
БЪЛГАРСКА ФЕДЕРАЦИЯ ПО АВТОМОБИЛЕН СПОРТ

СПЕЦИАЛНИ
ПРАВИЛНИЦИ
2009

БЪЛГАРСКА ФЕДЕРАЦИЯ ПО АВТОМОБИЛЕН СПОРТ

Специални правилници

2009 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ ПО ОФ-РОУД	3
СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК ДРИФТИНГ	19

**БЪЛГАРСКА
ФЕДЕРАЦИЯ
ПО АВТОМОБИЛЕН
СПОРТ**



1000 София
ул. "Света София" № 6
тел.: 987 64 74; 935 79 28 (228)
факс: 987 26 22
www.bfas-bg.org
e-mail: info@bfas-bg.org, office@bfas-bf.org

СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК

ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ ПО ОФ-РОУД

Състезанието по оф-роуд е за автомобили с висока проходимост с общо тегло до 3.5 тона и се провежда на тежък терен.

Мястото и датата на всяко едно от тези състезания, както и техния организатор се вписват ежегодно в Националния спортен календар.

Глави /Раздели/

1. Организация
 - 1.1. Разрешение за организиране
 - 1.2. Допълнителен правилник
 - 1.2.1. Определение на организатора
 - 1.2.2. Валидност на състезанието
 - 1.2.3. План за охрана и сигурност
 - 1.2.4. Програма на състезанието
 - 1.2.5. Организационен комитет
 - 1.2.6. Официални лица
2. Допустими автомобили
3. Трасе
4. Състезатели и водачи
5. Заявки за участие
6. Застраховки
7. Тълкуване на правилника
8. Стартови номера и рекламни стикери
9. Технически преглед
10. Изменение на програмата
11. Контролен карнет
12. Протичане на състезанието
 - 12.1. Официален старт
 - 12.2. Пролог
 - 12.3. Етапи
 - 12.4. Контроли
 - 12.5. Сервизен парк
 - 12.6. Закрит парк
 - 12.7. Времеизмерване
 - 12.8. Наказания
 - 12.9. Резултати
13. Класиране
14. Протести и обжалване
15. Награждаване
16. Заключение разпоредби

1. ОРГАНИЗАЦИЯ

- 1.1.** Разрешение за организиране: Никакво състезание не може да се проведе без писмено разрешение за организиране и провеждане, издадено от БФАС.
- 1.2.** Заявка за организиране: Всяка заявка за разрешение и провеждане на състезание, трябва да се изпрати на БФАС, най-малко 60 дни преди провеждането на състезанието за получаване на виза за одобрение. Всяка заявка трябва да съдържа в допълнителен регламент следните раздели:
 - 1.2.1.** Име и точен адрес на организатора (телефон, факс и e-mail)
 - 1.2.2.** Валидност на състезанието: Състезанието е валидно за кръг от Националния шампионат по оф-роуд и ще се проведе съгласно Специалния правилник, Наредбата на БФАС за провеждане на автомобилни състезания за съответната година и допълнителния правилник (публикува се след одобрение и се предоставя на състезателите при административния преглед).
 - 1.2.3.** План за охрана и сигурност
 - 1.2.4.** Програма на състезанието
 - 1.2.4.1.** Име и характер на състезанието
 - 1.2.4.2.** Място и дата на провеждане
 - 1.2.4.3.** Пълно описание на състезанието:
 - 1.2.4.3.1.** обща дължина на състезанието
 - 1.2.4.3.2.** организация и вид на трасето
 - 1.2.4.3.3.** начин на стартиране
 - 1.2.4.3.4.** начин на времеизмерване
 - 1.2.4.3.5.** категория на автомобилите
 - 1.2.4.3.6.** награди
 - 1.2.4.4.** Откриване на записванията – приемане на заявки
 - 1.2.4.4.1.** краен срок за приемане на заявки
 - 1.2.4.4.2.** санкции за неспазени срокове на заявяване
 - 1.2.4.5.** Административен преглед – време и мястото
 - 1.2.4.6.** Технически преглед – място с часови график
 - 1.2.4.7.** Инструктажи на състезателите и водачите (Брифинги) – места и време на провеждане
 - 1.2.4.8.** Етап за подреждане на старта (Пролог) – място и часови график
 - 1.2.4.9.** Откриване на състезанието
 - 1.2.4.10.** Часови график на състезанието
 - 1.2.4.11.** Информационни табла – място

1.2.4.12. Награждаване на победителите – време и място

1.3. Организационен комитет – имена на членовете

1.4. Официални лица:

- 1.4.1.** Директор на състезанието
- 1.4.2.** Зам. директор на състезанието
- 1.4.3.** Председател на спортните комисари (Главен съдия)
- 1.4.4.** Спортни комисари – минимум 2
- 1.4.5.** Наблюдател на БФАС
- 1.4.6.** Председател на техническата комисия – определя се от БФАС
- 1.4.7.** Технически комисари
- 1.4.8.** Секретар на състезанието
- 1.4.9.** Отговорник по безопасността
- 1.4.10.** Главен лекар
- 1.4.11.** Отговорник за връзка със състезателите
- 1.4.12.** Отговорник по времеизмерването

2. ДОПУСТИМИ АВТОМОБИЛИ

2.1. Допускат се автомобили, приети официално до датата на приключване на записванията, които имат постоянна регистрация (не е задължително българска) и имат валидна застраховка „Гражданска отговорност“ или „Зелена карта“. Допълнителните доработки по автомобилите нямат ограничения. Забранява се в кабината на автомобила да се транспортират резервни туби с гориво. Забранява се инсталирането в автомобила на газови или метанови уредби. Товарът в автомобила трябва да бъде здраво закрепен и осигурен, за да не представлява опасност за пасажерите.

2.2. Класове автомобили и оборудване:

2.2.1. T1 – Експерт

- 2.2.1.1.** задължителна клетка за безопасност по изискванията на приложение Ж чл. 253 на FIA;
- 2.2.1.2.** задължителни са поне четири точкови спортни колани, а се препоръчва ползването на хомологирани такива;
- 2.2.1.3.** задължително е монтирането на противопожарна система в автомобила;
- 2.2.1.4.** задължителни са каски за пилота и навигатора по норма ECE, а се препоръчват хомологирани такива;
- 2.2.1.5.** автомобилът трябва да бъде оборудван с главен изключвател на ел. верига. Той трябва да работи без искрообразуване и да е достъпен за всеки член на екипажа.

- Задействането му трябва да е съпроводено с загасване на двигателя, без значение на типа му (бензинов или дизелов).
- 2.2.1.6.** задължителни са надеждни ремъци за теглене 2бр.;
 - 2.2.1.7.** задължителни са сигнален триъгълник и автомобилна аптечка (DIN1 3164);
 - 2.2.1.8.** задължителен е GPS с възможност за записване на GARMIN съвместим трак;
 - 2.2.1.9.** препоръчва се използването на раликомпютър – tripmaster;
 - 2.2.1.10.** препоръчва се използването на изправна лебедка и полиспаht. Ако лебедката е с метално въже се изисква да има тежест на въжето за гасител при скъсване;
- 2.2.2. T2 – Адвенчър**
- 2.2.2.1.** препоръчителна е клетка за безопасност по изискванията на приложение Ж чл.253 на FIA;
 - 2.2.2.2.** задължителни са поне четири точкови спортни колани;
 - 2.2.2.3.** задължителни са прахови пожарогасители с общ капацитет минимум 2 кг. с валидна заверка, като се препоръчва, монтирането на противопожарна система в автомобила;
 - 2.2.2.4.** задължителни са каски за пилота и навигатора по норма ECE, а се препоръчват хомологирани такива;
 - 2.2.2.5.** автомобилът трябва да бъде оборудван с главен изключвател на ел. верига. Той трябва да работи без искрообразуване и да е достъпен за всеки член на екипажа;
 - 2.2.2.6.** задължителни са надеждни ремъци за теглене 2бр.;
 - 2.2.2.7.** задължителни са сигнален триъгълник и автомобилна аптечка (DIN1 3164);
 - 2.2.2.8.** задължителен е GPS с възможност за записване на GARMIN съвместим трак;
 - 2.2.2.9.** препоръчва се използването на раликомпютър – tripmaster;
 - 2.2.2.10.** препоръчва се използването на изправна лебедка и полиспаht. Ако лебедката е с метално въже се изисква да има тежест на въжето за гасител при скъсване;

3. TPACE

- 3.1.** Трасето съдържа всякаква настилка от асфалт (свързващи етапи) до много тежък терен. Екипажите преминават трасето по описан в пътна книга

(road book) задължителен маршрут. Движението на състезателите между две точки от пътната книга не е задължително да бъде по най-краткия път, освен ако няма ограничителни ленти поставени от организатора. В този случай, напускане на трасето се счита, излизането на състезателния автомобил с повече от 2 колела от заграденото трасе.

