

Регламента областных соревнований по автомобильным  
гонкам на лучшее время круга

T-motors Time-Attack Championship (TTAC)

2026



Магнитогорск, 2026

## Оглавление

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	3
2. УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ.....	3
3. УЧАСТНИКИ ЧЕМПИОНАТА.....	4
4. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭТАПОВ .....	6
5. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ К АВТОМОБИЛЯМ.....	6
6. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ К ПИЛОТАМ .....	11
7. Порядок определения победителей соревнований. Система начисления очков. ....	12
8. Технические требования к автомобилям. Зачетные группы .....	13
9. Протесты. Техническая комиссия автомобилей. ....	17
10. Правила подачи заявки .....	18
11. Правила поведения на кольцевых гоночных трассах .....	18
12. Штрафы и пенализация .....	19

## 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Настоящий Регламент определяет порядок организации и проведения областных соревнований по гонкам на лучшее время круга 2026 года (далее T-motors Time-Attack Championship (ТТАС)).
- 1.2. Настоящий Регламент составлен на основе Регламента всероссийской серии RHNCC-RTAC – чемпионата Ассоциации любителей автомобильного спорта по кольцевым автомобильным заездам на лучшее время круга.
- 1.3. При проведении этапов чемпионата T-motors Time-Attack Championship регламентирующими документами являются:
  - Настоящий Регламент;
  - Частные Регламенты этапов T-motors Time-Attack Championship;
  - Правилами поведения на автодроме Т-моторс Ринг;
  - Спортивный Кодекс РАФ и приложения к нему.
- 1.4. Трактовка пунктов Регламента – прерогатива Организаторов.

## 2. УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

### 2.1. Чемпионат состоит из 5 этапов:

- 1 этап ТТАС – 3 мая 2026г,
- 2 этап ТТАС – 14 июня 2026г,
- 3 этап ТТАС – 19 июля 2026г,
- 4 этап ТТАС – 23 августа 2026г,
- 5 этап ТТАС – 13 сентября 2026г.

Итоговый зачет чемпионата по четырем лучшим этапам, на финальном этапе присваиваются полуторные очки (коэффициент 1.5 по сравнению с обычным этапом).

### 2.2. Организатор: Гоночная Трасса Т-моторс Ринг, ИП Мищенко Ольга Алексеевна

### 2.3. Официальная информация будет находиться:

- Группа в ВК: [https://vk.com/tmotors\\_ttac](https://vk.com/tmotors_ttac)
- Телеграм-канал ТТАС: [t.me/ttac\\_info](https://t.me/ttac_info)

### 2.4. Зачетные классы:

- Extra Light
- Light
- Tuning
- Sport
- Super Sport
- Unlim
- Командный зачет

### 2.5. Цели и задачи:

- популяризация автомобильного спорта в Челябинской области;
- привлечение общественности к занятиям автоспортом;
- активизация работы с автолюбителями по привлечению их к автомобильному спорту как к высшей форме повышения водительского мастерства участников дорожного движения;
- пропаганда здорового образа жизни;
- создание праздника для автолюбителей и зрителей.

### 2.6. Базовые понятия:

- Автодром – закрытая и огороженная территория с инфраструктурой, необходимой для проведения автомобильных соревнований.

- Трасса – объект инфраструктуры Автодрома, включающий в себя гоночную дорогу и комплекс функционально связанных конструктивных элементов и искусственных инженерных сооружений (асфальтового покрытия, зон вылета, энергопоглощающих и останавливающих ограждений, сеток и т.д.), специально предназначенных для обеспечения безопасного движения автомобилей во время соревнования.
- Гоночная дорога – ограниченная белыми линиями часть асфальтового покрытия трассы, представляющая из себя замкнутый путь, который в рамках соревнования требуется преодолеть за минимальное время.
- Пит-уолл – бетонное ограждение, отделяющее гоночную дорогу от питлейн.
- Питлейн – участок трассы, расположенный между боксами и пит-уоллом, предназначенный для съезда и заезда автомобилей на гоночную дорогу.
- Рабочая зона – часть питлейн, не предназначенная для сквозного проезда автомобилей. Как правило – имеет отличное от иной части покрытие (например, бетон) и возвышение по уровню.
- Полоса движения – (fast-line) – часть питлейн, предназначенная для сквозного проезда автомобилей.
- Полоса безопасности - часть питлейн, расположенная между рабочей зоной и полосой движения. Обычно выделяется, например, цветом. Не предназначена для движения автомобилей. Ограничена белыми линиями.
- Дисквалификация – исключение спортсмена (или команды/клуба) из зачёта (показанные результаты, занятые места и др. не засчитываются).
- Зачетная группа (Класс) – множество автомобилей, удовлетворяющих определенным техническим требованиям.
- Зачетный круг – круг, время прохождения которого учитывается при определении результатов соревнования.
- Заявитель – команда, клуб, юридическое или физическое лицо, заявляющие Участника в личный или командный зачеты соревнования. Пилот имеет право сам заявить себя и свой автомобиль.
- Заявка – документ, предоставляемый заявителем Организатору соревнования, с указанием в установленной Регламентом форме названия клуба, команды и/или списка заявляемых Участников, Представителей и т.д..
- Представитель – физическое лицо, включенное Заявителем в заявку, действующее от его имени и представляющее интересы Заявителя на соревнованиях.
- Пилот (Участник) – физическое лицо, удовлетворяющее требованиям Регламента соревнования и принимающее участие в личном зачете соревнования.
- Команда – юридическое лицо или объединение физических лиц подавшее заявку на участие в командном зачете соревнования и соответствующее требованиям, изложенным в Регламенте.

