



ROYAL

DRIFT SERIES

СУДЕЙСКИЙ РЕГЛАМЕНТ

2026

- 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**
- 2. СУДЕЙСКАЯ КОЛЛЕГИЯ**
- 3. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ КВАЛИФИКАЦИИ**
 - 3.1. Система распределения оценки квалификационного заезда**
 - 3.2. Траектория (Line)**
 - 3.3. Угол (Angle)**
 - 3.4. Самоотдача (Commitment)**
 - 3.5. Плавность движения (Fluidity)**
 - 3.6. Темп (Pace, Speed)**
- 4. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ПАРНЫХ ЗАЕЗДОВ**
 - 4.1. Общие положения**
 - 4.2. Принципы оценки и определения победителя**
 - 4.3. Принципы оценки и определения победителя**
 - 4.4. Оценка действий преследователя**
 - 4.5. Критические ошибки и обнуление заезда**
 - 4.6. Постановка и движение по трассе**
 - 4.7. Назначение ОМТ (One More Time)**
 - 4.8. Контакты и спорные ситуации**
 - 4.9. Частные случаи оценки**
- 5. ПОРЯДОК ГОЛОСОВАНИЯ СУДЕЙ В ПАРНЫХ ЗАЕЗДАХ**
 - 5.1. Варианты решения**
 - 5.2. Голосование и объявление результата**
 - 5.3. Обсуждение судейских решений**
- 6. ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА WALLY DRIFT TELEMETRY**
 - 6.1. Общие положения**
 - 6.2. Регистрируемые данные и функции Wally**
 - 6.3. Поддержка критериев судейства RoyalDS**
 - 6.4. Применение Wally в парных заездах**
 - 6.5. Статус данных Wally и доступ к ним**



1. Общие положения

1.1. Настоящее Судейское руководство RoyalDS (далее — Руководство) устанавливает правила, принципы и критерии оценки заездов в соревнованиях RoyalDS, а также порядок работы судейской коллегии.

1.2. Руководство является неотъемлемой частью спортивного Регламента RoyalDS. В случае противоречий приоритет имеют положения Регламента.

1.3. Оценка квалификационных (одиночных, solo runs) и парных заездов (Tandem runs, Heat) осуществляется судейской коллегией RoyalDS в составе от одного и более судей дрифта.

1.4. Все водители, принимающие участие в соревновании обязаны ознакомиться с настоящим судейским руководством RoyalDS. Незнание его положений не освобождает от ответственности.

2. Судейская коллегия

2.1. Судейская коллегия RoyalDS (далее — Судьи) состоит из назначенных организатором судей (судьи) дрифта (смотреть п.1.3).

2.2. Обязанности судей:

- A. Разрабатывать индивидуальное судейское задание для каждого этапа Чемпионата с учётом особенностей конкретной трассы или площадки;
- B. Оценивать квалификационные (одиночные solo runs) заезды по системе 0–100 баллов;
- C. Оценивать парные заезды (Tandem runs, Heats) и выносят решение: победа лидера (leader), победа преследователя (chaser);
- D. При невозможности выявить победителя по итогам одного парного заезда (Tandem run) назначать повтор заезда - OMT (one more time);
- E. Анализировать инциденты, контакты и нарушения в заездах и применять предусмотренные Руководством штрафы в пределах своих полномочий (смотреть регламент RoyalDS);
- F. Объявлять судейское задание на брифинге в рамках времени, определенного регламентом RoyalDS. Давать разъяснения по судейскому заданию и консультировать участников во время брифинга.

3. Критерии оценки квалификации

3.1 Оценки и решения принимаются на основе выполнения водителями судейского задания по заранее утвержденным критериям: траектория, угол, самоотдача, плавность вращения, темп (далее по тексту могут обозначаться терминами: Line, Angle, Commitment, Fluidity, Pace).

3.2. Судья (судьи) дрифта вправе использовать любые доступные инструменты, в т. ч. электронные судейские системы (см. п. 1.1.3), для повышения точности оценки. При этом окончательное решение по выставлению оценки за одиночный проезд (solo run) или парный заезд (Tandem run) по определению победителя, принимается исключительно судьей дрифта и является окончательным.

3.3. Судья дрифта участвует только в определении оценок, при этом за проведение соревнования отвечает руководитель гонки.

3.4. Для оценки заездов судьями дрифта могут использоваться вспомогательные инструменты:

- А. Показания телеметрии;
- В. Видеозаписи: как наружная, так и изнутри автомобиля;
- С. Навесное электрооборудование, механизмы внешней, визуальной сигнализации.