- 3.2. Трасето не е обезопасено и не е отцепено.
- 3.3. На свързващите етапи важи и е задължително спазването на Закона за движение по пътищата.
- 3.4. Обявяването на трасето и часовите графици, става единствено по следните начини:
 - 3.4.1. пътна книга (road book)
 - 3.4.2. инструктаж на състезателите и водачите (брифинг)
 - 3.4.3. официален бюлетин на организатора

4. СЪСТЕЗАТЕЛИ И ВОДАЧИ

- 4.1. Състезател в едно състезание са клубовете, получили лиценз от БФАС за съответната година (чл.32 на НКАС)
- 4.2. Водач е пилота и навигатора на състезателния автомобил с валидни лицензи издадени от БФАС или FIA (чл.33 на НКАС)
- 4.3. Екипажът на даден автомобил се състои от двама водачи, като и двамата водачи могат да управляват автомобила по време на състезанието.
- 4.4. Екипажите в състезанията се делят на два класа според своите умения: T1 - Експерт и T2 - Адвенчър. Разделянето на класове се заявява от състезателя с подаването на заявката за участие.
- 4.5. В клас T1 – Експерт не се допускат водачи (пилот и навигатор) без валиден лиценз. В клас T2 – Адвенчър се допускат пилоти и навигатори без лиценз, но те участват в класирането за самото състезание без да вземат точки за националния шампионат. Навигатора трябва да има поне 16 години навършени.

5. ЗАЯВКИ ЗА УЧАСТИЕ

- 5.1. Всеки състезател, който желае да участва в състезания по оф-роуд, следва да представи на адреса на организатора в срока посочен в програмата съответна заявка по образец утвърден от БФАС за всеки екипаж по отделно.
- 5.2. Всяка заявка трябва да съдържа минимум името и адреса на състезателя и на екипажа, име на спонсора, номера на лиценза на заявителя и на водачите, автомобил – марка, модел, кубатура, рег. номер, клас, номер на застраховката, подписи на състезателя и водачите.

- 5.3. Заявки могат да се подават и чрез телефон, факс или е-маил с цел спазването на срока на подаване. Те се потвърждават с датите и часа на изпратения факс или е-маил. Подадената заявка по факс, е-маил или телефон се заменя с официална след пристигането на състезателя на мястото на състезанието.
- 5.4. Датата и часът, до който могат да се подават заявки за участие трябва да бъде посочен в програмата за състезанието. За закъснелите, по решение на директора на състезанието, може да им се разреши участие след като платят глоба в размер определен от годишната наредба за провеждане на автомобилни състезания за съответната година.
- 5.5. Всяка заявка, която съдържа неверни или непълни данни се счита за недействителна, а заявителят – за виновен в неправилно поведение.
- 5.6. Подписвайки заявката, състезателите, както и всички членове на екипажа поемат изцяло и безусловно задълженията, предвидени в Международния и Националния спортен кодекс, както и разпореденията на специалния правилник.
- 5.7. Един заявен автомобил може да бъде заменен с друг в същия клас, най-късно до административния преглед.
- 5.8. Замяната на водач се допуска с друг, най-късно до административния преглед.
- 5.9. Организаторът има право да откаже участие на даден екипаж, но не по-късно от 3 дни преди старта е длъжен да уведоми за това заинтересованите лица, без да е необходимо да обяснява мотивите си.
- 5.10. Организаторът може да обяви предварително броя на автомобилите, които ще приеме за участие. Той не може да откаже участие на екипаж в старта от шампионатен кръг, освен ако за това няма специално разрешение на БФАС.
- 5.11. Отборните заявки се приемат от секретариата най-късно до един час преди официалния старт на състезанието. Отборите се формират от до 5 екипажа на един клуб.

6. ЗАСТРАХОВКИ

- 6.1. Задължително е всички автомобили да имат валидна застраховка „Гражданска отговорност“ или „Зелена карта“ с покритие на максималните нива.
- 6.2. Водачите трябва да имат комбинирани медицински застраховки на минимум 10000 лв.

7. ТЪЛКУВАНЕ НА ПРАВИЛНИКА

- 7.1.** Спортните комисари са компетентните лица, които вземат решения при случаи непредвидени в този правилник.

8. СТАРТОВИ НОМЕРА И РЕКЛАМНИ СТИКЕРИ

- 8.1.** Всеки екипаж получава плакети със стартов номер. Тези плакети се залепват от двете страни на автомобила, а малкият плакет се залепва в дясно на челното стъкло. Всички плакети с номера от предишни състезания трябва да бъдат отстранени или закрипти.
- 8.2.** Стартовите номера на екипажите се раздават по класирането от предходното състезание (за първото състезание от календара, по генералното класиране от миналата година). За неучастващите, по реда на приемане на заявките за участие в състезанието.
- 8.3.** На състезателите се разрешава свободно да поставят рекламни материали по автомобилите при условие, че:
- 8.3.1.** това се разрешава от законите на нашата страна, правилниците на ФИА и наредбите на БФАС;
 - 8.3.2.** не нарушават добрите норми на етика и морал;
 - 8.3.3.** не вземат мястото на регистрационните плаки и на състезателните номера;
 - 8.3.4.** не са с политически или религиозен характер;
 - 8.3.5.** не пречат на видимостта на екипажа;
 - 8.3.6.** не закриват състезателните номера;
 - 8.3.7.** организаторът има запазена площ за реклама на предния капак на автомобила 50/50см. и на двете страни на задните калници на автомобила 25/50см. Състезателите са длъжни да осигурят свободна от стикери така описана площ. Участникът може да се освободи от задължението си към рекламата, чрез заплащане на двойна стартова такса.

9. ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

- 9.1.** Първоначалният технически преглед на автомобилите се извършва съгласно указаното в програмата време и място, по предварително обявен график за явяване. Техническият преглед е в услуга на сигурността на състезателите, на всички останали участници в състезанието и не на последно място е основа за феърплей.

- 9.2. Без заверен документ за преминал успешно технически преглед не се разрешава на нито един автомобил да вземе участие в състезанието.
- 9.3. Присъствието на екипажа на техническите прегледи не е необходимо. Независимо от това трябва да присъства представител на състезателя.
- 9.4. Преди всеки старт могат да се извършват и контролни технически прегледи за временното състояние на автомобила. Всяко установено нарушение е основание за изключване от състезанието или да се даде време на екипажа да отстрани нарушенията.

10. ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРОГРАМАТА

- 10.1. Организационният комитет и спортните комисари си запазват правото да изменят програмата съобразно обстоятелствата и случая. Участниците се уведомяват за това решение в най-къси срокове.
- 10.2. Всички евентуални изменения или допълнителни разпореджия се обявяват в информационните бюлетени, номерирани и с посочени дата и час и подпис на директора. Тези допълнения се обявяват в секретариата, постоянното седалище на състезанието, на информационните табла и брифингите, освен в случаите когато това е невъзможно в хода на състезанието.

11. КОНТРОЛЕН КАРНЕТ

- 11.1. Преди старта всеки екипаж получава контролен карнет, на който е обозначено стартов номер на екипажа, време на стартиране. При пристигането на контролния пункт в края на състезателния ден (финала), този карнет се предава на главния съдия. Екипажът е изцяло отговорен за съхранението на контролния си карнет.
- 11.2. По време на цялото състезание, контролният карнет трябва да бъде в автомобила и се представя на контролните точки за заверка лично от един от членовете на екипажа.
- 11.3. Всяка поправка или подмяна в контролния карнет се наказва с непреминаване на етапа, освен при заверка от отговорния съдия.
- 11.4. Екипажът е длъжен да представи своевременно Контролния карнет на отговорния съдия и да следи за правилното вписване на контролното време. Единствено съдията на контролата има право да вписва часа в Контролния карнет.
- 11.5. Загубата на Контролния карнет или неговото не предаване до 1 (един) час след затваряне на етапа означава непреминаване на етапа.

12. ПРОТИЧАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЕТО

12.1. Официален старт

12.1.1. Преди старта организаторът събира всички състезатели, участващи в състезанието в предстартов парк при следните условия:

12.1.1.1. влизането в този парк ще се извърши не по-рано от 4 часа преди старта за всеки екипаж;

12.1.1.2. екипажите могат да бъдат представени от лице, упълномощено от състезателите;

12.1.1.3. предстартовият парк се счита за закрит парк.

12.1.2. Автомобилите стартират през 1 минута при демонстративен старт, който може да е в населено място.

12.2. Пролог

12.2.1. Прологът е пожелателен елемент и има за цел определянето на стартовата поредност (решетка) за първия етап от състезанието.

12.2.2. Прологът протича като състезателен етап и при него важат всички правила за времеизмерване, наказания, задължително оборудване и безопасност.

12.2.3. Поредността на стартиране в пролога съвпада с поредността на стартовите номера на екипажите

12.3. Етапи

12.3.1. Видове етапи:

12.3.1.1. **Специален етап:** Специалния етап е състезание за трудност и майсторско управление на автомобила, където се засича време за преминаване.

12.3.1.2. **Свързващ етап:**

12.3.1.2.1. **За идеално време** – времето за преминаване разстоянието между две часови контроли зададено в Пътната книга или Контролния карнет. По-ранното или по-късното пристигане на часовата контрола се наказва.

12.3.1.2.2. **За контролно време** – времето за преминаване разстоянието между две часови контроли зададено в Пътната книга или Контролния карнет. По-късното пристигане на часовата контрола се наказва.

12.3.2. **Стартиране на етап**

12.3.2.1. Часът на стартиране на всеки етап се обявява чрез пътната книга (road book) или в специален бюлетин на организа-

тора. Също така се обявява интервалът, през който стартират екипажите.

12.3.2.2. Спрямо класирането от пролога (ако няма пролог по стартовите номера) и обявения интервал за стартиране на първия етап се оформя стартова поредност (решетка) за първия етап от състезанието.

12.3.2.3. В следващите етапи екипажите стартират по реда на класирането от предишния етап или ако организатора прецени, че няма време да обработи резултатите, по реда на финиширане на предходния етап, но това трябва да е предварително обявено в програмата или по съответния ред. В зависимост от обявения час на стартиране на тези етапи и съответните интервали автоматично се определят точните времена за стартиране на всички екипажи.

12.3.2.4. Всеки екипаж е задължен да стартира в точния час и да спазва реда на стартиране. Разрешава се стартиране само при пълен състав на екипажа. При закъснение на старт времето на екипажа започва да тече и му се добавя допълнително наказание. При закъснение за начален старт на етапа екипажът стартира последен, а при междинен старт единствено стартиращия съдия има правото да прецени ситуацията и да извика на старт закъснелия екипаж. Закъснелият за старт екипаж няма право да оспорва решенията на стартиращия съдия.

12.3.2.5. Да има осигурен преглед на екипажите за алкохол.

12.3.3. Финал на етап

12.3.3.1. На финала има задължително Часова контрола за да отрази времето на финиширане.

12.3.3.2. На финала на специален етап е задължително да се организира летящ финал и стоп финал.

12.4. Контроли

12.4.1. Контроли за преминаване – транзитни контроли (ТК). Съдиите, отговарящи за тези контролни пунктове само заверяват контролния карнет без да нанасят часа на преминаване и отбелязват в протокола на контролата преминаването на екипажа.

- 12.4.2.** Часови контроли (ЧК) – Съдиите отговарящи за тези контролни пунктове заверяват контролния карнет, нанасят часа на преминаване и отбелязват в протокола на контролата преминаването на екипажа. Старта и Финала на всеки етап е Часова контрола (ЧК)
- 12.4.3.** Всички контроли се обозначават със знаци по стандарта на ФИА. Всяка контролна зона (т.е. между първия и последния знак на зоната) се счита за закрит парк.
- 12.4.4.** Продължителността на престоя във всички контролни зони не трябва да превишава необходимото време за извършване на контролните дейности.
- 12.4.5.** Контролите се закриват след затваряне на етапа или преминаване на всички екипажи.
- 12.4.6.** В протоколите от контролите се записва час на откриване и закриване на контролата, имената на съдиите и номерата на техните съдийски карти и номерата на преминалите екипажи с времето на преминаване през контролата.
- 12.5. Сервизен парк**
 - 12.5.1.** Сервизните паркове трябва да бъдат обозначени в пътната книга с ЧК за влизане и излизане.
 - 12.5.2.** Техническа помощ изключая от други екипажи се допуска само в сервизните паркове.
 - 12.5.3.** Скоростта на автомобилите в сервизните паркове не може да надхвърля 10 км/час.
 - 12.5.4.** В сервизните паркове се допускат само автомобили регистрирани като „сервизни“ и „придружаващи“ към отборите.
- 12.6. Закрит парк**
 - 12.6.1.** По време на режима на закрития парк се забраняват всякакви поправки или подмени. При нарушение следва отстраняване от състезанието или друго наказание по преценка на спортните комисари.
 - 12.6.2.** Независимо от това по преценка на техническите комисари, че състоянието на даден автомобил не съответства за нормално движение по пътищата, той задължително трябва да бъде ремонтиран в присъствието на един технически комисар.
 - 12.6.3.** Използваните за поправка минути се считат като закъснение по даден предходен сектор.
 - 12.6.4.** По изключение, по време на този режим, но под контрола на упълномощен съдия или на технически комисар, в парковете за потегля-

не, прегрупиране или в края на етапа, на състезателите се разрешава без наказание:

- 12.6.4.1.** да подменят спукана или неизправна гума (със собствени средства);
- 12.6.4.2.** да подменят предно стъкло с чужда помощ.

12.7. Времеизмерване

- 12.7.1.** Времеизмерването на специален етап се осъществява с точност до секунда, а на свързващите етапи с точност до минута.
- 12.7.2.** Стартирането в етап се осъществява с часовник или табло което отмерва времето с точност до секунда.
- 12.7.3.** Времето на финала се маркира по финалната линия посредством хронометрични устройства задължително с печатащо устройство. Тези апарати се дублират с хронометри без да са задължително с печатащо устройство.
- 12.7.4.** Когато специален етап се прекрати окончателно преди преминаването на последния екипаж, независимо по каква причина, възможно е да бъде направено класирането, като в случая екипажите, засегнати от прекратяването на етапа, се даде най-лошото време, реализирано до момента на прекратяване на етапа. Ако спортните комисари решат, че най-лошото време е ненормално, те могат да изберат за база време на друг завършил екипаж.