### **3. УЧАСТНИКИ ЧЕМПИОНАТА**

#### **3.1. Требования к пилотам и их автомобилям**

- К участию в соревнованиях допускаются физические лица – далее Пилоты – достигшие 18-летнего возраста, имеющие действующее водительское удостоверение категории В. Возможен допуск

участников младше 18 лет с письменного разрешения родителей – **по согласованию с руководителем гонки в частном порядке.**

- Участнику **необходимо** иметь действующий на день соревнования **страховой медицинский полис от несчастного случая** со страховой суммой не менее 100 000 руб., включающий страхование рисков категории «Автоспорт», а также российский полис обязательного медицинского страхования
- В рамках одного этапа пилот может быть заявлен в несколько зачетных групп при условии, что автомобиль в зачетных попытках соответствует заявленной группе (и не соответствует классу ниже). При этом пилот должен указать **основной и второстепенные** зачетные классы. Изменение зачетных групп и замены автомобилей непосредственно во время проведения этапа – **по согласованию с руководителем гонки.**
- В рамках одного этапа на одном и том же автомобиле разрешается участие не более двух пилотов. При этом, если пилоты заявлены в разные зачетные группы, то в момент выезда на трассу автомобиль должен соответствовать той зачетной группе, в которой заявлен стартующий пилот.
- Смена зачетной группы пилотом по ходу чемпионата разрешена. При смене класса очки, набранные пилотом в зачете исходного класса, в зачет нового класса не переносятся. Однако, в общем зачете исходного класса пилот сохраняет набранную ранее сумму очков.
- На время проведения чемпионата пилоты обязаны размещать на своих автомобилях обязательную рекламную информацию о партнерах чемпионата и номерные знаки чемпионата согласно схеме выданной на этапе. Автомобили без наклеек партнеров к участию в чемпионате **не допускаются.**
- Один комплект стартовых номеров и рекламных наклеек выдается участнику чемпионата на весь сезон. Повторное изготовление оплачивает пилот.
- Присутствие стартовых номеров других чемпионатов, соревнований, трек дней и т.п. – **НЕ ДОПУСКАЕТСЯ** или же они должны быть закрыты и не читаемы.
- Пилот своим участием в соревновании или в одном из его этапов подтверждает, что он полностью ознакомился с данным Регламентом, в частности досконально изучил правила поведения на автодромах, включенных в календарь соревнований, изучил требования безопасности. Пилот отдает себе отчет, что Автоспорт **НЕ БЕЗОПАСЕН**. Пилот закрепляет это обязательной подписью в заявлении на участие в соревновании, добровольно снимая ответственность с организаторов за любые инциденты на трассе/автодроме во время этапов соревнований, и не имеет претензий к организаторам за любые инциденты на трассе/автодроме во время проведения соревнований.
- Заявитель подтверждает участие заявленных им пилотов взносом за участие на этапе (стартовый взнос), размер которого устанавливается организаторами для каждого этапа отдельно. Организатор в праве освободить участника от уплаты стартового взноса
- Пилот обязан не препятствовать досмотру автомобиля комиссаром по безопасности и предоставить автомобиль на контроль техническому комиссару (по любому его требованию).
- Взнос за участие в этапе не возвращается в случае возникновения препятствий к участию в этапе по вине пилота.
- Пилоту без объяснения причин может быть отказано в участии на соревнованиях.

### 3.2. Требования к командам

- На каждый этап, до окончания административных проверок, команда обязана подать заявку на участие, в которой требуется перечислить всех пилотов, выступающих в Командном зачете на текущем этапе.
- Команда на этапе может состоять минимум из двух, максимум из шести пилотов. При этом в течение всего сезона за команду может быть заявлено не более семи различных пилотов.
- Если пилот, заявленный в командный зачет, участвует в двух классах, то в командном зачете учитываются очки, полученные в **основном** зачетном классе пилота.

- Пилоту в течение чемпионата разрешается переходить из одной команды в другую. При этом очки, набранные пилотом на первом этапе выступления за новую команду, не учитываются в Командном зачете.

## 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭТАПОВ

- 4.1. Этап проводится в соответствии с данным Регламентом и Частным Регламентом этапа.
- 4.2. Официальные лица на этапе:
- руководитель гонки;
  - технический комиссар;
  - секретарь;
  - хронометрист.
- 4.3. Допуск автомобилей на трассу контролируется маршалом на выпуске.
- 4.4. Соответствие автомобиля заявленному классу контролируется группой технических инспекторов во главе с техническим комиссаром.
- 4.5. Перед началом заездов пилоты должны пройти административную и техническую проверку
- 4.6. Этап состоит из тренировочных и/или зачетных заездов. Количество тренировочных заездов и зачетных заездов определяется регламентом этапа.
- 4.7. Формат зачетных заездов определяется регламентом этапа.
- 4.8. Длительность заездов определяется регламентом этапа.
- 4.9. Автомобили после зачетного заезда подлежат взвешиванию и контролю техническим комиссаром. Решение взвешивать автомобиль или нет принимает технический комиссар.
- Пояснение: При съезде с гоночной трассы после зачетного заезда пилот, по распоряжению технического комиссара, обязан заехать на весы.
  - Нештатные ситуации (взвешивание аварийного автомобиля и т.п.) разрешаются техническим комиссаром в индивидуальном порядке.
- 4.10. Игнорирование команд технического инспектора, а также заезд в боксы или в паддок, минуя взвешивание во время зачетной попытки, наказывается штрафом (см. Раздел 12 Регламента).
- 4.11. Наказания выносит Руководитель гонки.
- 4.12. По итогам этапа на подиуме кубками/медалями и/или призами награждаются:
- пилоты, ставшие победителями и призерами (2 и 3 место) в своих зачетных классах;
  - команды, ставшие победителями и призерами (2 и 3 место) в Командном зачете
  - **в зачетных классах Extra Light, Light, Tuning, Sport дополнительно награждаются пилоты-новички, показавшие 3 лучших результата в своем классе. Пилотом-новичком считается пилот, принимавший участие не более, чем в трех этапах (трек-дни не учитываются) суммарно на протяжении всех предыдущих сезонов (до сезона 2025 включительно).**
- 4.13. По итогам сезона на подиуме кубками и/или призами награждаются:
- пилоты, ставшие победителями и призерами (2 и 3 место) в своих зачетных группах;
  - команды, ставшие победителями и призерами (2 и 3 место) в Командном зачете.

## 5. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ К АВТОМОБИЛЯМ

- 5.1. Требования, изложенные в данном подразделе, **если не оговорено иное, обязательны для исполнения во всех классах.**
- 5.2. Автомобиль должен быть оборудован буксировочным крюком/проушиной.
- 5.3. Все узлы агрегаты автомобиля должны быть исправны и должным образом отрегулированы, утечки ГСМ не допускается.
- 5.4. Автомобиль должен быть оснащен исправными стеклоочистителями переднего стекла.
- 5.5. Передняя панель в салоне автомобиля НЕ должна быть полностью демонтирована.
- 5.6. Поверхности передних дверей со стороны салона должны быть закрыты штатным пластиком, либо:

- панелью из металлического листа толщиной не менее 0,5 мм;
- панелью из композитных материалов толщиной не менее 1 мм;
- другого полимерного материала толщиной не менее 2 мм.