3.1. Система распределения оценки квалификационного заезда

3.1.1. Каждый квалификационный (одиночный) заезд оценивается по пяти критериям, суммарно дающим максимальные 100 баллов:

Критерий	Максимальный балл
Траектория (Line)	50
Угол (Angle)	20
Самоотдача (Commitment)	10
Плавность вращения (Fluidity)	10
Темп (Pace, Speed)	10



3.1.2. Судьи используют шкалу от 0 до максимального значения по каждому критерию (смотреть п. 3.1.1). Выставление итоговой оценки производится, исходя из начального максимального значения на убывания, согласно шкале штрафов частного судьейского задания по каждой отдельной локации, площадке, трассе.

3.1.3. Финальной оценкой квалификационного (одиночного заезда - solo run) - является сумма (совокупность) баллов по пяти критериям (смотреть п.3.1.1).

3.1.4. Для определения последующей, квалификационной позиции в сетке парных заездов одиночного заезда (solo run), используется лучший зачетный заезд из двух, определенные регламентом RoyalDS.

3.2. Траектория (Line)

3.2.1. Траектория (Line) отражает мастерство водителя по точности прохождения контрольных зон, точек и соблюдение границ в управляемом заносе, обозначенных в Судейском задании:

- A. Линия постановки. Постановка в заданной зоне, точке, направлении;
- B. Заполнение зачетных зон (clip point, clipping zone,);
- C. Касание контрольных точек (touch-and-go, TG);
- D. Соблюдение дополнительных границ внутри спортивного полотна трассы (No Go Zone, NGZ);
- E. Соблюдение границ гоночной трассы (основного, спортивного полотна).

3.2.2. Пенализация по критерию Траектория (Line), учитывается за каждое нарушение отдельно:

- A. Пересечение линии границы полотна основной трассы колесом:
 - выезд 1 колесом — штраф 2 балла;
 - выезд 2 колесами — штраф 10 баллов;
 - выезд 3 колесами — штраф 20 баллов;
 - выезд 4 колесами — обнуление заезда (критическая ошибка).
- B. Пересечение линии NGZ:
 - выезд 1 колесом — штраф 2 балла;
 - выезд 2 колесами — штраф 10 баллов;
 - выезд 3 колесами — штраф 20 баллов;
 - выезд 4 колесами — обнуление заезда (критическая ошибка).

В зависимости от конфигурации трассы штрафы могут меняться.

3.2.5. Выездом за линию (границы) считается, когда пятно контакта шины полностью оказывается за линией границы оцениваемого участка.

3.2.6. Решение по факту пересечения линии (выездом) за линию (границы) оцениваемого участка устанавливает - судья траектории (Line).

3.2.7. Движение на прямых колесах после обозначенной точки (линии, зоны) постановки - обнуление заезда (критическая ошибка).

3.3. Угол (Angle)

3.3.1. Критерий угол (Angle) оценивается по секторам, обозначенным судейским заданием в соответствии с минимально или предельно разрешенным показателем градуса оси автомобиля по отношению к вектору траектории (Line).

3.3.2. Характеристики критерия угол:

- A. Стабильность угла заноса - определяется наличием или отсутствием коррекций угла по кузову автомобиля во время движение в заносе;
- B. Соответствие заданию в секторе — соблюдение минимально и максимально допустимых значений угла, установленных судейским заданием для конкретного участка трассы;
- C. Соответствие угла в элементе постановки (Initiation);
- D. Соответствие угла судейскому заданию в начале элемента перекладки (switch, furikaeshi, transition) и по его завершению;

3.3.3. Пенализация по критерию Угол (Angle):

- A. Нестабильный угол заноса. Наличие коррекций по углу кузова автомобиля во время движение по оцениваемому участку;
- B. Несоответствие угла заноса автомобиля судейскому заданию в секторе. Минимальный и максимальный показатель угла в секторе;
- C. Медленный или ступенчатый набор угла в элементе постановки (Initiation);
- D. Перекладка с коррекцией (switch, furikaeshi, transition) и по его завершению;

3.3.4. Критические ошибки по углу, ведущие к обнулению заезда:

- A. Opposite drift — движение с направлением заноса, противоположным тому, который требуется на данном участке по судейскому заданию;
- B. Разворот автомобиля;
- C. Продолжительное прямолинейное движение кузова автомобиля;
- D. Кратковременное распрямление в элементе перекладки судьи имеют право расценить проезд на 0 баллов.



3.4. Самоотдача (Commitment)

3.4.1. Самоотдача (Commitment) характеризует стиль движения, выраженный в неразделимом сочетании точности и агрессивности при обязательном соблюдении заданной траектории. Проезд должен производить яркое впечатление максимальной, но контролируемой отдачей водителя.

3.4.2. В критерии «самоотдача» (Commitment) также оцениваются уровень риска и общий стиль вождения. Учитывается целостное и выразительное восприятие стиля водителя.