12.8. Наказания

- 12.8.1.** При закъснение за начален или междинен старт екипажът стартира при подадена му команда от съдията на старта, като времето му за старт тече от момента на определеното му време за стартиране и получава наказание от 15 минути.
- 12.8.2.** Непреминаване през контролна точка от трасето или идването от грешна посока, означава 2 (два) часа наказание за всяка контролна точка. Контролна точка може да има само на точки от пътната книга.
- 12.8.3.** Неспазването на описаните в пътната книга особености, например: забрани за изпреварване, напускане на определения маршрут с цел облагодетелстване и други се наказват с 2 (два) часа. За целта може да се ползват протоколите на съдиите на контролни точки, карнетите на състезателите и показанията от трака на GPS-ите. Липсата на последното се смята в ущърб на състезателя. Спортните

комисари могат по своя преценка да наложат друго наказание (по-леко или по-тежко) според конкретната ситуация и облагодетелстването на екипажа.

- 12.8.4.** Неизползването на предпазен колан за дърветата при теглене с лебедка се наказва с един час.
- 12.8.5.** При неспазване ограниченията на скоростта, наказанието е 1 (една) минута за всеки километър превишение до 10км/час превишение и по 5 (пет) минути за всеки километър превишение над 10км/час превишение, за всяко нарушение. В тази връзка ще се ползват траките от GPS-ите.
- 12.8.6.** Етапът се счита като прекъснат, когато екипаж се откаже или не пресече финала в рамките на определеното му максимално време за преминаване на етапа. В този случай времето му за преминаване е 2 (два) часа плюс измереното време на най-бавния редовно финиширал екипаж на същия етап плюс времето от наложените наказания. Към това време се добавят и наказанията на екипажа.
- 12.8.7.** Етапът се счита за непреминат, когато екипажът не стартира или стартира и не премине през нито една контролна точка (CP). В този случай времето му за преминаване е 4 (четири) часа плюс измереното време на най-бавния редовно финиширал екипаж на същия етап плюс времето от наложените наказания. Към това време се добавят и наказанията на екипажа. При непредаване на контролния карнет на финала или в случай на финиширане след затварянето на етапа и непредаване на контролния карнет в организационния офис, етапът се счита за непреминат. Освен това може да бъде търсена финансова отговорност от съответния екипаж, предизвикал разходи от ненужни акции за издирване.
- 12.8.8.** При свързващите етапи ако има наказуемо предвாரение или закъснение, то се добавя към общото време на състезателя, за което би трябвало да премине, с точност до завършена минута.
- 12.8.9.** Санкцията дисквалификация се налага при безотговорно каране в бивака или по време на свързващите етапи или при преминаване на етапа извън класирането. Състезателите са отговорни за действията на обслужващите

и съпровождащите ги лица, като могат да бъдат дисквалифицирани в случай, че тези лица проявят безотговорно, хулиганско поведение, преминат без разрешение маршрута по трасето или при шофиране със скорост по-висока от 10 км/час в бивака.

12.8.10. Участникът може да бъде дисквалифициран или да получи наказателно време от 1 час при:

12.8.10.1. Манипулация на контролния карнет;

12.8.10.2. Манипулация на автомобила след техническия преглед, т.е. промени, които не отговарят на задължителното оборудване;

12.8.10.3. Грубо, небрежно или преднамерено застрашаване на други лица;

12.8.10.4. Неоказана първа помощ;

12.8.10.5. Шофиране без задължителните предпазни средства (каска, предпазен колан);

12.9. Резултати

12.9.1. Измереното време за преминаване по маршрута на етапа и наложените наказания определят резултата на екипажа за съответния етап.

12.9.2. По време на етапа и след неговото приключване може да се вадят междинни, временни и неокончателни резултати от екипа по времеизмерването и организаторите на състезанието. Тези резултати са неофициални и не са основание за подаване на протести.

12.9.3. Официални резултати се обявяват от организатора на предвидените за това места само след заседание на спортните комисари и налагане на всички наказания. Резултатите се подписват от Председателя на спортните комисари.

13. КЛАСИРАНЕ

13.1. Индивидуално класиране:

13.1.1. Класирането за съответния етап се прави на база официалните резултати за етапа. Критерий за класиране е най-малкото време за преодоляване на етапа след налагането на съответните наказания.

13.1.2. Победител в състезанието е екипажът с най-малко сумарно време от преминаването на всички етапи. В случай, че след приключване на последния етап има екипажи с равно сумарно време, критерий за по-предно класиране става броя на по-предно класиране в ета-

пите. При равен брой се гледа класирането в последния етап.

- 13.1.3.** След изготвяне на Индивидуалното класиране, екипажите участващи за шампионата класирани на първите 18 места получават следните точки за шампионата:

13.1.3.1. 1-во място => 20 точки;

13.1.3.2. 2-ро място => 18 точки;

13.1.3.3. 3-то място => 16 точки;

13.1.3.4. 4-то място => 15 точки;

13.1.3.5. 5-то място => 14 точки;

13.1.3.6.;

13.1.3.7. 16-то място => 3 точки;

13.1.3.8. 17-мо място => 2 точки;

13.1.3.9. 18-мо място => 1 точка.

- 13.1.4.** Ако в даден клас няма поне 3 автомобиля се взимат половината точки за шампионата.

13.2. Отборно класиране:

- 13.2.1.** След изготвяне на Индивидуалното класиране, екипажите класирани на първите 18 места получават следните точки за отборното класиране:

13.2.1.1. 1-во място => 20 точки;

13.2.1.2. 2-ро място => 18 точки;

13.2.1.3. 3-то място => 16 точки;

13.2.1.4. 4-то място => 15 точки;

13.2.1.5. 5-то място => 14 точки;

13.2.1.6.;

13.2.1.7. 16-то място => 3 точки;

13.2.1.8. 17-то място => 2 точки;

13.2.1.9. 18-то място => 1 точка.

- 13.2.2.** За всеки отбор се взимат двата екипажа с най-предно класиране и се сумират точките им. Ако няма втори екипаж се взимат точките само на един.

- 13.2.3.** Ако в даден клас няма поне 3 автомобиля се взимат половината точки за отборното класиране.

- 13.2.4.** Отборите се подреждат по събраните точки, като отбора с повече точки се класира по напред. В случай, че има отбори с равен брой точки се гледа по доброто класиране на първия екипаж на отбора.

14. ПРОТЕСТИ И ОБЖАЛВАНЕ

- 14.1.** Протестите се подават съгласно XII глава на НКАС (Национален Кодекс по Автомобилен Спорт).

- 14.2.** Обжалванията се подават съгласно XIII глава на НКАС

15. НАГРАЖДАВАНЕ

- 15.1.** Организаторът раздава награди и купи съгласно финансовите си възможности.
- 15.2.** Класиралите се отбори от първо до трето място получават купи или плакети.

16. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

- 16.1.** Организаторът си запазва правото при възникване на непредвидени затруднения да отложи или отмени състезанието.
- 16.2.** Всеки състезател, водач и механици трябва да познават разпоредбите на наредбата на БФАС за провеждане на автомобилни състезания през текущата година, настоящия специален правилник и допълнителния правилник на организатора и се задължават да го спазват.
- 16.3.** Всеки участник е задължен, както по време на етапите така и извън тях да оказва помощ. Съдействието при технически проблеми не е задължение, но е показател за феърплей.
- 16.4.** Организаторът не поема никаква отговорност към водачите или трети лица за щетите и загубите, причинени пряко или непряко от водачите или техните автомобили. Тази отговорност се носи от непосредствените причинители.

СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК

ДРИФТИНГ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Първо и преди всичко дрифтингът е представление. На професионално ниво е силно зареден с енергия атрактивен спорт базиран на представлението което в повечето от останалите форми на автомобилен спорт трудно намира място. Практически дрифтингът е високо квалифициран спорт демонстриращ постоянен контрол над автомобила при който пилотите плъзгат автомобила от страна до страна на маркирано трасе което може да бъде и затворен маршрут. Професионално изпълнен дрифтингът наподобява хармонично пързаляне на автомобила подобно на макадамовият стил на управление на автомобила.

чл.1. ГЛАВИ РАЗДЕЛИ

2. Организация
 - 2.1. Разрешение за организиране
 - 2.2. Допълнителен правилник
 - 2.2.1. Определение на организатора
 - 2.2.2. Валидност на състезанието
 - 2.2.3. План за охрана и сигурност
 - 2.2.4. Програма на състезанието
 - 2.2.5. Организационен комитет
 - 2.2.6. Официални лица
3. Допустими автомобили
4. Състезатели и водачи
5. Заявка за участие
6. Застраховки
7. Тълкуване на правилника
8. Технически преглед
9. Стартови номера и реклама
10. Трасе
11. Сигналисти и сигнали с флагове
12. Изменение на програмата
13. Класиране
14. Награждаване
15. Протести и обжалване
16. Заключение на разпоредби
17. Критерии за оценяване
18. Технически изисквания за автомобилите
19. Заявка и презентационна форма
20. Приложения

чл.2. ОРГАНИЗАЦИЯ

2.1. Разрешение за организиране

Никакво състезание не може да се проведе без разрешение за организиране и провеждане, издадено от БФАС.

2.2. Заявка за организиране

Всяка заявка от организатор за разрешение и провеждане на дрифт състезание, трябва да се изпрати на БФАС, най-малко 60 дни преди провеждането на състезанието за одобрение и получаване на виза. Всяка заявка трябва да съдържа в допълнителен регламент следните раздели.

2.2.1. Име и точен адрес на организатора

2.2.2. Валидност на състезанието

Състезанието е валидно за кръг от Националния шампионат по дрифтинг и ще се проведе съгласно Специалния правилник, Годишната наредба на БФАС за организиране и провеждане на автомобилни състезания и допълнителния правилник.

2.2.3. План за охрана и сигурност

2.2.4. Програма на състезанието включваща

2.2.4.1. Име и характер на състезанието

2.2.4.2. Дата и място на провеждане

2.2.4.3. Описание на състезанието

2.2.4.3.1. Обща дължина на трасето

2.2.4.3.2. Дължина на участъкът който ще се оценява

2.2.4.3.3. Организация на трасето

2.2.4.3.4. Начин на оценяване

2.2.4.3.5. Награди

2.2.4.4. Откриване на записванията и приемане на заявки

2.2.4.4.1. Краен срок за приемане на заявките

2.2.4.4.2. Санкции при неспазване на срока за подаване на заявката

2.2.4.5. Административен преглед място и време на провеждане

2.2.4.6. Технически преглед часови график и място на извършване на прегледа

2.2.4.7. Брифинг със състезателите място и час на провеждане

2.2.4.8. Откриване на състезанието

2.2.4.9. Часови график

2.2.4.10. Информационни табла местоположение

2.2.4.11. Място и ред на награждаване

2.2.5. Организационен комитет имена и членове

2.2.6. Официални лица на състезанието

2.2.6.1. Директор на състезанието

- 2.2.6.2. Рейс директор
- 2.2.6.3. Председател на спортните комисари
- 2.2.6.4. Спортни комисари
- 2.2.6.5. Наблюдател на БФАС
- 2.2.6.6. Председател на техническа комисия
- 2.2.6.7. Технически комисари
- 2.2.6.8. Секретар на състезанието
- 2.2.6.9. Отговорник по сигурността
- 2.2.6.10. Отговорник за връзка със състезателите
- 2.2.6.11. Главен лекар

чл.3. ДОПУСТИМИ АВТОМОБИЛИ

- 3.1. Всеки автомобил е с един водач и нито един водач не може да участва с повече от един автомобил.
- 3.2. До участие се допускат автомобили със заден задвижващ мост или автомобили с два задвижващи моста, преминали технически преглед.
- 3.3. Автомобили с преден задвижващ мост не са разрешени за участие в дрифтинг състезания.
- 3.4. Класове автомобили за дрифтинг
 - 3.4.1. Клас ПРО
 - задължително е наличието на клетка за безопасност съгласно чл.253 от Приложение Ж
 - задължително е използването на четири точкови колани
 - задължително е използването на каска и гашеризон
 - задължително е наличието на пожарогасител минимум 2кг.
 - задължително е използването на централен електрически прекъсвач
 - 3.4.2. Клас ХОБИ
 - клетката за безопасност е препоръчителна
 - задължително е използването на четири точкови колани
 - задължително е използването на каска
 - задължително е наличието на пожарогасител минимум 2кг.
 - използването на централен електрически прекъсвач е препоръчително

чл.4. СЪСТЕЗАТЕЛИ И ВОДАЧИ

- 4.1. Състезател в едно състезание са клубовете, получили лиценз от БФАС за съответната година (чл.32 на НКАС)
- 4.2. Водач е лицето управляващо състезателният автомобил с валиден лиценз издаден от БФАС (ЧЛ.33 на НКАС)
- 4.3. Във клас ПРО не се допускат водачи без валиден лиценз за съответната година

- 4.4. Във клас ХОБИ се допускат водачи без лиценз за съответната година, но те не взимат точки за генералното класиране на националния шампионат. Тяхното класиране е валидно за самото състезание.

чл.5. ЗАЯВКИ ЗА УЧАСТИЕ

- 5.1. Всеки състезател или водач който желае да участва в състезание по дрифтинг следва да представи на адреса на организатора в срока посочен в програмата съответна заявка по образец за дрифтинг утвърден от БФАС.
- 5.2. Всяка заявка трябва да съдържа името и адреса на състезателя името и адреса на водача името на спонсора номер на лиценз на състезател и водач. Презентационна форма за водача и технически данни за автомобила както и бранд.
- 5.3. Заявките могат да се подават чрез телефон, факс или е-мейл с цел запазването на срока на подаване. Те се потвърждават с датите и часа на изпратения факс или е-мейл. Подадената заявка по телефон, факс или е-мейл се заменя с официалната след пристигането на състезателя или водача на мястото на състезанието.
- 5.4. Заявка с неверни или непълни данни се счита за недействителна а заявителят се счита за виновен в неправилно поведение.
- 5.5. Заявка която е подадена след срока обявен за край на подаване на заявки може да бъде уважена по решение на директора на състезанието, но след заплащане от страна на състезателя или водача на глоба в размер определен в годишната наредба за организиране и провеждане на автомобилни състезания.
- 5.6. Със своите подписи върху заявката състезателя или водача декларират че приемат изцяло и безусловно задълженията предвидени в Международния кодекс по автомобилен спорт специалните правила и годишната наредба за организиране и провеждане на автомобилни състезания.
- 5.7. Организаторът има право да откаже участие на даден екипаж но не по късно от 3 дни преди старта е длъжен да уведоми за това заинтересованите лица, без да е необходимо да обяснява мотивите си.

чл.6. ЗАСТРАХОВКИ

- 6.1. Съгласно годишната наредба на БФАС за организиране и провеждане на автомобилни състезания – гражданска отговорност за автомобили с покритие на максимални нива

- 6.2.** Водачите трябва да имат и комбинирана медицинска застраховка живот

чл.7. ТЪЛКУВАНЕ НА ПРАВИЛНИКА

- 7.1.** Спортните комисари са компетентните лица, които взимат решения при случаи непредвидени в този правилник.