**5.7.** В салоне автомобиля не должно быть никаких лишних и не закрепленных по приложению J к МСК FIA предметов.

**5.8.** Наличие металлических кромок (в том числе кромок металлических дырок и отверстий с диаметром более 5 см), за исключением случая, когда доступ к этим кромкам перекрыт каркасом безопасности, сиденьями или другими элементами кузова, и выступающих острых предметов конструкции автомобиля в передней части салона со стороны водителя (до средней стойки включительно – рис.5.1.) запрещено. Если такие элементы и кромки присутствуют – они должны быть закрыты штатным пластиком, резиновым уплотнителем или в соответствии с требованиями п.5.6.



*Рис.5.1. Передняя часть салона – обведена красным, задняя часть салона – синим.*

**5.9.** На автомобиле должны быть установлены и функционировать в режиме ближнего или дневной света хотя бы один передний (левый или правый) световой прибор.

**5.10.** Ближний или дневной свет в течение заезда должен быть включен.

**5.11.** Боковые окна должны быть закрыты либо стеклом, либо специальной гоночной сеткой.

**5.12.** Все кузовные детали должны быть прочно закреплены.

**5.13.** Установленные на автомобиле шины должны быть без повреждений. Запрещается использовать отремонтированные после прокола шины.

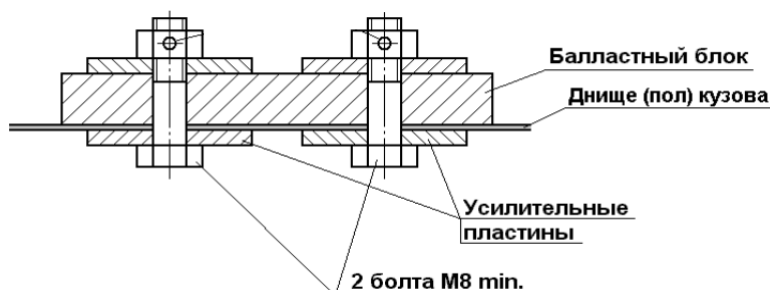
**5.14.** Рекомендуется оснастить автомобиль системой автоматического пожаротушения.

**5.15.** Запрещена установка топливного бака в салоне автомобиля (в одном объёме с водителем).

**5.16.** Система выпуска отработавших газов, если не обозначено иное, должна заканчиваться за задней осью автомобиля.

При этом выход отработавших газов из регулирующего клапана турбины (вестгейта) разрешен в атмосферу, в сторону дорожного покрытия (Гейт "наружу").

**5.17.** Балласт должен быть прикреплен к кузову минимум болтами класса 8.8 минимальным диаметром 8 мм с прокладками, в соответствии с Рис 5.2.



*Рис. 5.2. Крепление балласта.*

Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и подкладками в каждой точке крепления не менее 40 см<sup>2</sup>. Количество болтов: не менее двух (2) на каждые 20 кг балласта и не менее двух (2) на каждый блок массой свыше 10 кг. Толщина подкладки не менее 3 мм.

Рекомендуется размещать блоки вблизи вертикальных элементов кузова.

Рекомендуется приваривание подкладок к панели днища.

#### 5.18. Спортивные (нештатные) ремни безопасности (в случае установки)

- 3/4 –х точечные ремни безопасности (Schroth QuickFit, OMP ROAD 4M и им подобные) должны быть омологированы FIA № 8854/98 или иметь сертификат соответствия (TUV, ECE и т.д.), закреплены и затянуты согласно прилагаемой к ним инструкции и/или согласно параграфу 6 статьи 253 приложение J к МСК FIA.
- 5/6-ти точечные ремни безопасности должны быть омологированы FIA № 8853/98. Крепление ремней должно осуществляться согласно пункту 6 статьи 253 приложение J к МСК FIA.
- Если оригинальные точки крепления ремней к кузову автомобиля изменены, новые места крепления (модификации кузова) должны быть омологированы расширением VO (VR) или соответствовать требованиям Статьи 253-6 Приложения J к МСК FIA. В случае крепления ремней в задние штатные места, допуск автомобиля осуществляется по решению технического комиссара.
- Омологация ремней может быть просроченной.
- Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия. Ремни не должны иметь видимых повреждений, потертостей, замки должны работать исправно.

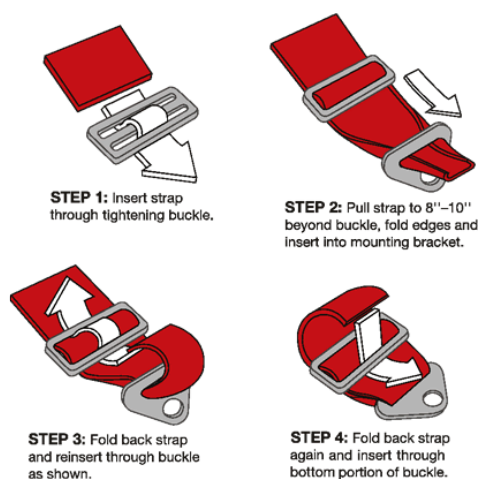


Рис. 5.3. Крепление лямок спортивных ремней.

#### 5.19. Спортивные (нештатные) сиденья

- На всех автомобилях допускается установка спортивных сидений с пятью (5) отверстиями для ремней безопасности. Рекомендуется, чтобы они удовлетворяли стандартам FIA 8855/1999 либо 8862-2009 (настоятельно рекомендуется). Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA.
- Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям Статьи 253-16.4 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем.
- Сиденья с кронштейнами должны быть установлены только на поперечных трубах в соответствии с требованиями Статьи 253-16.1-3 Приложения J, либо в соответствии с Рис. 5.4.

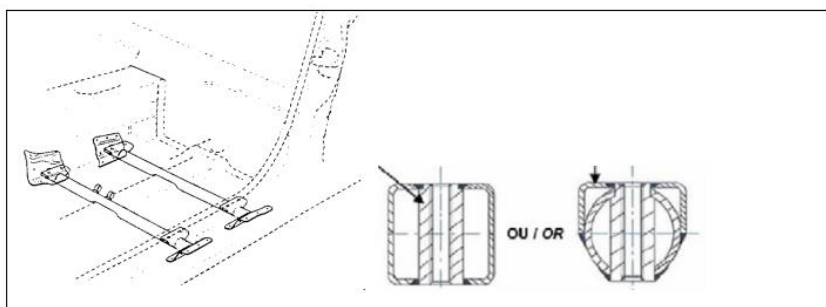


Рис. 5.4. Крепление сидений.