3.4.3. Идеальный проезд критерии самоотдача (10 из 10 баллов):

- A. Эффективный разгон на пределе сцепления;
- B. Ранняя точка постановки согласно судейскому заданию;
- C. Раннее и активное открытие газа после постановки;
- D. Агрессивный вход во все зачётные клипы с ранним открытием газа (clip point, clipping zone, TG);
- E. Обязательное взятие всех оцениваемых зон без «прицеливания» и избыточных пауз;
- F. Движение по траектории с максимально продолжительным полным нажатием педали газа.

3.4.4. Агрессивный стиль, приводящий к грубым ошибкам по траектории, углу, Fluidity или темпу, расценивается как недостаток и приводит к снижению баллов:

- A. Рваный, нелинейный разгон (2,5-5);
- B. Поздняя постановка (0,5-2,5);
- C. Постановка не по заданию (0,5-2,5);
- D. Позднее или не активное открытие газа на постановке (2,5-5);
- E. Неактивный вход с прицеливанием в OZ (0,5-2,5);
- F. Снижение темпа вне разрешенных зон (0,5-2,5);
- G. Несоблюдение траектории (1 за каждый clip point или TG).

3.5. Плавность движения (Fluidity)

3.5.1. Fluidity оценивает целостность и плавность движения: насколько заезд выглядит «на одном дыхании» (drift in one breath), без лишних пауз, рывков и «борьбы» с машиной.

3.5.2. Судья Fluidity не оценивает угол, скорость и траекторию сами по себе. Высокий, агрессивный стиль допускается, если при этом сохраняются плавность и линейность.

3.5.3. Равномерность переключки («uniformity of transfers») оценивается по качеству движения автомобиля вокруг своей оси. В идеальном проезде автомобиль должен быстро и равномерно достигать нужного угла заноса и делать это без корректировок, осуществлять резкие (если это предусмотрено заданием) и точные переключки.

3.5.4. Ритм проезда

А. Высоко оцениваемый flow:

- линейный, непрерывный проезд;
- стабильный ритм дрифта по всей конфигурации;
- отсутствие необоснованных пауз по газу.

Б. Низко оцениваемый flow:

- замедления и паузы, явно нарушающие динамику;
- неплавное движение и «рваный» ритм движения;
- ощущение, что заезд состоит из разрозненных элементов.

3.5.5. Контроль автомобиля, баллы снижаются при:

- А. Визуальной «борьбе» водителя с автомобилем;
- В. Частых ступенчатых переключках;
- С. Нестабильном дрифте (рывки, подруливания, резкие сбросы газа);
- Д. Потере ощущения целостного, комплексного проезда.

3.5.6. Плавность движения (Fluidity)

- А. 10 баллов — идеальный flow: непрерывный дрифт, четкие и линейные переключки, стабильный ритм, полный контроль автомобиля;
- В. 8–9 баллов — очень хороший проезд: общее ощущение цельности, допустима одна лёгкая коррекция или небольшое нарушение динамики;
- С. 6–7 баллов — средний уровень: несколько ступенчатых переключек и/или небольшие паузы в ритме, при этом заезд остается читаемым;
- Д. 4–5 баллов — плохой flow: заметные ступенчатые переключки, серьезные нарушения ритма, заезд выглядит рваным;
- Е. 1–3 балла — многочисленные нарушения: сильная потеря целостности, несколько серьезных сбоев ритма, дрифт выглядит нестабильным.



3.6. Темп (Pace, Speed)

3.6.1. Темп отражает сочетание параметров - предельно возможной скорости прохождения за минимальное время в границах отдельных секторов конфигурации при соблюдении остальных критериев. Темп оценивается по набранной скорости автомобиля в заданных точках на трассе в отдельных секторах, обозначенных судьейским заданием.

3.6.2. Идеальный темп:

- A. Максимальный разгон до зоны постановки;
- B. Скорость также оценивается в нескольких точках на прямой разгона;
- C. Быстрый вход в оцениваемый участок (конкретная точка задается под трассу);
- D. Высокая скорость прохождения всех контрольных точек.

3.6.3. На брифинге Судьи могут отдельно обозначать зоны, в которых темп критичен и где снижение скорости приведет к более серьезным штрафам по этому критерию.

3.6.4. Снижение баллов по темпу:

низкая скорость относительно установленных скоростей в конкретных точках и отрезках по ходу движения по оцениваемому участку.

3.6.5. Высокий темп не может компенсировать грубые ошибки по траектории и углу.

3.6.6. Судья Темпа имеет права снизить баллы водителя, скоростные значения могут меняться в соответствии с изменениями погодных условий

4. Критерии оценки парных заездов.

4.1. Общие положения

4.1.1. Tandem run начинается с момента подачи стартовой команды на первый заезд и заканчивается вынесением решения судьей о результатах Tandem run.

