръг от шампионата.
- b) Срокът за подаване на заявки и за записване в състезанието се определя в допълнителния регламент на организатора, но не по късно от 5 (пет) дни преди техническата проверка.
- 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 последователни квалификационни ръна.
- g) Битки се провеждат по схема „Топ 32“, „Топ 16“ или „Топ 8“.
- h) Таксата за участие е в размер на 150 (сто и петдесет) лв. и е една и съща за всеки един от кръговете, и се събира от организатора на дадения кръг. След изтичане на обявения срок за записване или при записване "на място" преди конкретното състезание, организатора може да приеме заявки срещу двоен размер на таксата - 200 (двеста) лв.
- i) При отказ или нежелание да се промотира генералния спонсор и да се брандира колата със стикерите на събитието, или да се оставят видими стикери от други събития и шампионати, пилота не се допуска до участие в съответния кръг от шампионата.

#### **5. Състезателен номер**

- a) Състезателният номер се избира от пилота между числата от 1 до 150. Пилотът се състезава с избрания от него номер през целия шампионат, а не само за конкретно състезание.
- b) Състезателният номер е задължителен за всеки един кръг от шампионата.
- c) Състезателният номер трябва да бъде поставен в горната лява част на предното стъкло.

- d) Състезателният номер се осигурява от организатора в началото на сезона или при първото му участие в шампионата. 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.

## **6. Технически преглед**

- a) Техническият преглед се извършва 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 ден, по време на първи кръг.
- b) Техническият преглед е основен и специалната проверка касае спазването на изискванията за безопасност, цялостното състояние на автомобила и техническата му исправност.
- 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 и 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 отстраняване на проблема. Всички неизправности трябва да бъдат отстранени за определено от организатора време, след изтичането на което, съответният автомобил не се допуска до участие в съответния кръг от шампионата.
- f) Техническият комисар може да направи случайна проверка на който и да е състезателен автомобил на участник по всяко време на мероприятиято.
- g) Задължение 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.

## **7. Спонсори, представяне и подиум**

- a) Състезателите се съгласяват да се показват/присъстват по време на промоционални събития, представяния и награждавания заедно с генералния спонсор на събитието или шампионата.
- b) По време на представяне, излиза само състезателят без механиците, освен в случаите когато колата трябва да бъде избутана.
- c) По време на представяне, всички състезатели трябва да са застанали до предна лява гума.
- d) Всички пилоти трябва да са в представителен вид и състезателен екип. Каски и ръкавици не са задължителни по време на представянето.

- e) Разговорите, по време на представяне между пилотите, са нежелателни освен ако не са провокирани от водещия на представянето.
- f) Пилотите са задължени да обърнат внимание на публиката и да раздават автографи.
- g) Всяко неуважение към публиката, организатора, водещия, друг пилот или към правилата от този правилник ще доведат до предупреждение или дисквалификация.

## 8. Брифинг на пилотите

- a) Присъствието на всички пилоти е задължително.
- b) Преди началото на всяко състезание организаторът трябва да направи брифинг.
- c) Пилот, който **не се яви** на брифинг, **няма** да бъде допуснат до тренировки, квалификация и тандемни битки.
- d) 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.
- e) Съдията и организаторът трябва да запознаят участниците със зоните на ускорение, спиране, линия на атака (initiation point), зона за оценяване, както и зоните за преход от сервизният парк до старт/финалната права.

## 9. Старт и правило „5 минути“

- a) Всеки рън започва с позиционирането на автомобилите със запалени двигатели на стартова линия.
- b) 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.
- c) 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, съдията/ите или отговорник на сервизната зона.
- d) Старт може да бъде отложен само преди началото на първия „рън“ и с взаимното съгласие на двамата пилоти. Отлагането на втория „рън“ е забранено. В такъв случай може да се приложи единствено 5-минутното правило.

## 10. Тренировка

- a) 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.

## 11. Квалификация

- a) Квалификацията се състои от 2 последователни „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 своите „рънове“ съгласно стартов списък, определен от организатора.
- d) Пилот, който не се яви на старта и не е съобщил на стартьора, отпада от състезанието.
- e) Директорът на състезанието има правото да разреши на пилот да стартира в различен ред от стартовия списък, определен от организатора.