В этом случае должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 38×2,5 мм или 40×2 мм, либо трубы квадратного сечения с минимальными размерами 35×35×2,5 мм. Трубы должны быть приварены по всему периметру к усиливающим накладкам площадью не менее чем 40 см<sup>2</sup> (каждая) и толщиной не менее 3 мм, в свою очередь приваренных по всему периметру к кузову. Все сварочные швы должны быть высокого качества, их запрещено зачищать, шпаклевать и т.п. На этих трубах также могут быть закреплены паховые лямки ремней безопасности. В местах крепления кронштейнов сидений трубы должны иметь местные усиления в виде вваренных втулок и опорных площадок. Для крепления кронштейнов сидений должны использоваться болты категории прочности не ниже 8,8. Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола и удаление оригинальных кронштейнов сидений. Если на оригинальном кузове автомобиля отсутствуют продольные элементы (туннель пола, короб и т.п.), то способ крепления труб к кузову должен быть согласован с РАФ.

- Допускается также установка сидений на оригинальные точки крепления.
- Если установленное спортивное сиденье не обеспечивает правильного положения лямок ремня безопасности (точки 1, 2, 3 на рис.5.5. должны плотно прилегать к телу, а верхний замок располагаться за плечом), то использование сиденья без установки ремней, описанных в пункте 5.18 Регламента – запрещено.



Рис. 5.5. Фиксация ремней безопасности.

- Настоятельно рекомендуется использовать сиденья для кольцевых гонок – с «ушами».



Рис.5.6. Сиденье с «Ушами»

#### 5.20. Каркас безопасности.

- Каркас может быть выполнен в соответствии с Приложением 14 к КиТТ РАФ. Минимальная схема каркаса безопасности должна соответствовать Рис.5.6. В качестве усиления крыши может быть установлен только один диагональный элемент, но его переднее соединение должно быть расположено на стороне пилота

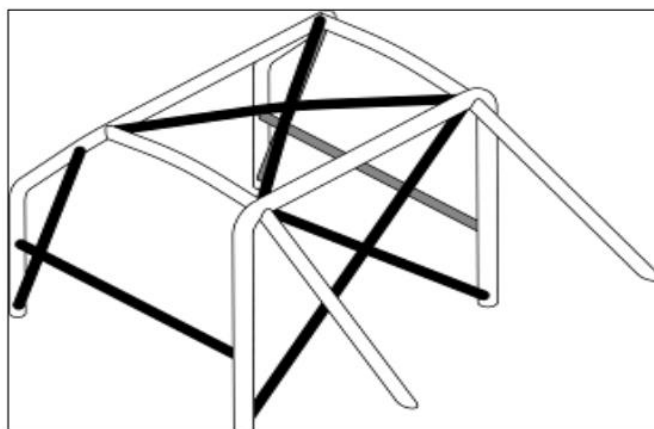


Рис. 5.6. Минимальная схема каркаса безопасности.

- Каркас может быть построен по общим требованиям (Ст.253-8 Приложения J) либо быть омологирован ФИА или омологирован (сертифицирован) Производителем в НАФ.
- В зоне возможного касания шлема пилота каркаса безопасности на каркас должны быть установлены и надежно закреплены защитные накладки, соответствующие Стандарту FIA 8857-2001 тип А. В местах, где другие части тела пилота, сидящего на месте и пристегнутого ремнями безопасности, могут контактировать с каркасом безопасности, должна быть предусмотрена установка защитных накладок из мягкого материала, не поддерживающего процесс горения.

#### 5.21. Электрооборудование

- Разрешается любая модификация соединительных проводов (проводка) между любыми электронными устройствами автомобиля.
- Если первоначальное месторасположение аккумуляторной батареи изменено, то она должна быть полностью закрыта электроизолирующим колпаком. Батарея должна быть прикреплена к кузову с использованием металлического гнезда и двух металлических хомутов (не менее 5 мм в диаметре) или металлических пластин (толщина не менее 3 мм, ширина не менее 25 мм) с любым изоляционным покрытием, прикрепленных к основанию болтами и гайками (Рис. 5.7). Для

крепления хомутов и пластин должны быть использованы болты диаметром не менее 10 мм, под каждым болтом должна размещаться контршайба толщиной не менее 3 мм, покрывающая не менее 20 см<sup>2</sup> площади кузова. Допускается крепление батареи оригинальными деталями, если таковые предусмотрены для крепление в этом же месте (например, для крепление в багажнике у соплатформенных автомобилей).

- При переносе АКБ из штатного места **настоятельно рекомендуется** установка главного выключателя электрооборудования. Выключатель должен быть расположен в передней части автомобиля и иметь маркировку в виде красной стрелы, расположенной внутри синего треугольника с белой окантовкой.

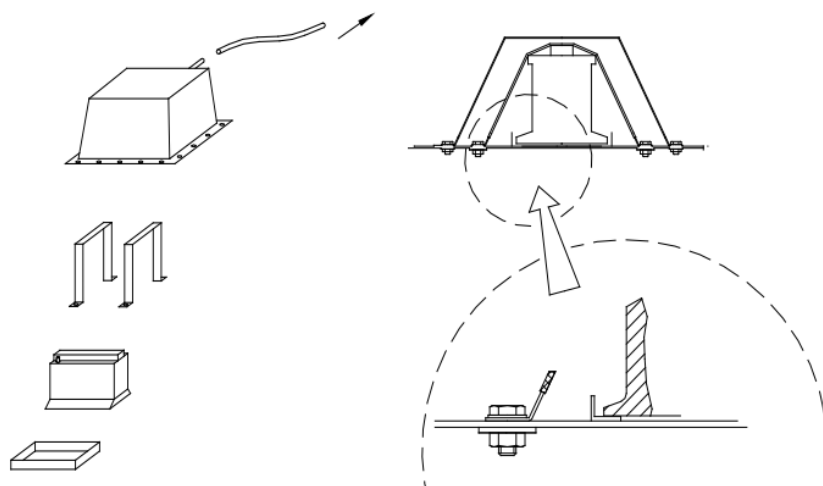


Рис. 5.7. Крепление аккумуляторной батареи.

**5.22.** Настоятельно рекомендуется, чтобы все устанавливаемые на автомобиль нештатные/неоригинальные компоненты имели омологацию FIA/РАФ или сертификат, подтверждающий возможность их использования на дорогах общего пользования/соревнованиях.

Устанавливая детали без сертификатов и омологаций, Вы подвергаете опасности как себя, так и других участников.

## 6. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ К ПИЛОТАМ

**6.1.** Наличие у пилотов на голове ЗАСТЕГНУТОГО гоночного автомобильного (закрытого или открытого), шлема для автоспорта, картинга или мотоциклетного шлема **обязательно**.