4.1.2. В парных заездах лидер должен двигаться по траектории, в темпе и с углом, определенным в квалификационном задании, и стремиться к максимальной оценке проезда. Преследователь должен двигаться за лидером, синхронно повторяя действия лидера и находясь на минимально возможном расстоянии от него.

4.1.3. Для оценки действий лидера и преследователя судьи дрифта устанавливают судьейское задание на парные заезды, в котором могут быть обозначены дополнительные разрешенные параметры или введены

дополнительные условия для лидера и преследователя (например, зона замедления).

4.1.4. В случае значительных изменений условий для вождения судьи могут внести изменения в задание, предварительно оповестив всех водителей.

4.1.5. Во время парных заездов каждый из судей выбирает победителя Tandem run. Судьи могут использовать видеоповторы или иные другие технические средства для принятия решения.

4.1.6. Голоса всех судей равнозначны. Решение принимается большинством голосов.

4.2. Принципы оценки и определения победителя

4.2.1. При оценке судьи сначала сравнивают проезд лидера первого заезда с проездом лидера второго заезда, затем проезд преследователя первого заезда с проездом преследователя второго заезда.

4.2.2. При определении победителя Tandem run необходимо учитывать следующие принципы:

- A. В парных заездах проезды и лидера, и преследователя оцениваются по секторам, которые могут иметь разную «стоимость» в зависимости от сложности и количества элементов для оценки;
- B. Значительное преимущество в заезде преследователем при худшем проезде лидером, чем у оппонента, может стать основанием для назначения ОМТ либо присуждения победы.
- C. Судьи оценивают в каждом секторе пару лидер/лидер и преследователь/преследователь с точки зрения «выиграл/проиграл сопернику в данном секторе», определяя победителя Tandem run по совокупности секторов;
- D. Опоздание на старт, технический сход или признание виновным в аварии всегда ведет к проигрышу Tandem run, даже если первый заезд уже состоялся и у соперника в нем была оценка ноль.

4.2.3. В случае, если один или оба водителя получили в Tandem run оценку ноль, определение победителя Tandem run происходит согласно установленной таблице:



Tandem run		A	B	решение
1	1 заезд	0 Lead driver	Результат Chase driver	OMT
	2 заезд	Результат Chase driver	0 Lead driver	
2	1 заезд	0 Lead driver	0 Lead driver	OMT
	2 заезд	Результат Chase driver	Результат Chase driver	
3	1 заезд	0 Lead driver	0 Chase driver	A
	2 заезд	Результат Chase driver	0 Lead driver	
4	1 заезд	0 Lead driver	Результат Chase driver	B
	2 заезд	Результат Chase driver	Результат Lead driver	
5	1 заезд	Результат Chase driver	0 Chase driver	A
	2 заезд	0 Lead driver	0 Lead driver	
6	1 заезд	Результат Chase driver	Результат Chase driver	B
	2 заезд	0 Lead driver	Результат Lead driver	
7	1 заезд	Результат Lead driver	0 или результат Chase driver	OMT или 4.8.3.
	2 заезд	0 Chase driver ВИНОВНИК	Lead driver - заезд не завершен	

Ситуации, не описанные в таблице, рассматриваются судьями в индивидуальном порядке.

4.3. Оценка действий лидера

4.3.1. Задача лидера – совершить корректный заезд, по качеству соответствующий квалификационному заезду на 100 баллов (то есть максимально близкий к квалификационному заданию на оцениваемом участке), сохраняя темп и замедляясь только в обозначенных зонах замедления, при этом не препятствуя сближению преследователя с ним.

4.3.2. Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость.

4.3.3. Действия лидера оцениваются по степени выполнения квалификационного задания.

4.3.4. Действия лидера, которые не попадают под критерии недопустимого заезда, но привели к ошибкам преследователя, оцениваются судьями как ошибка лидера.

4.4. Оценка действий преследователя

4.4.1. Задача преследователя – выполнить постановку не позднее последней точки постановки, во время проезда синхронно повторять движения и траекторию лидера, находясь как можно ближе к нему, но не обгоняя его, двигаясь с таким же или большим углом заноса.

4.4.2. Ценность действий преследователя в парном заезде оцениваются по следующим параметрам (расположены в порядке убывания веса в оценке):

- A. «Приближение» / (Proximity) – достижение минимально возможного расстояния между автомобилями. (Рекомендованный вес 40%);
- B. «Синхронность» (Mimics) – способность повторять все движения лидера одновременно с ним. (Рекомендованный вес 30%);
- C. «Траектория» (Line) – способность максимально точно выдерживать траекторию лидера. (Рекомендованный вес 20%);
- D. «Угол» (Angle) – способность двигаться с углом, не меньше, чем у Лидера. (Рекомендованный вес 10%).