## 12. Тандемни битки-батъли

- a) Пилота с най-добри резултати от квалификацията се класират за тандемните битки. Редът на батълите е както следва:
  - ТОП 32 (1-32, 16-17, 8-25, 9-24, 4-29, 13-20, 5-28, 12-21, 22-11, 6-27, 14-29, 3-30, 10-23, 7-26, 15-18, 2-31)
  - ТОП 16 (1-16, 8-9, 5-12, 4-13, 6-11, 3-14, 7-10, 2-15)
  - ТОП 8 (1-8, 3-6, 4-5, 2-7)
- b) Минимален брой участници за Топ 32 – 24, Топ 16 – 12, Топ 8 – 6
- c) Ако пилотът няма опонент е задължително да премине по трасето, за да покаже, че колата е технически изрядна.
- d) Водещият автомобил винаги стартира от външната страна на първия завой.
- e) Тандемните битки-“батъли” се базират на два състезателни „ръна“. Пилотът с по-добра квалификация е водещ, а този с по-ниска квалификация е преследващ автомобил. Пилотите ще получават информация за резултата между всеки рън.
- f) Съдийската комисия определя победителя след двата ръна.

## 13. Точки

- a) Индивидуални точки
  - Максимален брой точки за участие в един кръг: 120 точки (20 от квалификация и 100 от място).
  - Точките от финалния кръг не се удвояват.
  - Точките се разпределят както следва:



Position	Qualifications	Battles
1 <sup>st</sup>	20	100
2 <sup>nd</sup>	10	80
3 <sup>rd</sup>	8	70
4 <sup>th</sup>	6	60
5 <sup>th</sup>	5	50
6 <sup>th</sup>	4	50
7 <sup>th</sup>	3	50
8 <sup>th</sup>	2	50
9 <sup>th</sup> to 16 <sup>th</sup>	1	30
17 <sup>th</sup> to 32 <sup>nd</sup>	0	0

b) Отборни точки

Ще се изчисляват на база представянията на отбора по време на всеки кръг.

Отборното класиране ще е отделно за двата класа

#### 14. Обявяване на резултати

- a) Резултатите от квалификациите се обявяват в същия ден след приключването им, а резултатите от тандемните битки (батъли) - след всеки батъл.
- b) Контестациите в Български Дрифт Шампионат са **забранени**. Всички възникнали обсъждания свързани с оценяването могат да бъдат дискутирани след приключване на съответния кръг без това да води до промяна в решението на съдията.

### III. Съдийство

#### 1. Съдия/Съдии

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

- a) Всеки квалификационен рън се оценява по следните критерии:

- Линия** – идеалната линия, по която автомобилът трябва да премине. Тази линия е обозначена/маркирана посредством клипинг пойнтове (clipping point) и клипинг зони (clipping zone). Клипинг пойнтовете и зоните трябва да бъдат ясно маркирани и обозначени.  
Клипинг пойнтове са точките, през които пилота трябва да премине максимално близо с най-външната част на автомобила си. Клипинг зони са специално обозначени участъци от трасето, показващи идеалната линия, през която автомобила трябва да премине. Удрянето/събарянето/преминаването през клипинг пойнт (конус) не е препоръчително и води до по-нисък резултат. Точките, с които 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, с който автомобилът изпълнява линията или преминава по трасето.
  - 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;
- b)** Максималният брой точки, постигнат на квалификация, е 100, като той ще бъде пропорционално разделен както следва:
- ъгъл – 30 точки;**
  - линия – 30 точки;**
  - стил – 40 точки;**
- c)** Организаторът си запазва правото, на определени трасета, да обособява бонус зони, които да носят допълнителни 5 (пет) точки към общия резултат.
- d)** Зачита се по-високият резултат от двата ръна на всеки пилот.
- e)** Грешки, които автоматично водят до 0 точки са завъртане, спиране, изправяне, две или повече гуми извън трасето, противоположна посока на дрифта, дрифтът не е започнал след определената за всяко трасе линия за атакуване
- Завъртане** – колата се е завъртяла в или извън трасето по време на рън.
  - спиране** – колата е спряла в или извън трасето по време на рън.
  - две или повече гуми извън трасето** – колата е напуснала предварително описаното трасе с две или повече гуми.
  - 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 линия за атакуване (**initiation point**).