**6.2.** Рекомендуется использование системы безопасности HANS.

**6.3.** Во всех классах рекомендуется использовать омологированную экипировку:

- Несгораемый комбинезон с омологацией не ниже FIA 8856-2000.
- Перчатки с омологацией не ниже FIA 8856-2000.
- Ботинки с омологацией не ниже FIA 8856-2000.
- Шлем с омологацией не ниже FIA 8856-2000.
- Белье (майка, носки, подшлемник, кальсоны) удовлетворяющее требованиям FIA 8856-2000.

**6.4.** Пилоты должны быть пристегнуты (обязательно наличие оригинальных или спортивных многоточечных ремней безопасности).

**6.5.** Рекомендуется иметь действующий полис добровольного медицинского страхования от травм и несчастных случаев.

**6.6.** Во время тренировочных и зачетных заездов пилоты могут использовать только гоночную трассу и должны все время соблюдать «Правила поведения на кольцевых гоночных трассах» (раздел 11 Регламента).

- 6.7. Если автомобиль остановился на трассе во время соревнований и пилот не может вывести его из этой зоны, он должен немедленно, но в то же время осторожно, **покинуть автомобиль и перейти в ближайшее безопасное место (как минимум за гард-рейл).**
- 6.8. Покинув автомобиль, остановившийся на трассе, возвращаться в автомобиль до подхода маршалов **ЗАПРЕЩЕНО.**
- 6.9. Проводить осмотр автомобиля и, тем более его ремонт, на трассе до подхода маршалов или автомобиля безопасности **ЗАПРЕЩЕНО.**
- 6.10. Открывать капот остановившегося на трассе автомобиля до подъезда автомобиля безопасности или подхода маршалов **ЗАПРЕЩЕНО.**
- 6.11. Работы с автомобилем могут производиться только в парк-стоянке и боксах.
- 6.12. Заправка автомобиля топливом на питлайн **ЗАПРЕЩЕНА!**
- 6.13. При первых признаках возгорания пилот обязан **немедленно остановить и покинуть автомобиль**, удалившись от него на максимально возможное расстояние. Тушить автомобиль самостоятельно **ЗАПРЕЩЕНО.**

## 7. Порядок определения победителей соревнований. Система начисления очков.

### 7.1. Личный зачет

7.1.1. Система начисления очков на этапе в личном зачете едина для всех классов.

7.1.2. Число набранных пилотом очков на этапе определяется в соответствии с таблицей:

1 место	25 очков
2 место	20 очков
3 место	16 очков
4 место	13 очков
5 место	11 очков
6 место	10 очков
7 место	9 очков
8 место	8 очков
9 место	7 очков
10 место	6 очков
11 место	5 очков
12 место	4 очка
13 место	3 очка
14 место	2 очка
15 место	1 очко

7.1.3. Число набранных пилотом очков в чемпионате определяется как сумма очков, завоеванных этим пилотом на всех этапах.

7.1.4. На финальном этапе присваиваются полуторные очки (коэффициент 1.5 по сравнению с обычным этапом – за 1 место 37,5, за второе – 30 и т.д.)

7.1.5. При равенстве очков по итогам соревнований более высокое место занимает пилот, занявший в ходе чемпионата большее число первых и т.д. мест. При равенстве вышеописанных показателей, более высокое место занимает пилот, показавший лучший результат на финальном этапе.

### 7.2. Командный зачет

7.2.1. Место команды на этапе определяется по сумме четырех лучших результатов пилотов, заявленных в командный зачет. Суммируются очки, полученные в личном зачете.

7.2.2. В командном зачете учитываются только очки, полученные пилотом в основном зачете (при участии пилота в нескольких классах)

**7.2.3.** При равенстве командных очков на этапе более высокое место занимает команда, занявшая больше первых мест. При равенстве количества первых мест – по количеству вторых и т.д. При равенстве вышеописанных показателей команды делят место и получают равное количество очков.

**7.2.4.** Число набранных командой очков на этапе определяется в соответствии с таблицей:

1 место	10 очков
2 место	9 очков
3 место	8 очков
4 место	7 очков
5 место	6 очков
6 место	5 очков
7 место	4 очка
8 место	3 очка
9 место	2 очка
10 место	1 очко

**7.2.5.** На финальном этапе набранные командой очки умножаются на 1,5.

**7.2.6.** Место команды по итогам чемпионата определяется суммой набранных на каждом этапе очков

**7.2.7.** При равенстве командных очков по итогам сезона более высокое место занимает команда, занявшая больше первых мест. При равенстве количества первых мест – по количеству вторых и т.д. При равенстве вышеописанных показателей более высокое место занимает команда, показавший лучший результат на финальном этапе.

## **8. Технические требования к автомобилям. Зачетные группы**

### **8.1. Общие положения**

- Любые изменения, прямо или косвенно снижающие время прохождения круга, конструкции автомобиля относительно оригинальной которые не разрешены - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- Все пункты в разделах зачетных классов, если не указано иное, следует читать как: «Разрешена/о/ы .....»
- Организаторы оставляют за собой право анализа технического уровня подготовки и оценки любых изменений конструкции автомобиля любого класса. Результатом анализа/оценки может стать запрет на участие автомобиля в соревнованиях, допуск к участию либо перевод в иной класс.
- Организаторы оставляют за собой право изменения в течение сезона определенной Регламентом массы автомобиля в пределах +/- 50 кг для соблюдения баланса сил (в том числе индивидуально для каждого из пилотов).
- Случаи установки ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ электронных блоков, предназначенных для улучшения мощностных характеристик двигателя, при сохранении штатного ЭБУ, для каждой модели рассматривается в отдельном порядке.
- К участию допускаются легковые автомобили с закрытыми колесами с любым типом привода, основанные на серийно выпускаемых (или выпущенных) сертифицированным автопроизводителем.
- Использование термоизолирующих материалов в подкапотном пространстве разрешено.
- Кузовные детали, отремонтированные с применением материалов идентичных оригинальным, считаются оригинальными при условии сохранения их оригинальной формы.
- Верхняя часть комплектного колеса (обод+шина), расположенная и замеренная вертикально над центром ступицы колеса, должна быть накрыта кузовом.
- Дополнительные электронные системы (музыкальные, охранные, навигации, нештатные системы комфорта и т.д.), прямо и косвенно не снижающие время прохождения круга, разрешены.