чл.8. ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

- 8.1.** Първоначалният технически преглед на автомобилите се извършва съгласно указаното в програмата на състезанието място и часови график. На него водачът се явява лично или от писмено упълномощено от него лице.
- 8.2.** Без заверен документ за успешно преминал технически преглед не се разрешава на нито един автомобил да вземе участие в тренировките и състезанието. В рамките на техническия преглед се проверяват мерките за безопасност и общия вид на автомобила.
- 8.3.** Преди всеки старт могат да се извършват и контролни технически прегледи за временното състояние на автомобила. Всяко установено нарушение е основание за изключване от състезанието или да се даде време на екипа да отстрани нарушенията.
- 8.4.** След всеки инцидент или повреда във даден автомобил то същия може да продължи участието си в състезанието само след преглед извършен от техническата комисия която да провери и гарантира неговата безопасност и състояние. При несъответствие на автомобил с изискванията за безопасност и техническо състояние по мнение на техническата комисия на същият може да бъде отказано продължаване на участието му във състезанието.

чл.9. СТАРТОВИ НОМЕРА И РЕКЛАМА

- 9.1.** Организаторът осигурява стандартни стартови номера и плакети за всеки автомобил.
- 9.2.** Стартовите номера се поставят от двете страни на предните врати на автомобила
- 9.3.** Организатора си запазва правото на рекламна площ върху състезателните плаки и площта върху състезателните номера на автомобилите, сенникът на автомобила и площ от 30x50см на предния капак и задното стъкло на автомобилите участващи в състезания по дрифтинг. При отказ за приемане и поставяне на рекламата на организатора състезателя се допуска до участие след заплащане на такса.

чл.10. ТРАСЕ

- 10.1.** Всяко трасе за дрифтинг както и предвидените

мерки за сигурност задължително се одобряват от БФАС. За целите комисия по трасета към БФАС издава лиценз за писта за дрифтинг. Само наличието на редовен лиценз дава право на провеждане на състезание.

- 10.2. Трасето трябва да бъде чисто без фракция.
- 10.3. На опасните места да се поставят препятствия от слама гуми или ленти.
- 10.4. Посока на движение по трасето всички участници трябва да се движат по посока обратна на часовниковата стрелка освен ако организатора не е оповестил друга такава. При смяна на посоката от организатора същият е длъжен да оповести устно решението си преди откриването на старта и предварително отговорникът за връзки със участниците да е обходил всички боксове на участниците и писмено в бюлетин да запознае участниците с решението на организатора и всички права и задължения на участниците във състезанието. Участник движещ се обратно на посоката утвърдена от организатора подлежи на наказание глоба в максимален размер разрешен от НКАС.
- 10.5. Кола за сигурност тя трябва да бъде оборудвана със светлинна и сигнална уредба и да бъде ясно обозначена. Излиза на пистата преди и след всеки манш или когато има аварирал автомобил или опасност по трасето до неговото отстраняване. През това време е забранено изпреварването.

чл.11. СИГНАЛИСТИ И СИГНАЛИ С ФЛАГОВЕ

- 11.1. Всеки сигналист трябва да е преминал курс на обучение и да му бъде лицензиран и да му бъде издадена поименна карта.
- 11.2. Всеки организатор е длъжен да изпрати за обучение сигналистите които ползва на мероприятие в БФАС.
- 11.3. На трасето трябва да има разположени постове със сигналисти. Всеки пост трябва да бъде оборудван със метла абсорбиращ материал за масло или гориво пожарогасител флагове.
- 11.4. Всеки организатор е необходимо да запознае участниците със цветовете и символиката на сигналите подавани с флаг от сигналиста.

Флагове:

Зелен флаг – показва че трасето е свободно.

Жълт флаг – показва че на трасето има опасност /блокирано е от друга кола или има препятствие/. При подаването на жълт флаг участниците намиращи се във трасето е необходимо да намалят своята

скорост и да имат готовност да променят своята посока на движение или да спрат.

Червен флаг – показва че маншът трябва да бъде спрян незабавно. При подаването на този флаг всички участници намиращи се във трасето отбиват в дясно и спират незабавно и изчакват кола за сигурност която да ги отведе до боксовете.

Кариран флаг – показва край на сесията.



Участник, който не се съобрази със подадените флагове подлежи на наказание глоба в максимален размер разрешен от НКАС.

чл.12. ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРОГРАМАТА

- 12.1. Организационният комитет си запазва правото да изменя програмата съобразно обстоятелствата и случая. Организатора е длъжен да уведоми в най-кратки срокове участниците в състезанието.
- 12.2. Всички изменения и допълнителни разпоредби се обявяват във информационен бюлетин номериран и с посочена дата и час. Тези изменения се обявяват в секретариата на състезанието информационните табла и брифингите освен в случаите когато това е невъзможно в хода на състезанието.

чл.13. КЛАСИРАНЕ

- 13.1. Класиране се прави на базата на събраните точки от участниците в състезанието. При равен брой точки за победител се счита този състезател с най-атрактивен бранд и най-висока оценка за атрактивност и шоу получени по време на състезанието.

чл.14. НАГРАЖДАВАНЕ

- 14.1. Организатора раздава парични награди и купи съгласно финансовите си възможности. Състезател, водач получил повече от една парична награда получава само по-голямата от тях.

чл.15. ПРОТЕСТИ И ОБЖАЛВАНЕ

- 15.1. Протести срещу решенията на съдиите оценяващи дрифтинг състезание са недопустими.

чл.16. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

- 16.1. Организаторът си запазва правото при възникване на непредвидени затруднения да отложи състезанието.

Всеки състезател, водач и механик трябва да познава разпоредбите на наредбата на БФАС за провеждане на автомобилни състезания през текущата година, настоящия специален правилник и допълнителния правилник от организатора и се задължават стриктно да ги спазват.

Организаторът не поема никакви отговорности към водачите или трети лица за щетите и загубите, причинени пряко или непряко от водачите или техните автомобили. Тази отговорност се носи от непосредствените причинители.

чл.17. КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ

17.1. Дрифтингът е високо квалифициран спорт демонстриращ постоянен контрол над автомобила при който пилотите плъзгат автомобила от страна до страна на маркирано трасе. Целта е прилагане на достатъчно мощност на задните двигателни колела на автомобила и умишленото превъртане на същите с максимална скорост водещо до контролирано странично плъзгане или така наречения дрифт.

След като с действията си водача е довел автомобила до състояние на дрифт то същият трябва да бъде съхранен а автомобилът прецизно балансиран чрез използване на силата на двигателя и получените инерционни сили от скоростта и теглото на автомобила. До голяма степен в този спорт победителят не се определя от конските сили с които разполага двигателя на неговият автомобил а от качествата и уменията на самия пилот.

17.2. Представянето на всеки водач и неговият автомобил се оценява от минимум трима съдии които обективно дават точки на всеки участник в дрифтинг състезанието.

17.3. Препоръчително е съдиите да бъдат с различни интереси и специалност като задължително един от тях трябва да бъде от арт или театралните среди защото не трябва да се забравя че, дрифтингът е и представление.

17.4. Критериите за оценка на всеки квалификационен рън са:

17.4.1. Скорост – комбинацията от скоростта на влизането на автомобила на първия завой както и скоростта, която автомобила поддържа през целия рън лесно може да бъде измерена със радарен пистолет или дрифт бокс.

17.4.2. Линия – тя се оценява според това колко близко автомобиля е поставен от водача спрямо конкретни точки на пистата които се описват в

брифинга със състезателите преди започване на всяко състезание обикновено тези точки са самият апекс на завоя а на излизане максимално близкото поставяне на задната част на автомобила до външните очертания на трасето.