### 3. Оценяване на тандемните битки

- a) 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, със същия или по-добър ъгъл. Компенсиране на дистанция за сметка на ъгъл или линия, води до намаляване на резултата на съответния пилот.
- b) Изпреварването е разрешено, само в случай на завъртане или напускане на трасето от страна на водещия пилот.
- c) Сблъсъците и контактът между автомобили на пистата не се толерират. В случай на контакт между две коли по време на тандемните битки, пилотът, който носи вина за контакта, ще загуби съответния рън. 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 или рестарт на ръна, поради пасивно преследване.
- f) Водещият автомобил не трябва да намалява своята скорост в сравнение със скоростта си по време на квалификация. Умишленото намаляване на скоростта на този автомобил, с цел забавяне на гонещия автомобил, и с цел изпълняване на непозволен тактики, води до еднократно предупреждение и рестартиране на ръна, а при втора подобна проява, дори и срещу друг опонент до дисквалификация.
- g) Фал старт – при фал старт ръна се рестартира и пилота получава предупреждение . При 3 фал старта в рамките на цялото състезание – дисквалификация.
- h) След приключването на всяка тандемна битка съдийската комисия обявява своето решение. Решенията са както следва:
  - пилот А печели;**
  - пилот Б печели;**
  - равен;**

- преповтаряне (one more time)** – Преповтарянето е изпълнението на нови два тандемни батъла. Преповтаряне на тандемната битка е възможно само след втори рън. При преповтаряне е разрешено на състезателите да се върнат до бокса за смяна на гуми, след което битката се прехвърля в края на настоящия цикъл. Преповтаряне може да се изпълни само два пъти, след което следва „внезапна смърт“.
- внезапна смърт (sudden death)**– се изпълнява след провеждането на две преповтаряния до момента, в който единия от пилотите поведе в резултата. Водещ автомобил е този на пилота с по-висока квалификация.

#### 4. Безопасност на пистата

- a) На всяко състезание трябва да бъде осигурено присъствието на медицински екип и нужния брой пожарогасители, за да бъде обезопасено цялото трасе. На някои трасета е възможно присъствието на екип за противопожарна безопасност.
- b) Присъствието на отговорник по сигурността е задължително.
- c) При необходимост ще се провеждат допълнителни брифинги с цел повишаване безопасността на пистата, пилотите и публиката.

#### 5. Сигнализация

По време на състезанието организатора, маршалите и отговорниците по сигурността могат да използват следните флагове:

- на трасето - зелен, жълт и червен.
- за старта - кариран.

#### 6. Ограничение на скоростта

Лимитът на скоростта **извън** трасето и сервизния парк е 10км/ч. Пилотите носят отговорност за причинени щети вследствие на превишаване на разрешената скорост. При системно нарушаване на лимитът на скоростта, директорът на състезанието, съдията/съдиите, техническата комисия, отговорника по сигурността или организатора могат да дисквалифицират пилота.

#### 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 взима решения и прави уведомления относно тези решения.

## **8. Отмяна на състезание**

- a) Организаторът на мероприятияето 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.
- b) При отпадане на кръг, таксите за участие се възстановяват в пълния им размер.

## **9. Задължения за познаване на регламента**

Всички участници и техните отбори носят последствията от непочитането, не запознаването или игнорирането на правилата в този регламент и в допълнителния регламент към всяко едно състезание.

# **IV. Технически изисквания**

## **1. Основни технически изисквания**

- a) Използването на оригинално шаси от производител на автомобили е задължително. Шасита изцяло изградени от тръбни конструкции не се допускат до участие в шампионата.
- b) Всеки автомобил трябва да бъде в изправно техническо състояние без повреди, засягащи сигурността. Техническият комисар може да инспектира всеки автомобил по всяко време на мероприятияето. 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;
- c) 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.
- d) Автомобилите трябва да се явят на технически преглед във вида в който ще бъдат по време на състезанието.
- e) Ако има свалящи се врати и капаци те трябва да бъдат добре закрепени и подсиgurени със заключващ се механизъм.

## **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) Позволена е употребата на шпилки, като те не трябва да превишават в дължината си габаритите на автомобила.
- d) Фланците трябва да са метални.

- e) Всички гуми трябва да бъдат покрити от купето на колата или декоративните дъги на калниците.
- f) Гуми с цветен дим са разрешени само по време на представяния, тренировки и при специално позволение от организатора по време на квалификации.
- g) Предни гуми – разрешено е използването на серийни и специализирани гуми с минимум 3 мм дълбочина на протектора и в двата класа.
- h) Задни гуми:
  - клас Про1 – разрешено е използването на серийни, специализирани гуми за дрифт или гуми семи слик;
  - клас Про2 – забранено е използването на гуми тип „Семи Слик“ и серийни гуми с трейдуеър по малък от 160.
- i) 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.