4.4.3. Ценность параметров может меняться в зависимости от трассы. При выставлении оценки, сравнивая заезды преследователей, судьи дрифта должны учитывать вес каждого из перечисленных параметров.

4.4.4. Вынужденные ошибки преследователя, совершенные из-за некорректных действий лидера, учитываются судьями прежде всего как ошибки лидера.



4.5. Критические ошибки и обнуление заезда

4.5.1. Случаи обнуления заезда (критическая ошибка):

- A. Распрямление (длительное прямолинейное движение автомобиля без угла);
- B. Разворот;
- C. Критическое замедление (резкое падение скорости вне судейского здания);
- D. Вылет за пределы трассы всеми колесами;
- E. Неконтролируемый финиш (разворот после линии финиша / вылет всеми колесами за пределы трассы после линии финиша);
- F. Обгон лидера в парном заезде.

4.5.2. Если заезд стал нулевым для лидера, то с момента критической ошибки заезд преследователя не оценивается.

4.5.3. Если заезд стал нулевым для преследователя, то лидер должен продолжать свой заезд, чтобы получить за него оценку. Если в такой ситуации лидер прекращает заезд, для него он тоже будет признан нулевым.

4.5.4. Если водитель в любой роли признан виновным в незавершенном заезде своего соперника, то его заезд считается нулевым, а заезд соперника получает максимальную оценку.

4.5.5. Решение о признании заезда нулевым принимают судьи дрифта.

4.6. Постановка и движение по трассе

4.6.1. Точка постановки должна быть явно обозначена на трассе. При необходимости на трассе могут быть обозначены две полосы движения. Если такое обозначение отсутствует, то полосой для каждого водителя считается соответствующая половина гоночной дорожки.

4.6.2. Постановка преследователя и лидера должна быть выполнена до пересечения последней точки постановки. Правила движения по полосам и постановки судьи обозначают на брифинге. Преследователь имеет право сделать постановку позже лидера при условии близкой постановки и не позже первой оцениваемой зоны.

4.6.3. Преследователь может выполнить постановку одним из двух способов:

- A. Выполнить постановку рядом с лидером, двигаясь параллельно в пределах своей полосы движения, но не допуская опережения в момент пересечения линии постановки;

В. Выполнить постановку за автомобилем лидера, находясь на той же полосе движения, что и лидер.

4.6.4. На некоторых трассах по решению судей может быть возможен только один вариант постановки. В таком случае об этом прямо сообщается водителям на брифинге.

4.7. Назначение OMT (One More Time)

4.7.1. Основания для назначения OMT:

- А. Существует расхождение в оценке (например: часть судей за одного водителя, часть за другого, один за OMT);
- В. Невозможность корректно сравнить проезды двух водителей;
- С. Обоюдная вина в контакте, контакт, который не позволил продолжить движение.

4.8. Контакты и спорные ситуации

4.8.1. В парных заездах запрещаются контакты между автомобилями. Любой контакт является ошибкой, степень грубости ошибки определяют судьи.

4.8.2. В случае, если контакт привел к обнулению заезда одного или двух водителей, судьи рассматривают ситуацию в индивидуальном порядке и выявляют виновного. Виновник получает 0 за свой заезд.

4.8.3. В случае если по вине одного из водителей произошло столкновение, в результате которого автомобиль второго водителя получил такие повреждения, что не может продолжать участие, победителем в заезде объявляется водитель, пострадавший от неправильных действий другого.

4.8.4. В случае невозможности выявить виновного, вина может быть признана обоюдной.

4.8.5. Если контакт произошел после пересечения финиша и привел к невозможности дальнейшего движения, ситуация может быть признана неконтролируемым финишем.

4.8.6. Решение об определении виновного объявляется до начала следующего заезда или до вынесения итогового решения.



4.8.7. Если в результате контакта автомобиль одного из водителей не может продолжить участие, победителем объявляется невиновный водитель.

4.8.8. В случае повреждения автомобиля до старта не по вине водителя, заезд может быть перенесен в конец списка или турнирной таблицы.

4.9. Частные случаи оценки заезда преследователя

4.9.1. Судьи могут признать заезд преследователя нулевым, если дистанция между автомобилями более двух клипов / зачетных зон.

4.9.2. Преследователю (chaser) разрешено использовать No Go Zone, но запрещено пересекать линию между No Go Zone и границей оцениваемого участка.

4.9.3. При условии движения преследователя близко и по траектории лидера, выезд преследователем за границы оцениваемого участка является мелкой, не грубой ошибкой (выезд 1 колесом за пределы оцениваемого участка не является ошибкой, выезд 4 колесами за пределы трассы не ведет к обнулению заезда преследователя).