- 17.4.3.** Ъгъл – той се регистрира според количеството и дължината на относителния ъгъл на плъзгане който автомобилът демонстрира през цялото трасе за оценяване много големият ъгъл близък до презавиване на автомобила и ранно изправяне на автомобила в права посока не носят много точки на вочача, най-много точки взима водач който държи максимално възможният ъгъл без автомобилът да се завърти през целия рън.
- 17.4.4.** Цялостни впечатления – те се формират от това колко добре са били изпълнени гореописаните три критерии на оценка както и това колко плавно е воден автомобила между отделните точки на трасето по време на всеки рън.
- 17.4.5.** Атрактивност – това е оценка която се формират от това колко добре са били изпълнени гореописаните критерии на оценка както и това колко плавно е воден автомобила между отделните точки на трасето по време на всеки рън както е и съвкупност от атрактивността на водача а най-очевидният атрактивен елемент при дрифтинга е пушекът от гумите на автомобила, колкото повече пушек има при изпълнението на ръна то толкова по високо оценен ще бъде водача. Елементи с показване на ръка или специфичен начин за поздравление на публиката също могат да допринесат за допълнителни точки за атрактивност дадени от съдиите на водача.
- 17.5.** Всеки водач трябва да може да демонстрира пълен контрол върху автомобила си по всяко време и всяка ситуация всички завъртания, презавивания, побутвания води автоматично до резултат равен на нула точки за съответият водач във дадения рън.
- 17.5.1.** Всички състезатели стартират със 100 точки и получават удръжки от съдиите по време на техния рън.
- 17.5.2.** Всеки от съдиите дава минус точки и на края на ръна се взима средно аритметичната сума от оценката им.
- 17.6.** Тандем дрифт е директна елиминация и съпоставяне на двама пилота и техните дрифтинг стилове на

трасето при тях всеки от водачите за всяка сесия получава по 200 точки. Пилотите преминават през две сесии като се редуват кой да тръгне от предна позиция. Ако при двете сесии не може да се реши кой е по-добрият се прави трета тъй наречената Внезапна смърт, ако въпреки това водачите са със еднакъв брой точки се продължава със сесии от рода на Внезапна смърт докато не се излъчи победител. При завъртане водача който се е завъртял или губи сесията а при докосване на двата автомобила водача допуснал контакта губи автоматично.

Съдиите не трябва да наблягат толкова на точкуване колкото до сравняване на двамата състезатели и тяхната атрактивност.

- 17.6.1.** Атакуваща позиция /задна позиция/ – състезателя е на задна позиция и се стреми да бъде максимално близо до водещата кола и в същото време да демонстрира горе описаните критерии за оценка. Изпреварването по време на дрифтинг значи че атакуващият автомобил е победил в тази сесия което му носи допълнителни 20 точки. Изпреварването трябва да стане по време на дрифт чисто без контакт между двата автомобила или излизане от трасето на някой от тях. Допълнително 20 точки получава водещия автомобил ако атакуващият автомобил не може да поддържа темпото и изостава.
- 17.6.2.** Защитник /предна позиция/ – това е най-добрата позиция защото предоставя възможност на състезателя поле за действие, за по-голяма скорост, по-добра линия и по-голям ъгъл от преследващият състезател.

чл.18. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА АВТОМОБИЛИТЕ

- 18.1.** Клас ПРО – всички автомобили серийни модифицирани както и хомологирани се допускат до участие отговарящи на следните условия:
 - 18.1.1.** Двигател – свободен за модифициране. Не се допускат автомобили със течове на масло или охладителна течност.
 - 18.1.2.** Гориво – видът гориво е свободен.
 - 18.1.3.** Картерни газове – те трябва да бъдат отведени във система за картерни газове, забранява се пускането им свободно във двигателният отсек.
 - 18.1.4.** Охладителна система – тя може да бъде модифицирана, но трябва да изпълнява първоначалните си функции.

- 18.1.5.** Изпускателна система – тя може да бъде модифицирана, но всички автомобили трябва да бъдат укомплектовани със пълният вариант от изпускателният колектор до крайното гърне. Нивото на шум не трябва да надвишава 103db.
- 18.1.6.** Окачване – свободно за модификация, но не се разрешава използване на композитни материали.
- 18.1.7.** Гуми – използването на гладки гуми тип слик е забранено.
- 18.1.8.** Спирачна система – свободна за модифициране, но тя трябва да остане двукръгова. Всеки автомобил трябва да бъде с работеща ръчна спирачка.
- 18.1.9.** Трансмисия – свободна за модифициране. Не се допускат автомобили с течове на масло.
- 18.1.10.** Купе – до участие се допускат само фабрично изработени купета всякакви тръбни купета са забранени с изключение на фабрично изработените такива и отговарящи на VIN номерът си. Допуска се изработването на кутии с цел подсилване на купето, както и презаваряване на фабричните места на захващане на детайлите на купето.
- 18.1.10.1.** Подмяната на детайли /капацы, калници, брони / с такива изработени от композитни материали са разрешени с изключение подмяна на фабричния материал от който са изработени предните врати на купето. Забранява се подмяната на детайли от самоносещата конструкция на купето с такива от композитни материали.
- 18.1.10.2.** Автомобили тип кабриолет трябва да бъдат задължително с монтиран твърд таван в противен случай тяхното участие ще бъде отказано.
- 18.1.11.** Стъкла – фабрично монтираните стъкла могат да бъдат подменени с такива от акрил или лексан с изключение на предното ветроупорно стъкло, което трябва да остане в оригинален вид. Подмяната на останалите стъкла трябва да бъде така извършена, че предно ляво и дясно стъкло да могат да се отворят и затварят по оригиналния начин проектиран от производителя. Формата и дизайнът на всички стъкла трябва да остане в оригиналния вид проектиран от производителя.
- 18.1.12.** Светлини – автомобилът може да бъде с проме-

нена форма дизайн и местоположение на светлините, но задължително трябва да разполага със габарити, къси и дълги светлини, както и с габарит и стоп светлина отзад, светлина за заден ход, светлинните пътепоказатели трябва да функционират и във режим аварийен.

- 18.1.13.** Кука за теглене – всеки автомобил трябва да има минимум по една кука за изтегляне отпред и отзад като същата трябва да бъде на лесно достъпно място. Куката за изтегляне трябва да бъде боядисана във жълто, оранжево или червено като е препоръчително при застъпване на цвят на автомобил с цвят за кука същата да бъде в различен цвят от този на купето. Куката трябва да бъде обозначена и със лепенка-стрелка във същите цветове.
- 18.1.14.** Интериор – наличието на табло и две седалки е задължително. Декоративните панели на вратите могат да бъдат подменени с такива от композитни материали или алуминий. Подовите стелки и тапицерия могат да бъдат премахнати. Задни седалки и декоративни панели на купето отзад и в багажното отделение не са задължителни.
- 18.1.15.** Обратно виждане – наличието на две външни огледала за обратно виждане е задължително. Начинът на монтиране на огледалото за обратно виждане вътре в купето може да бъде изменен, но не и местоположението му.
- 18.1.16.** Ключ маса – задължително е монтирането на ключ маса която има и опция за външно изключване. Ключ масата трябва да бъде маркирана чрез стикер.
- 18.1.17.** Седалки – оригиналните трябва да бъдат подменени с такива от лицензиран производител като не е задължително те да бъдат хомологирани. Забранено е ползването на седалки изработени от стъклопласт. Видът и формата на седалката е свободен. Оригиналото закрепване на седалката може да се модифицира, но то задължително трябва да има четири опорни точки на закрепване. Болтовете използвани за закрепване трябва да са със дебелина М8мм. и якост 8.8. Мястото на закрепване трябва да бъде допълнително усилено с планка от стомана със дебелина минимум 3мм. и размер 60х60мм. като същата може да бъде фиксирана чрез заваряване или чрез използването на сандвич сглобка.