### 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.
- c) По купето на автомобила не трябва да има остри ръбове или елементи, които могат да причиняват нараняване или порязване при контакт или допир.
- d) Всички капаци на автомобила трябва да бъдат надеждно и здраво закрепени, а отварящите се да са подсигурени с надежден заключващ механизъм.
- e) 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.
- f) Наличието на оригинално и здраво предно стъкло е **задължително**.
- g) Всички останали стъкла/прозорци **могат** да бъдат заменени с такива от друг материал (поликарбонат, лексан или вералит) с минимална дебелина 3мм. Те могат да бъдат свалени или с поставено прозрачно защитно фолио. Отворени или свалени прозорци са разрешени при наличието на каска тип „цяла каска“ (fullface) със затворен визьор. Използването на защитни мрежи е препоръчително.
- h) Забранено е затъмняването на челното и предните странични стъкла.
- i) Препоръчително е наличието на работеща стъкло-почистваща система.

## 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) Резервоарите трябва да бъдат разположени в отделение на автомобила, което е отделено от шофьора с огнеупорна преграда или кутия от огнеупорен материал и да няма възможност за разливане на гориво в пилотския сектор.
- d) Горивопроводи в или преминаващи през пилотския отсек са забранени.
- e) Наличието на отдушник на резервоара е задължително.
- f) Капачките на резервоара за гориво трябва да бъдат закрепени така, че да не се отварят при удар или преобръщане.
- g) 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) Разрешени са промени и модификации по спирачната система.
- b) Използването на регулатор на спирачното усилие е разрешен.
- c) 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. Плюсвата клемма на акумулатора трябва да бъде изолирана.

- c) Ключ масата е задължителна и трябва да бъде обозначена на външната страна на купето със знак светкавица.
- d) Наличието на главен бушон (монтиран директно върху, или непосредствено близо до плюсовата клемма) е задължително.

## 10. Седалка и колани

- a) Седалката на водача и пасажера трябва да бъде закрепена в четири точки към купето. Те трябва да бъдат от тип „корито“ с валидна или изтекла хомологация по FIA и в добро състояние.
- b) Коланите за двете седалки са задължителни и трябва да са с минимум четири точков захват и с минимум пет сантиметра ширина, с бърза закопчалка. Коланите трябва да са здраво закрепени към купето.
- c) Пасажерска седалка без колани, не се допуска и трябва да бъде премахната преди техническия преглед.

## 11. Екипировка

- a) Задължителни за пилотите са: обезопасителна каска, костюм/гащеризон с пълна дължина. Гащеризоните е **задължително** да бъдат изработени от пожаро-устойчиви материали. Препоръчително е да имат валидна или изтекла хомологация. Трябва да бъдат от състезателен тип.
- b) Обувки от затворен тип и ръкавици от пожаро-устойчиви материали са **задължителни**.

## 12. Колани за теглене

- a) Функционални и видими за теглене колани трябва да бъдат инсталирани, както отпред, така и отзад на превозното средство и монтирани, така че да не стърчат извън габаритите на купето.
- b) Местоположението на коланите трябва да бъде означено със стрелка.

## 13. Светлини

- a) Всички автомобили трябва да имат работещи предни светлини позволяващи участието им в тъмната част на денонощието.
- b) Предните светлини могат да са фарове, LED светлини или LED барове с комбинирано насочено и разпръскващо светене. Всички промени и модификации по предните светлини подлежат на одобрение от техническия комисар.
- c) DRL и дневни LED светлини, не се зачитат за валидни предни светлини.
- d) Всички автомобили трябва да имат работещи спирачни светлини (стопове) светещи в червен цвят. Забранено е затъмняването на задните спирачни светлини.



- e) Всички автомобили трябва да имат работеща „стоп” лента светеща в червен цвят на челното и задното стъкла.
- f) Колата трябва да се яви на технически преглед с монтирани и работещи светлини преди всеки кръг.

#### **14. Интериор**

- a) Задължително е наличието на функциониращ измервателен уред за температурата на охлаждащата течност на двигателя.
- b) Наличието на арматурно табло не е задължително.
- c) Декоративните панели на вратите могат да бъдат подменени с такива от композитни материали или алуминий. Наличието им е задължително.
- d) 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. Аккумулятор**

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

#### **17. Охладителна система на двигателя**

- a) Охладителната система на двигателя е свободна за модификации.
- b) Автомобили с изместена охлаждателна система изискват одобрение на техническия комисар.
- c) Водните пътища преминаващи през пилотския отсек трябва да са допълнително защитени.