5. Порядок голосования судей в парных заездах

5.1. Варианты решения

5.1.1. По итогам каждого парного заезда (комплекта «лидер/преследователь + смена ролей» и, при наличии, дополнительных заездов) каждый судья обязан отдать один из трёх голосов:

- A. За победу первого водителя;
- B. За победу второго водителя;
- C. За ОМТ.

5.1.2. Вариант «ничья» в финальном решении не допускается. Вариант ОМТ — это дополнительные заезды как инструмент для принятия окончательного решения.

5.2. Голосование и объявление результата

5.2.1. После завершения второго заезда пары (и, при необходимости, просмотра видеоповтора) каждый судья принимает индивидуальное решение.

5.2.2. Решения судей фиксируются и одновременно передаются секретарю и руководителю гонки.

5.2.3. После фиксации голосов Главный судья передаёт результат в секретариат и на старт, после чего решение объявляется водителям и зрителям.

5.3. Обсуждение судейских решений

5.3.1. Вопросы к судейской коллегии по результатам заездов и порядку их оценки могут быть заданы водителями исключительно в специально отведенное для этого время.

5.3.2. В ходе совещательного процесса судей и при непосредственном проведении заездов обращение водителей к судьям с вопросами не допускается и может повлечь применение дисциплинарных мер.

5.3.2. Любое давление, угрозы, оскорбления или попытки влияния на судейские решения запрещены и влекут дисциплинарные санкции в соответствии с Регламентом.

6. Вспомогательная система Wally Drift Telemetry

6.1. Общие положения

6.1.1. На этапах RoyalDS Организатор может использовать систему Wally Drift Telemetry System (далее — Wally), разработанную компанией Race Data Labs, как вспомогательный инструмент для Судейской коллегии.

6.1.2. Wally представляет собой комплекс телеметрии и 3D-визуализации, который при корректной установке, калибровке и штатной работе оборудования фиксирует движение автомобилей с высокой точностью, формирует трехмерный повтор каждого заезда и предоставляет Судьям измеримые показатели, относящиеся к траектории, углу, скорости, ускорению/замедлению и дистанции между объектами.

6.1.3. В RoyalDS Wally используется исключительно как вспомогательное средство анализа. Wally не определяет победителя заезда и не заменяет собой Судей. Итоговое решение по любому заезду, инциденту, контакту, дополнительному заезду или распределению мест принимается исключительно Судьями.

6.1.4. Данные Wally могут использоваться для:

- A. Подтверждения или уточнения визуальной оценки Судей;
- B. Дополнительного разбора спорных эпизодов;
- C. Анализа траектории, угла, темпа и близости в парных заездах;



- D. Проверки соответствия проезда официальной конфигурации трассы, зонам, клиппинг-поинтам, touch-and-go, а также иным элементам, определенным брифингом и схемой трассы.

6.2. Регистрируемые данные и функции Wally

6.2.1. Система Wally использует набор датчиков и вычислительных алгоритмов для объединения данных позиционирования и динамики автомобиля в единую модель движения.

6.2.2. Минимальный набор данных, который может быть доступен Судьям при одиночных заездах:

- A. Фактическая траектория автомобиля по отношению к официальной карте трассы;
- B. Заполнение и/или переразополнение зон;
- C. Расстояние до физических объектов трассы, включая стены, барьеры и иные физические ориентиры;
- D. Скорость, в том числе по секторам и по выделенным зонам;
- E. Ускорение и замедление;
- F. Drift-угол, включая средний угол, а также скорость изменения угла (angle rate).

6.2.3. Минимальный набор данных, который может быть доступен Судьям при парных заездах:

- A. Для лидирующего автомобиля — данные, применимые к одиночному заезду, включая, при наличии, заполнение/перезаполнение зон, средний угол, скорость и ускорение/замедление;
- B. Для преследующего автомобиля — показатель Mimic, отражающий, насколько точно преследующий автомобиль воспроизводит положение, траекторию и угол лидирующего автомобиля;
- C. Показатель Proximity, отражающий дистанцию между лидирующим и преследующим автомобилями;
- D. Показатель Average Proximity, отражающий общую среднюю близость на протяжении оцениваемой части заезда;
- E. При наличии соответствующей конфигурации — дистанцию до иных объектов трассы, включая стены, барьеры и иные физические ориентиры.

6.2.4. Для целей парного судейства значения Proximity и Average Proximity формируются применительно к оцениваемому участку заезда, то есть между официально определёнными Судьями точками начала и окончания судейства, а не до или после них.

6.2.5. Показатель Proximity определяется по взаимному положению двух упрощенных расчетных объектов автомобилей и их кратчайшей относительной дистанции в соответствующий момент времени.