- 18.1.18.** Колани – те трябва да бъдат минимум четири точкови, хомологирани. Захващането им трябва да бъде на местото на фабричните такива или ако се изменя мястото на фиксиране то новото такова трябва да бъде усилено чрез пластина от стомана със дебелина минимум 3мм.и размер 60х60мм. Планката трябва да бъде заварена или да се ползва сандвич сглобка. Закрепването на коланите към фабричните или новоизбраните места става чрез болтове с ухо и ключ система или чрез болтове със дебелина M12 и якост 8.8.
- 18.1.19.** Пожарогасител – всеки автомобил трябва да бъде оборудван с ръчен пожарогасител с обем минимум 2кг., като на всеки трябва ясно да се чете видът на противопожарната смес, вместимост, дата като датата на последното пълнене или проверка не трябва да е на повече от 2г. Пожарогасителят трябва да бъде монтиран на леснодостъпно място и монтажът да издържа на силите получени при експлоатацията на автомобилът.
- 18.1.20.** Ролкейдж – структурите срещу преобръщане трябва да бъдат с размер 45х2.5мм 50х2мм, 38х2,5мм., 42х2.5мм., като местата на които ще стъпва ролкейджът трябва да бъдат усилены чрез стоманена пластина със дебелина минимум 3мм. и размер100х120мм. Изработването на монтажни кутии не е задължително, закрепването на пластините може да бъде чрез заваряване или чрез сандвич панел, но задължително трябва да бъдат върху конструктивен елемент. Монтажът на ролкейджът към пластините може да бъде извършен или чрез заваряване или чрез сандвич панел, когато се ползва сандвич тип захващане то на всяка стъпка трябва да има четири болта M8 с якост 8.8. Допълнителните подпори за укрепване на ролкейджът могат да бъдат изработени от тръба с ф30мм. и дебелина на стената 1.5мм. същите могат да бъдат заварени или монтирани чрез болтове поставени на кръст със размерM6 мм. и якост 8.8 със разстояние един между друг 10мм.
- 18.2.** Клас ХОБИ – това са автомобили серийни без никакви изменения на:
- 18.2.1.** Двигател – серийно с изключение на въздушният филтър.
- 18.2.2.** Картерни газове – серийно

- 18.2.3.** Охладителна система – серийно
- 18.2.4.** Изпускателна система – серийно с изключение крайното гърне, но размерът на влизащата във него част от изпускателната тръба трябва да бъде със серийния размер.
- 18.2.5.** Окачване – серийно без монтаж на регулируемите амортизатори, подменени тампони с такива от други материали, както и употребата на унибал.
- 18.2.6.** Спирачна система – серийно
- 18.2.7.** Трансмисия – серийно. Не се допускат автомобили със течове на масло.
- 18.2.8.** Купе – серийно без подменени детайли от композитни материали не се разрешава демонтирането на детайли от купето по време на сесията. Презаваряване или олекотяване чрез премахване на части от купето. Автомобилът трябва да бъде със серийното си оборудване.
- 18.2.9.** Стъкла – серийно
- 18.2.10.** Светлини – серийно
- 18.2.11.** Кука за теглене – всеки автомобил трябва да има минимум по една кука за изтегляне отпред и отзад като същата трябва да бъде на лесно достъпно място. Куката за изтегляне трябва да бъде боядисана във жълто, оранжево или червено като е препоръчително при застъпване на цвят на автомобил с цвят за кука същата да бъде в различен цвят от този на купето. Куката трябва да бъде обозначена и със лепенка-стрелка във същите цветове.
- 18.2.12.** Интериор – серийно
- 18.2.13.** Обратно виждане – серийно
- 18.2.14.** Седалки – серийно
- 18.2.15.** Колани – трябва да бъдат заменени с четири точкови.
- 18.2.16.** Пожарогасител – всеки автомобил трябва да бъде оборудван с ръчен пожарогасител с обем минимум 2 кг., като на всеки трябва ясно да се чете видът на противопожарната смес, вместимост, дата като датата на последното пълнене или проверка не трябва да е на повече от 2 г. Пожарогасителят трябва да бъде монтиран на леснодостъпно място и монтажът да издържа на силите получени при експлоатацията на автомобилът.

чл.19. ЗАЯВКА И ПРЕЗЕНТАЦИОННА ФОРМА**19.1. Заявка за участие в дрифтинг състезание**

КЛАС	СЪСТЕЗАТЕЛЕН №
------	----------------

**БЪЛГАРСКА ФЕДЕРАЦИЯ ПО АВТОМОБИЛЕН СПОРТ
ИНДИВИДУАЛНА ЗАЯВКА – ДРИФТИНГ**

Състезател	
Лиценз	
Водач	
Лиценз	
Адрес	
Тел.	
И-мейл	
Медицинска застраховка №	

Марка	
Модел	
Шаси №	
Застраховка №	
Състезателен №	

Дата:

Подпис

19.2. Презентационна форма на водач и автомобил

ПРЕЗЕНТАЦИОННА ФОРМА

СНИМКА	Име
	Псевдоним
	Дата на раждане

Кой съм

Музика на бранда ми

Автомобил

Модифициран от

Клас

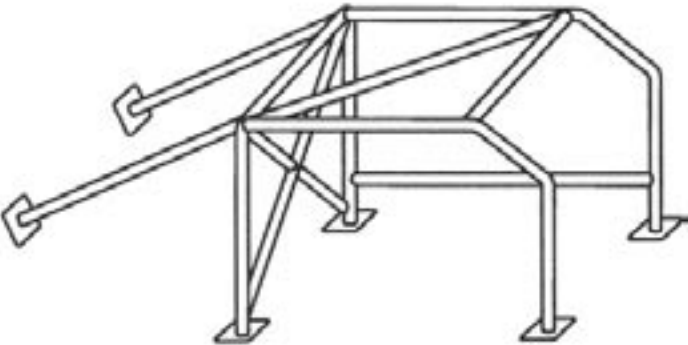
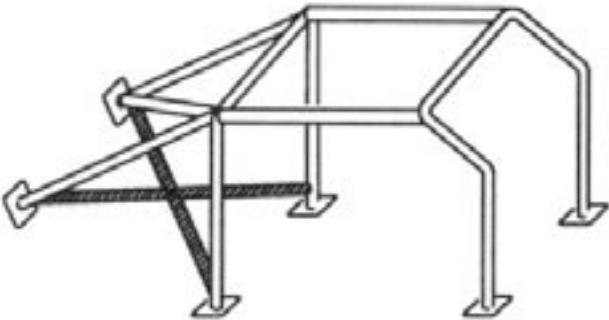
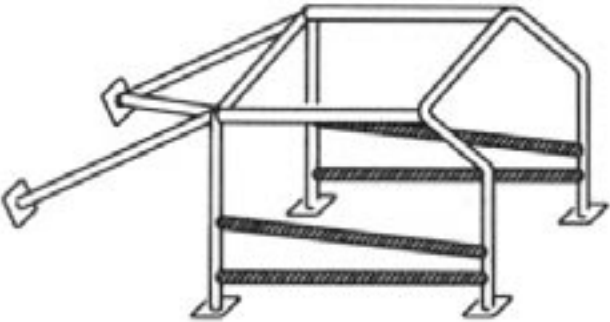
Състезателен №

СНИМКА НА АВТОМОБИЛА

Мощност	Окачване
Въртящ момент	Диференциал
Двигател обем	Скорости
Двигател тип	Съединител
	Спирачки
	Генерация
	Гуми
Турбо	Тегло

чл.20. ПРИЛОЖЕНИЕ

20.1. Схема на рол кейдж – схема чл.253 Приложение Ж



20.2. Схема на закрепване на рол кеиджа за пода на ав-
томобила