#### **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

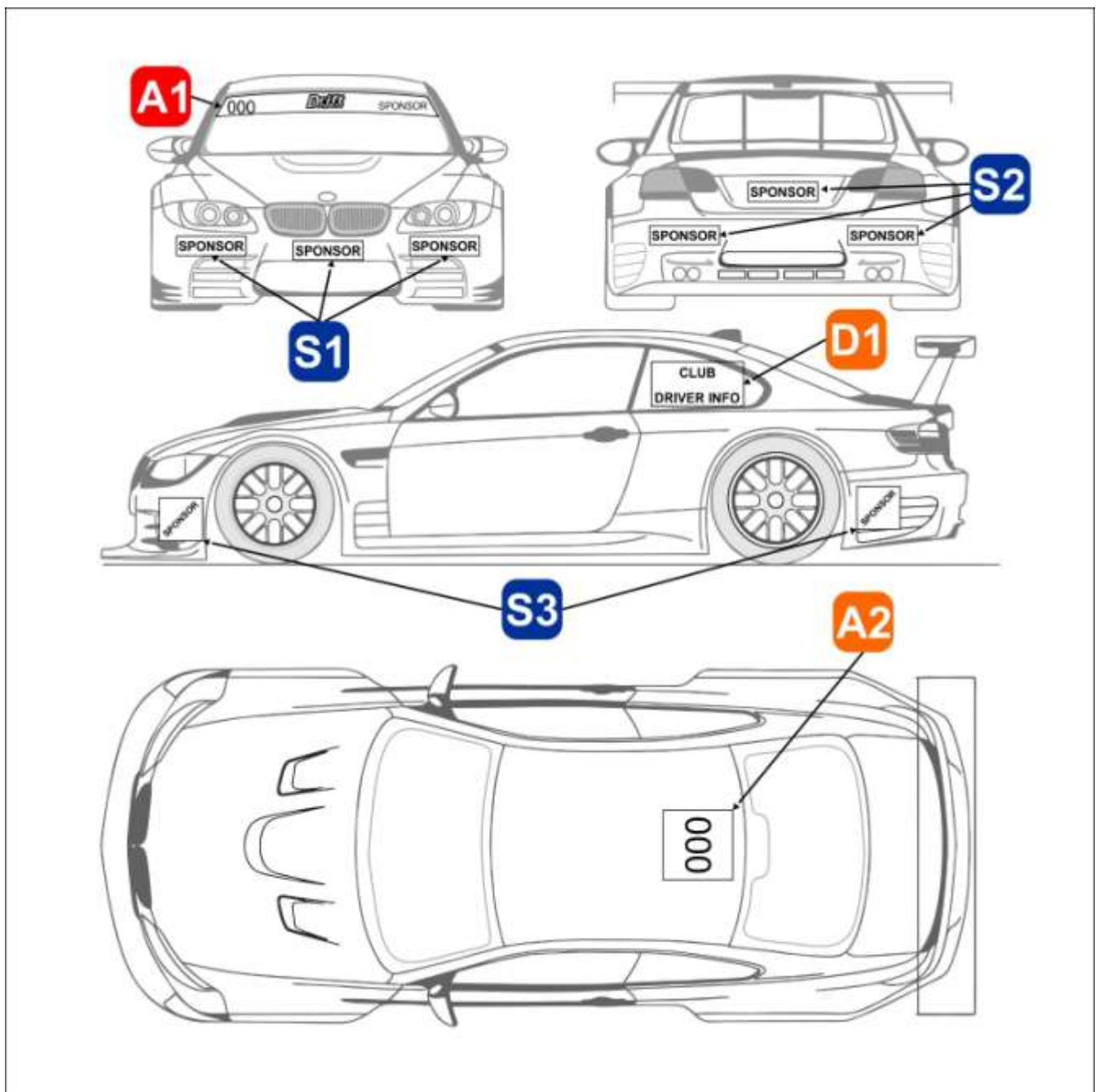
- a) Пожарогасителят трябва да бъде 2-килограмов, с валидна годишна заверка и да е закрепен в купето така, че да е достъпен от пилота, когато той е със стегнати колани.
- b) Препоръчва се използването на противопожарна система от механичен или електрически тип.
- c) Ако има пожарогасителна система, трябва да бъде обозначена на външната страна на купето с буквата E - предно стъкло до шофьорската или пасажерската страна.