6.2.6. Система Wally обеспечивает:

- A. 3D-повтор каждого заезда с возможностью просмотра с различных ракурсов;
- B. Покадровую остановку и измерение положения автомобиля;
- C. Визуализацию основных телеметрических каналов во времени, включая, при наличии, скорость, угол, ускорение/замедление, Mimic и Proximity;
- D. Дополнительный аналитический разбор проезда после завершения заезда.

6.3. Поддержка критериев судейства RoyalDS

6.3.1. Траектория (50 баллов).

По телеметрической траектории и 3D-модели Судьи могут точнее оценить глубину захода автомобиля в Outside Zone, точность достижения клиппинг-поинтов, touch-and-go и иных заданных элементов траектории.

- Wally может использоваться для подтверждения либо опровержения факта выезда в NGZ, пересечения границ трассы, недозаезда, переразаконения зоны либо иного отклонения от предписанной линии, в том числе в условиях дыма, ограниченной видимости или сложного ракурса видеоповтора.

6.3.2. Угол (20 баллов).

Система может измерять drift-угол, средний угол и скорость изменения угла, что помогает Судьям оценивать стабильность, агрессивность и непрерывность угла по длине всего заезда или его отдельных секторов.

- Это особенно полезно при сравнении близких по визуальному впечатлению проездов.

6.3.3. Темп (10 баллов).

Wally может визуализировать фактическую скорость, а также профиль ускорения и замедления по трассе и по секторам. Это позволяет Судьям оценивать, где именно имело место необоснованное снижение темпа, излишний сброс скорости либо иное отклонение от требуемой динамики проезда.



- Если на этапе используется официальная карта темпа, карта замедления, Accel/Decel Map, Momentum Map либо иная аналогичная графическая схема, предусмотренные ею зоны могут быть отображены внутри 3D-модели визуализации, а данные Wally могут использоваться как вспомогательный инструмент для их наглядного сопоставления с фактическим прохождением этапа судьями.

6.3.4. Fluidity (10 баллов).

Графики угла, скорости и их изменения во времени позволяют увидеть качество переключений, наличие пауз, рваных фаз, резких коррекций, ступенчатых изменений угла и других признаков нарушения плавности проезда.

При спорных ощущениях по flow данные Wally могут подтвердить либо опровергнуть наличие потери непрерывности движения.

6.3.5. Commitment (10 баллов).

Wally может помочь Судьям оценить скорость входа в зону постановки, быстроту достижения рабочего угла, сохранение импульса автомобиля и характер динамики после постановки.

Такие данные помогают отличать действительно смелый и решительный проезд от внешне похожего, но более осторожного исполнения.

При этом сама по себе телеметрия не заменяет визуальную оценку риска, уверенности, близости к краю трассы и общего впечатления от проезда.

6.4. Применение Wally в парных заездах

6.4.1. В парных заездах Wally особенно полезен для анализа:

- А. Близости (proximity) между автомобилями на протяжении оцениваемой части заезда;
- В. Средней общей близости (average proximity) в сравнении двух проездов пары;
- С. Того, насколько преследующий автомобиль повторяет линию, угол и переходы лидера (mimic);
- Д. Соответствия лидирующего автомобиля требуемой линии, требуемому темпу и ожидаемой динамике лидирующего проезда;
- Е. Места, момента и относительной кинематики контакта либо касательного контакта;
- Ф. Дистанции автомобилей до стен и иных объектов трассы, если такие данные доступны в используемой конфигурации системы.

6.4.2. В частности, данные Wally могут использоваться как вспомогательный материал при определении:

- А. Был ли лидирующий проезд chaseable или unchaseable;

- В. Имело ли место неожиданное или необоснованное снижение темпа лидером;
- С. Сохранял ли преследователь достаточную близость с надлежащей продолжительностью;
- Д. Повторял ли преследователь линию и угол лидера либо срезал траекторию;
- Е. Какой из автомобилей преимущественно создал условия для контакта.

6.4.3. При анализе контактов и инцидентов Судьи вправе учитывать как:

- А. Измерения, сгенерированные системой Wally;
- В. Визуальное изменение темпа, ритма и поведения автомобилей, наблюдаемое Судьями в ходе заезда и на видеоповторах.

Оценка вины и спортивного последствия инцидента производится по совокупности этих данных.

6.4.4. Если на этапе применяется официальная графическая карта темпа или зон динамики проезда, несоответствие лидирующего проезда такой карте может учитываться при вынесении судейских выводов и, при необходимости, при определении причины инцидента.

6.4.5. Данные Wally в парных заездах не подменяют судейскую оценку стиля, общего впечатления, читаемости заезда и контекста борьбы, а лишь дополняют её объективными измеримыми показателями.

6.5. Статус данных Wally и доступ к ним

6.5.1. Телеметрические данные Wally имеют вспомогательный статус. Они могут использоваться Судьями для подтверждения, уточнения или дополнительной проверки выводов, сделанных по итогам визуального наблюдения.