- Внешние и внутренние элементы стайлинга, не улучшающие аэродинамические свойства автомобиля, если не оговорено иное, разрешены. К стайлингу относятся и любые изменения или/и установка дополнительных внешних и внутренних световых приборов.
- Серийные замки капота/багажника могут дополнены или заменены на минимум два безопасных запора на каждую деталь
- Категория шины определяется на основе классификации, представленной в Регламенте.
- Запрещается воздействовать на шины любыми химическими составами, жидкостями или механически для изменения их характеристик.
- Расширение колеи, полученное при: использование проставок между диском и ступицей; дисков с иным вылетом; составных и иных тормозных дисков неоригинальных тормозных систем, считается ДОПУСТИМЫМ и не противоречит Регламенту.
- Обязательным для всех классов является выполнение раздела 5 Регламента.

## 8.2. Определения

### 8.2.1. Спортивные автомобиль.

- Спортивные автомобили (по определению КиТТ) - автомобили единичного или мелкосерийного производства, предназначенные исключительно для соревнований.

### 8.2.2. Заводская максимальная мощность – $P_z$

- Максимальная мощность двигателя, заявленная производителем в документах, выпущенных заводом изготовителем, или его официальным представителем. Единица измерения – лошадиная сила (л.с.).

### 8.2.3. Фактическая максимальная мощность - $P_f$

- Максимальная мощность двигателя, измеренная после доработок. Единица измерения – лошадиная сила (л.с.). По определению считается, что Фактическая мощность  $\geq$  Заводской.

### 8.2.4. Заводская снаряженная масса

- Снаряженная масса автомобиля, заявленная производителем в документах, выпущенных заводом изготовителем, или его официальным представителем. Единица измерения – килограмм (кг).

### 8.2.5. Фактическая масса - $M$

- Масса автомобиля **с пилотом**, измеренная после облегчения/доработок. Измерения: на оборудовании ТТАС, в ЛЮБОЙ момент времени (например, при выезде с трассы после окончания зачетной попытки). Единица измерения – килограмм (кг).

### 8.2.6. Заводская удельная масса

- Заводская удельная масса равна отношению заводской снаряженной массы автомобиля к заводской мощности двигателя. Единица измерения – кг/л.с.

### 8.2.7. Фактическая удельная масса

- Фактическая удельная масса равна отношению фактической снаряженной массы автомобиля к фактической максимальной мощности двигателя. Единица измерения – кг/л.с.

### 8.2.8. Рабочий объем - $V$

- Рабочий объем двигателя, заявленный участником. Единица измерения – см<sup>3</sup>.

### 8.2.9. Идентичный двигатель - это двигатель (исключительно в сборе и в том числе с: оригинальной системой впуска, оригинальной системой управления, оригинальной выпускной системой, оригинальной топливной системой) из множества двигателей, устанавливаемых производителем на данную или одноплатформенную модель автомобиля.

### 8.2.10. Неидентичный двигатель - это двигатель, модель которого не совпадает с моделью двигателей, устанавливаемых производителем на данную или одноплатформенную модель автомобиля.

### 8.2.11. Увеличением рабочего объема не считается увеличение диаметра цилиндров до ремонтного размера и применение поршней ремонтных размеров. В случае отсутствия оригинальных ремонтных размеров разрешается применять поршни отличающиеся от оригинальных по диаметру не более чем на 0.5 мм.

- 8.2.12.** Оригинальная деталь - это деталь, устанавливаемая производителем на данную или одноплатформенную модель и модификацию автомобиля. Оригинальной деталью так же является деталь разработанная для данной модели автомобиля, идентичная по конструкции (форме, назначению, материалам) оригинальной, но выпущенная иным производителем как замена оригинальной, достаточным тиражом и доступная в свободной продаже.
- 8.2.13.** Неоригинальная деталь – деталь разработанная для данной или одноплатформенной модели автомобиля, идентичная по назначению и принципу работы оригинальной, выпущенная достаточным тиражом и доступная в свободной продаже. Неоригинальная деталь без каких либо переделок должна вставать на место оригинальной и при этом не требовать замены или модификации смежных элементов конструкции автомобиля.
- 8.2.14.** Смежный элемент конструкции – любой элемент конструкции автомобиля, находящийся в соединении/соприкосновении с данным.
- 8.2.15.** Нештатная деталь – это деталь не предусмотренная в конструкции данного автомобиля производителем.

Пояснение.

**А) Нештатная деталь.**

В подвеске автомобиля «А» крепление рычагов к подрамнику производителем осуществляется с помощью резинометаллических втулок (сайлентблоков). Крепление рычага к подрамнику с помощью шарнирного соединения (шс) для автомобиля «А» конструкцией не предусмотрено. Следовательно, для автомобиля «А» рычаг/подрамник использующие шс – нештатные детали .

**Б) Неоригинальная деталь.**

В подвеске автомобиля «А» заводом изготовителем предусмотрена амортизаторная стойка, объединяющая упругий элемент (пружину) и амортизатор. Оригинальная стойка - металлическая пружина расположена соосно с амортизатором и закреплена на стойке (рис. 8.1.).

Стойка, приведенная на рис. 8.2. отличается от оригинальной дополнительными конструкторскими решениями, однако назначение и принцип работы стоек идентичен. Следовательно, для автомобиля «А» стойка на рис. 8.2. – неоригинальная.



*Рис. 8.1. Оригинальная  
Стойка*



*Рис. 8.2. Неоригинальная  
стойка*

**8.2.16.** Развал колёс

Угол между вертикалью и плоскостью вращения колеса в положении для прямолинейного движения.

**8.2.17.** Плоское дно – аэродинамические элементы закрывающие всю нижнюю наружную поверхность кузова автомобиля подобно рисунку 8.3.

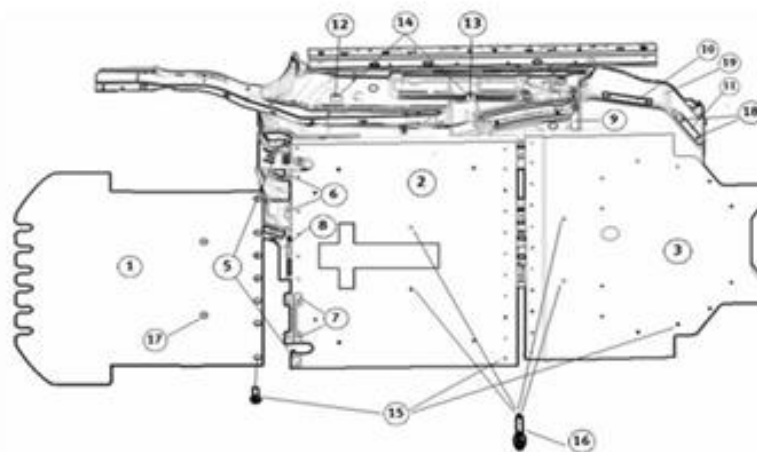


Рис. 8.3. Плоское дно.