## 20. Предпазна клетка

- a) Предпазната клетка е задължителна.
- b) Предпазната клетка трябва да бъде съобразена с примерните схеми за изграждане на клетки описани в **Приложение "Ж"** на ФИА. Употребата на разглобяеми предпазни клетки е разрешена само ако са с валидна хомологация и по преценка на организатора и техническия комисар.
- c) Минималните размери на тръбите използвани за изграждане на предпазна клетка са 45мм x 2,5мм или 50мм x 2мм за основната част и 38мм x 2,5мм за допълнителната.
- d) 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.
- e) Заваряването може да бъде изпълнено с МИГ или ТИГ заваръчни апарати.
- f) Заварките трябва да бъдат добре изпълнени с добър провар и катет. Изпилването, китосването и заглаждането на повърхността на заварката е **строго забранено**, като такава заварка ще се счита за лошо изпълнена. Всички тръби трябва да бъдат напълно заварени по цялата им повърхност (360 градуса).
- g) 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.
- h) 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.
- i) На местата, където предпазната каска на пилота може да установи контакт с предпазната клетка, е задължително да бъдат поставени подложки от негорим материал с минимална дебелина от 13 мм.
- j) Предпазната клетка в частта ѝ при шофьорската и пасажерска врата трябва да бъде конфигурирана от минимум 2 тръби. При използване на конфигурация от две успоредни тръби е необходимо използването на поне две "усилки" между тях.
- k) Схема на предпазната клетка – схема №2 от приложението.

21. Състезателен номер, стикери, спонсори и брендиране

- a) Горната част на предното стъкло трябва да бъде оставена свободна за задължителния стикер на Български Дрифт Шампионат със състезателния номер, името и/или логото на генералния спонсор на кръга или шампионата.
- b) Задължителните брендиращи стикери трябва да бъдат поставени по колата съгласно зоните (S) посочени в този регламент .



## V. Сервизен парк, боксове и преходи

Неспазване на правилата в сервизен парк и боксовете води до дисквалификация и отнемане на точките за съответния кръг или събитие.

### 1. Сервизен парк

- a) Максимално допустима скорост в сервизната зона е 10км/ч.
- b) Ако сервизната зона има посока на движение тя се спазва **задължително**.
- c) Разстоянието между два насрещни бокса трябва да е минимум 8 метра.
- d) Организаторът се задължава да осигури място за паркиране на колесари, ремаркета и допълнителни автомобили в близост до сервизния парк.
- e) В сервизния парк не се допускат външни лица, освен в посочените от организатора за това отворени врати.
- f) Всеки състезаващ се екип има право на 3 механика плюс един състезател. Всички останали лица се считат за публика и не могат да присъстват по време на състезанието в сервизния парк.

### 2. Боксове

- a) Употребата на винил/подложка под автомобила в сервизния парк (бокс) е **задължителна**.
- b) Големината на всеки бокс е минимум 3м на 6м.
- c) Един сервизен бокс може да включва 3м на 6м зона за състезателния автомобил и 3м на 6м зона за механиците и/или за извършване на ремонти по състезателния автомобил. По изключение тези изисквания могат да бъдат променени от организатора, спрямо възможностите на дадено трасе и териториална инфраструктура, като промените са в допустими граници под надзора на Комисията по Дрифт към БФАС.
- d) Задължително е да има поставен на видимо място пожарогасител с валидна годишна заверка осигурен от състезателя.
- e) Задължително е да има място за чувал за отпадъци.
- f) Цялостната подредба и чистота на бокса се следи от екипа на състезателя.
- g) Боклуците се изхвърлят в определените за това места и осигурените от организатора контейнери за смет.
- g) Гумите за изхвърляне трябва да бъдат предадени и подредени на отредените за това места.

- h) Форсиране на двигателя в боксовете е строго забранен, освен ако не се извършват ремонти върху състезателния автомобил.

### 3. Преходи

- a) Неспазването на указанията на регулировчиците или организаторите водят до дисквалификация.
- b) Максималната допустима скорост по време на преходите е 10км/ч.
- c) Забранени са всякакъв вид burnout, drift и форсиране на двигателя на състезателния автомобил по време на преход.

## VI. Заключителни разпоредби

Този, който не изпълнява разпоредбите на длъжностните лица на състезанието (директор на състезанието, технически комисар, съдия, стартър, отговорник по сигурността, маршал/**регулировчик** 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 примерни 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.