6.5.2. До утверждения официальных результатов Судьи вправе, при необходимости, скорректировать предварительный вывод по заезду с учетом данных Wally. После утверждения официальных результатов пересмотр допускается только в порядке, прямо предусмотренном настоящим Регламентом, регламентом протестов и/или решениями уполномоченных официальных лиц.

6.5.3. Полный доступ к данным Wally во время соревнований имеют: Судьи, Руководитель гонки, Оператор системы Wally, Спортивные комиссары (если назначены), а также иные официальные лица и операторы системы, уполномоченные Организатором.



6.5.4. Формат, объем и момент публикации данных Wally для водителей, команд, СМИ и зрителей определяются Организатором. Такая публикация может включать 3D-повторы, отдельные телеметрические показатели и графические материалы и осуществляется исключительно в информационных целях, если иное прямо не установлено Регламентом.

6.5.5. Если иное прямо не установлено Регламентом, водители не вправе требовать обязательного раскрытия полного массива исходных телеметрических данных во время соревнования.

6.5.6. В случае полного или частичного технического сбоя системы Wally соревнование продолжается на основании обычного визуального судейства, видеоповторов и иных доступных вспомогательных средств. Отсутствие, неполнота или частичная потеря данных Wally сами по себе не являются основанием для остановки соревнования, назначения перезаезда, отмены заезда или признания результатов недействительными.

6.5.7. Организатор и официальные лица не несут ответственности за отсутствие, неполноту, задержку отображения или частичную потерю телеметрических данных Wally, если это не повлияло на безопасность соревнования и не повлекло нарушения обязательной спортивной процедуры.

Приложение А.

Каналы Wally и связь с критериями судейства

Настоящее Приложение носит пояснительный характер и предназначено для описания основных телеметрических каналов и аналитических параметров системы Wally, которые могут использоваться Судьями как вспомогательные данные при оценке одиночных и парных заездов.

Данные Wally применяются исключительно как вспомогательный инструмент и не заменяют итоговую оценку Судей. Один и тот же канал или параметр может иметь вспомогательное значение сразу для нескольких критериев судейства, однако сам по себе не определяет результат заезда, хита или инцидента.

Канал / параметр Wally	Что показывает	Какой критерий помогает оценить
GPS-траектория (3D-линия)	Фактическую линию движения автомобиля по трассе	Траектория
Позиция относительно клипов / OZ / TG / NGZ	Глубину входа, заполнение, недозаезд или перезаезд относительно заданных элементов трассы	Траектория
Drift angle	Величину угла в каждой точке проезда	Угол
Angle rate	Скорость изменения угла, характер постановки и переключений	Угол, Fluidity
Скорость по секторам	Темп автомобиля в ключевых зонах и секторах трассы	Темп, Commitment



График скорости во времени	Изменения темпа, сброс или набор скорости, возможные паузы в динамике	Темп, Fluidity
Продольные и поперечные g-нагрузки	Интенсивность разгона, замедления и боковой загрузки автомобиля	Commitment, Темп, частично Fluidity
Дистанция между автомобилями (Proximity)	Близость автомобилей в парных заездах в пределах оцениваемого участка	Парное судейство, работа преследователя
Средняя дистанция за заезд (Average Proximity)	Общую близость автомобилей на протяжении оцениваемой части парного заезда	Парное судейство, сравнение проездов пары
Сопоставление траекторий лидера и чейзера (Mimic)	Насколько точно чейзер повторяет линию, угол и переходы лидера	Траектория в баттлах, работа преследователя
Точка контакта и относительная кинематика	Место, момент и характер контакта, а также относительное положение и динамику автомобилей	Анализ контакта, определение виновника инцидента

Примечания к применению

А.1. Перечень каналов и параметров, фактически доступных на конкретном этапе, определяется используемой конфигурацией системы Wally, порядком ее подключения и технической исправностью оборудования.

А.2. Отсутствие отдельного канала или неполнота отдельных данных не препятствует проведению соревнования и не лишает Судей права принимать решение на основании визуального наблюдения, видеоповторов и иных допустимых средств контроля.

А.3. Использование данных Wally для оценки стиля, Fluidity, Commitment, близости, контакта и иных аспектов проезда всегда осуществляется в

совокупности с визуальной оценкой Судей и контекстом конкретного заезда.

А.4. Термины OZ, TG, NGZ, Proximity, Average Proximity и Mimic применяются в значении, установленном настоящим Регламентом, схемой трассы, официальным брифингом и официальными материалами этапа.

А.5. В случае расхождения между телеметрической интерпретацией и визуальной оценкой Судей окончательное решение остаётся за Судейской коллегией в порядке, установленном настоящим Регламентом.