**8.2.18.** Технические возможности автомобиля – совокупность характеристик и конструктивных решений, позволяющих автомобилю преодолевать гоночную дистанцию за максимально короткое время.

**8.2.19.** Элементы системы впуска двигателя с турбонаддувом.

Элементы системы впуска двигателя с турбонаддувом представлены на рис. 8.4.

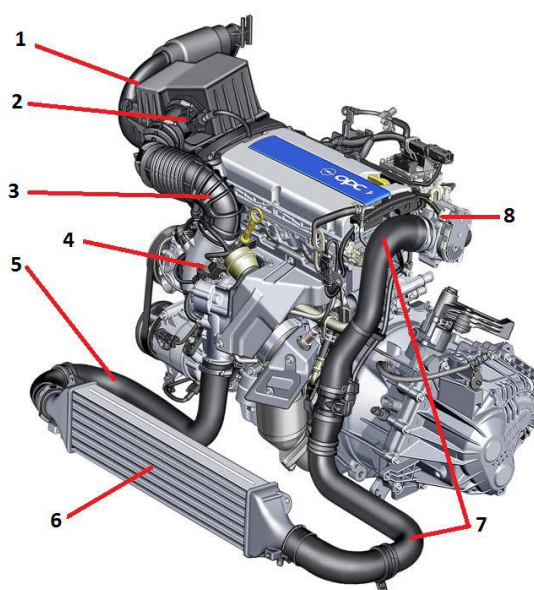


Рис. 8.4. Элементы системы впуска двигателя с турбонаддувом:

1 – воздухоприемник и короб воздушного фильтра, 2 – датчик массового расхода воздуха, 3 – воздушный канал к турбине/компрессору, 4 – турбина/компрессор, 5 – воздуховод от турбины к интеркулеру, 6 – интеркулер (охладитель надуваемого воздуха), 7 – воздуховод от интеркулера до блока дроссельной заслонки, 8 – блок дроссельной заслонки.

**8.2.20.** Элементы системы выпуска двигателя с турбонаддувом.

- Система выпуска включает в себя приемные трубы, нейтрализаторы, резонаторы, пламегасители, глушители и соединяющие их трубы.
- Часть элементы системы выпуска представлена на рис. 8.5.

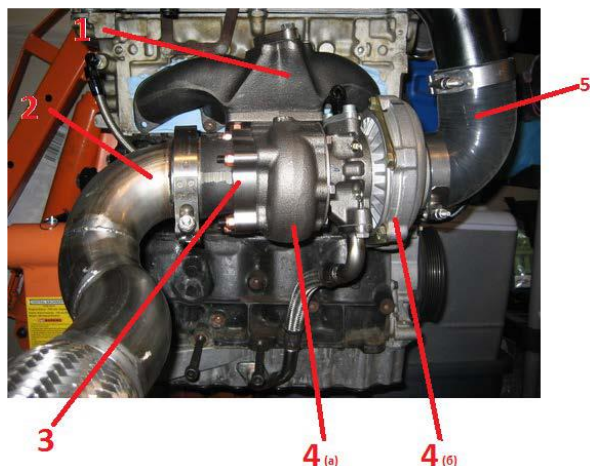


Рис. 8.5.

1 – выпускной коллектор, 2 – приемная труба, 3 – место соединения приемной трубы и турбины, 4 – турбина (а «горячая часть», б «холодная» часть), 5 – воздухопровод к системе впуска.

**8.2.21.** Спортивный каталитический нейтрализатор (спорт кат) – любой неоригинальный каталитический нейтрализатор, обязательно выполняющий функции очистки выхлопных газов.

### 8.3. Определения зачетной группы автомобилей

- Автомобили отечественного производства участвуют в чемпионате на общих основаниях.
- Автомобили подготовки ТС1, ТС2, ТС2Т, ТС3 допускаются только в класс Unlimited.
- Автомобили, удовлетворяющие техническим требованиям более слабой зачетной группы, не могут принимать участие в более сильной.

**8.3.1.** Чемпионат проводится в следующих зачетных группах, отличающихся техническими требованиями к автомобилям участников (технические требования публикуются отдельно):

- Extra Light
- Light
- Tuning
- Sport
- **Super Sport**
- Unlim

## 9. Протесты. Техническая комиссия автомобилей.

### 9.1. Техническая комиссия автомобилей

Под технической комиссией автомобилей подразумевается любое действие, или набор действий, с помощью которых Комиссия может выявить несоответствие автомобиля регламенту.

### 9.2. Протесты

**9.2.1.** После окончания финальных заездов, в 15 минутный срок, любой участник (группа участников) вправе подать письменный протест на нарушение регламента конкретным участником на конкретном автомобиле.

**9.2.2.** Один протест подается против одного автомобиля или участника.

**9.2.3.** Протест не может быть подан против автомобиля или участника «в общем». Должны быть указаны конкретные пункты регламента, которые нарушены.

**9.2.4.** Каждый протест сопровождается денежным взносом в размере 12 000 руб.

**9.2.5.** В случае если протест удовлетворяется - залоговая сумма возвращается.

**9.2.6.** Расходы по работам, необходимым для выявления либо опровержения нарушения лежат на:

- При удовлетворении протеста – на стороне допустившей нарушение.
- При отклонении протеста – на стороне, подавшей протест.

## 10. Правила подачи заявки

- 10.1. Заявка на участие в личном зачете на этапе заполняется каждым пилотом в электронной форме, вывешиваемой при объявлении регистрации в официальных источниках (п.2.3).
- 10.2. Заявка на участие в командном зачете на этапе заполняется одним представителем команды в электронной форме, вывешиваемой при объявлении регистрации в официальных источниках (п.2.3).
- 10.3. День окончания регистрации – день, предшествующий дню этапа, если иное не оговорено при объявлении регистрации на этап.
- 10.4. Подтверждение регистрации участников и команд осуществляется на административной проверке на этапе.
- 10.5. Организаторы оставляют за собой право дозаявить участников и команды при административных проверках на этапе.
- 10.6. До окончания регистрации заявленные пилоты или их представители обязаны внести стартовые взносы.

## 11. Правила поведения на кольцевых гоночных трассах

- 11.1. Пилот обязан ознакомиться с правилами поведения автодрома, принимающего этап соревнований
- 11.2. Пилоты должны беспрекословно выполнять команды marshals, которые подаются флагами (согласно приложению Н спортивного регламента FIA – таблица 4).

Таблица 4. Флаги и их значение

цвет флага	Обозначение	Действие
зеленый	Старт, рестарт, конец опасности.	Начать движение с максимальной скоростью
желтый	Локальное или полное (режим машины безопасности) предупреждение об опасности	Сбавить скорость, ехать максимально осторожно. Обгоны – запрещены.
красно-жёлтый	Масло, мусор или вода на трассе	Ехать максимально осторожно
синий	Приближение более быстрой машины	Пропустить более быструю машину
красный	Остановка гонки	Сбавить скорость, проехать круг и остановиться на стартовой прямой согласно текущей позиции в заезде.
клетчатый	Конец гонки	Сбавить круг. Завершить круг заездом в боксы
черный	Дисквалификация пилота из гонки	Аккуратно, не создавая помех завершить круг и заехать в боксы
черно -белый	Неспортивное поведение	Умерить пыл
Черный - оранжевый круг	Техническая неисправность	Машина имеет проблему и должна остановиться в боксах
белый	Впереди Вас на трассе медленный автомобиль	Ехать аккуратно

- 11.3. Во время зачетных попыток пилоту запрещается использовать траектории движения, допускающие выезд **более чем 2-мя** колесами за пределы белой линии, обозначающей границы гоночной дороги.
- 11.4. Пилотам запрещено двигаться на своем автомобиле по гоночной трассе и питлейн в направлении противоположном установленному, если это только не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции и/или разрешено marshals.
- 11.5. На питлейн действует ограничение скорости – **40** км/ч.
- 11.6. Остановка автомобиля на полосе движение (fast-line) и полосе безопасности питлейна запрещена.

- 11.7.** Если пилот в течение последовательного прохождения четырех поворотов своим темпом блокирует едущий сзади автомобиль, то он **обязан** этот автомобиль пропустить независимо от того, есть ли синий флаг или нет.
- 11.8.** Пилот не должен создавать аварийных ситуаций на трассе.
- 11.9.** Если пилот оказался участником аварии, он не должен покидать автодром без разрешения организаторов.
- 11.10.** Поведение пилота должно быть спортивным, что заключается:
- В уважении к сопернику.
  - В принятии Регламента как истины.
  - В сдерживании своих эмоций – не допускать нецензурных выражений и жестов в адрес любых лиц, автомобилей и прочих предметов.
  - В умении адекватно воспринимать любой исход соревнования.
  - Допинг и любое искусственное стимулирование не должны влиять на результаты.

## 12. Штрафы и пенализация

- 12.1.** Руководитель гонки вправе наложить штраф или применить любое наказание вплоть до исключения из соревнования за:
- создание пилотом помех на трассе проведения соревнований и тренировок;
  - неподчинение требованиям флаговой сигнализации;
  - любое непристойное поведение или действие обманного характера или наносящее ущерб интересам соревнования или всему автомобильному спорту в целом;
  - распитие алкогольных напитков, пребывание в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;
  - нанесение повреждений инфраструктуре трассы, требующих временных и трудовых затрат на устранение, вследствие неисполнения обязательных требований поведения;
  - неисполнение заранее выставленных требований старшего технического контролера;
  - сокрытие фактов нарушений или умышленная фальсификация фактов нарушения;
  - любое нежелание сотрудничать в проведении расследования.
- 12.2.** Наказание несет участник, даже если вышеуказанные действия совершили представители его команды.
- 12.3.** Виды наказаний (в порядке увеличения строгости):
- замечание (выговор или общественное порицание);
  - денежная пенализация;
  - пенализация (снятие баллов в итоговом протоколе);
  - аннулирование результата;
  - временная дисквалификация;
  - дисквалификация.
- 12.4.** Таблица штрафов и пенализаций:

Пункт регламента	Нарушение	Штраф
3.1.	Отсутствие стартового номера или рекламных наклеек	Предупреждение. При повторном нарушении - не допуск на трассу
4.10.	Игнорирование команды представителя технической комиссии	Аннулирование результатов заезда.
Раздел 5	Нарушение любого пункта	Не допуск на трассу
5.2.	Нет буксировочного крюка/проушины	В случае выявления нарушения на трассе: флаг технической неисправности - заезд в

		боксы. При повторном нарушении – не допуск на трассу
5.10.	Не включен ближний свет	В случае выявления нарушения на трассе: флаг технической неисправности - заезд в боксы. При повторном нарушении - аннулирование результатов заезда, не допуск на трассу
5.11.	Не закрыты окна	В случае выявления нарушения на трассе: флаг технической неисправности - заезд в боксы. При повторном нарушении – не допуск на трассу
5.12.	Не закрепленные кузовные части	В случае выявления нарушения на трассе: флаг технической неисправности - заезд в боксы
6.1	Отсутствует шлем на голове пилотов	Не допуск на трассу, в случае выезда на трассу с нарушением – снятие с заезда вплоть до дисквалификации
6.4.	Пилоты не пристегнуты ремнем безопасности	Не допуск на трассу, в случае выезда на трассу с нарушением – снятие с заезда вплоть до дисквалификации
6.8.	Возвращение в покинутый автомобиль	Снятие с заезда вплоть до дисквалификации
6.9.	Ремонт на гоночной дороге	Снятие с заезда вплоть до дисквалификации
6.10.	Открытие капота на гоночной дороге	Снятие с заезда вплоть до дисквалификации
6.12.	Заправка на питлейн.	Снятие с заезда вплоть до дисквалификации
Раздел 8	Нарушение любого пункта раздела	Дисквалификация пилота на текущем этапе. Нарушение в одной попытке аннулирует результат всех предыдущих и последующих.
11.2.	Не выполнение команд маршалов	Снятие с заезда вплоть до дисквалификации
11.3.	Выезд за пределы гоночной дороги	Аннулирование результатов круга
11.4.	Движение против хода	Снятие с заезда вплоть до дисквалификации
11.5.	Превышение скорости на питлейн	Снятие с заезда вплоть до дисквалификации
11.7.	Блокировка быстрого пилота	Предупреждение. При игнорировании предупреждения - снятие с заезда вплоть до дисквалификации
11.8.	Создание аварийной ситуации	Предупреждение. При игнорировании предупреждения - снятие с заезда вплоть до дисквалификации
11.9.	Оставление автодрома участником аварии	Пожизненная дисквалификация пилота
11.10	Неспортивное поведение	Дисквалификация пилота на текущем этапе.