

Министерство общего и профессионального образования Свердловской области г.
Екатеринбурга

Муниципальное автономное образовательное учреждение
средняя образовательная школа 142

Проект на тему:
«Дрифт – как вид спорта»

Исполнитель Кустов Савелий,
ученик 7 класса

Руководитель: учитель физической
культуры Агалетдинов Р.М.

Г. Екатеринбург

2022г

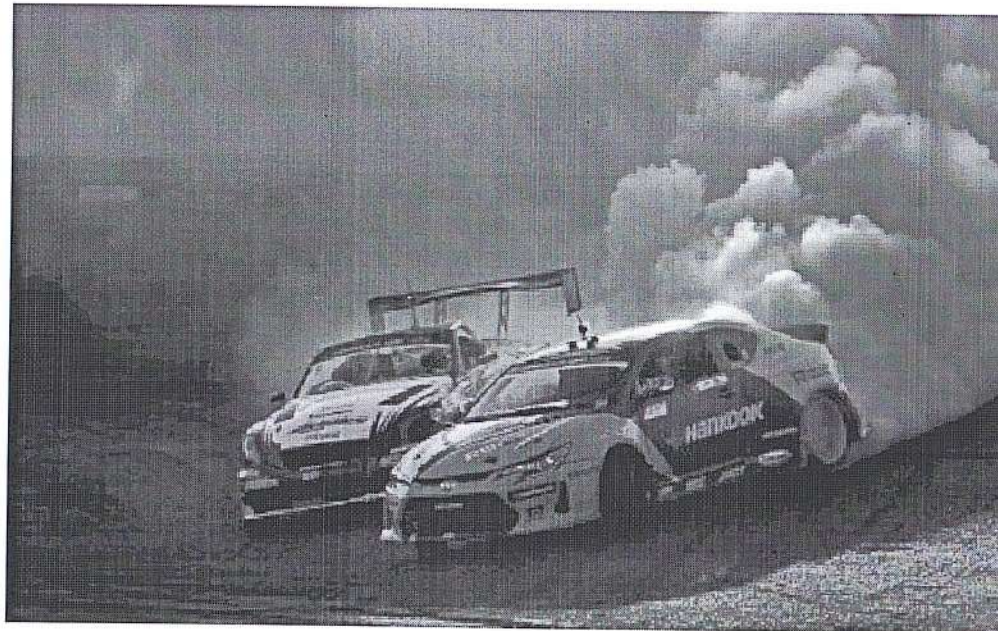
ЦЕЛЬ ПРОЕКТА:

ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ИНФОРМАЦИЕЙ О ДРИФТЕ.



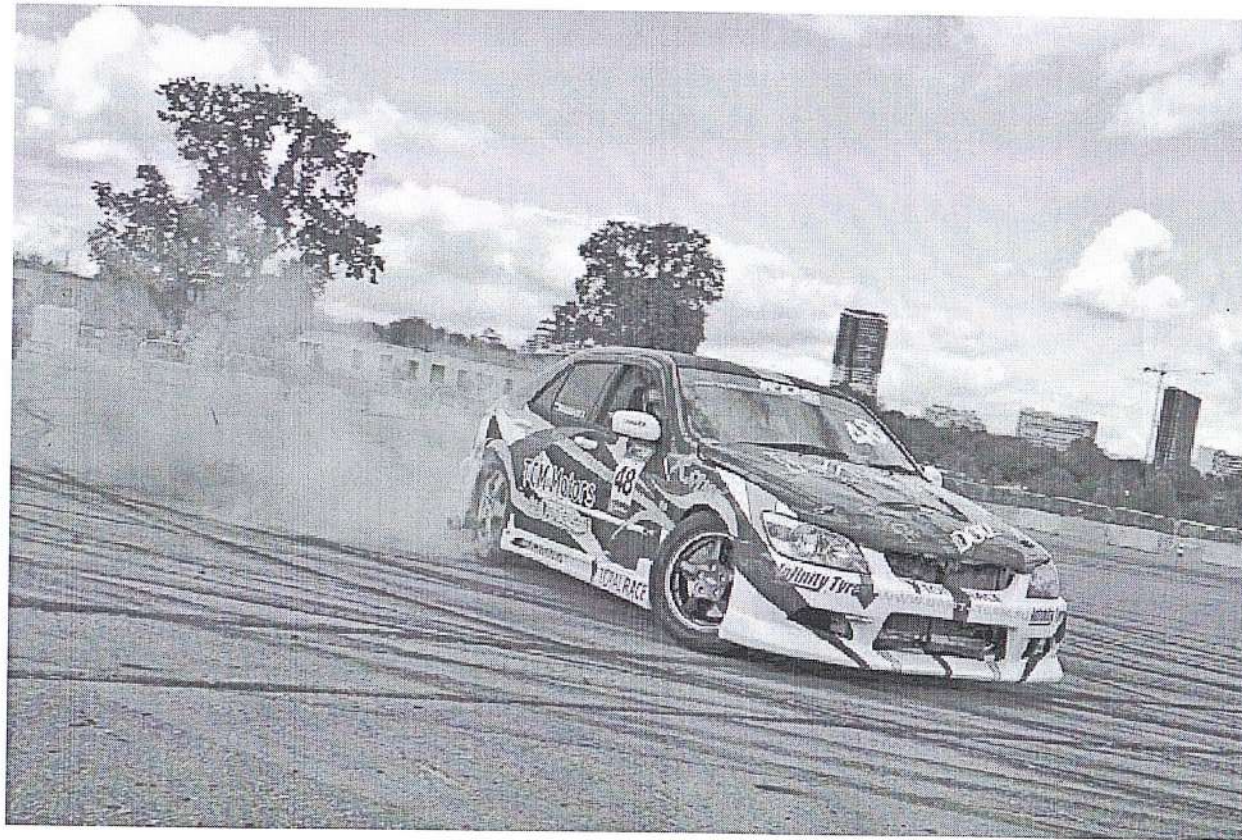
Для достижения моей цели проекта мне необходимо:

- 1. Изучить информацию по данному вопросу в интернете.
- 2. Посмотреть видеофильмы о дрифте.



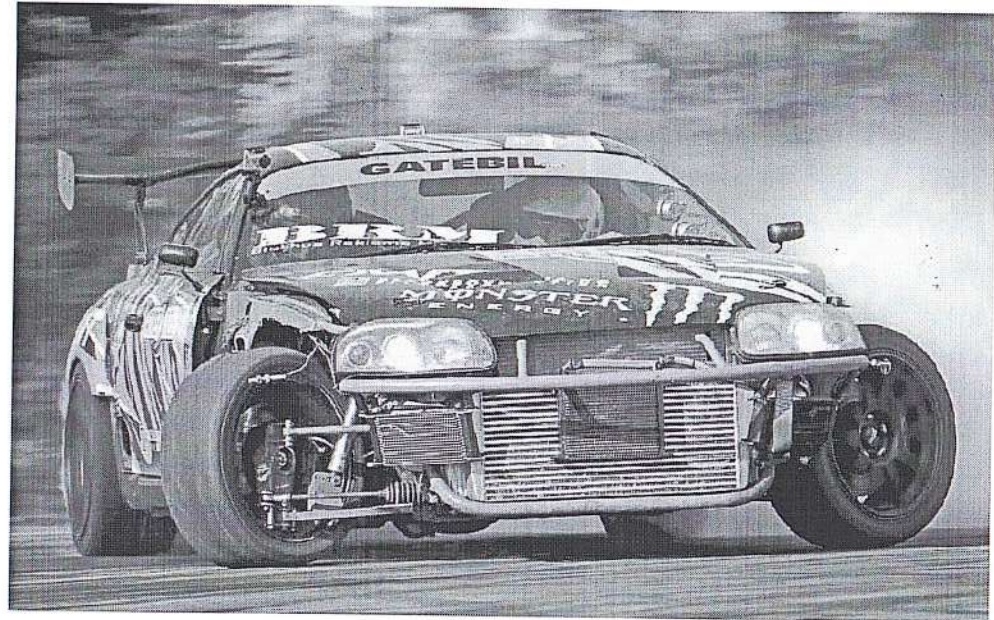
ВВЕДЕНИЕ

ДРИФТ- ЭТО ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНАЯ ТЕХНИКА ПРОХОЖДЕНИЯ ПОВОРОТОВ И ПРИ ЭТО ОЧЕНЬ КРАСИВАЯ, ПОЭТОМУ Я ХОЧУ ВАМ РАССКАЗАТЬ ,КАК ВОЗНИК ДРИФТ И ВСЕ ЧТО С НИМ СВЯЗАННО.



ДРИФТ

- **Дрифт** — техника прохождения поворотов и вид автоспорта, характеризующийся использованием управляемого заноса на максимально возможных для удержания на трассе скорости и угла к траектории. Соревнования проводятся на асфальте, льду, трассах с большим количеством поворотов. Также вид автоспорта, основанный на зрелищности прохождения поворотов в заносе. В основном используются автомобили с задним приводом. В основном популярными автомобилями японского автопрома для дрифта являются: Toyota Corolla (AE86), Nissan Silvia, Nissan Skyline, Toyota Chaser, Toyota Mark II и остальные. Возможны также переделки полноприводного автомобиля в заднеприводный (отличный пример в России — Nissan Skyline GT-R R32, построенный Аркадием Цареградцевым).



ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДРИФТА

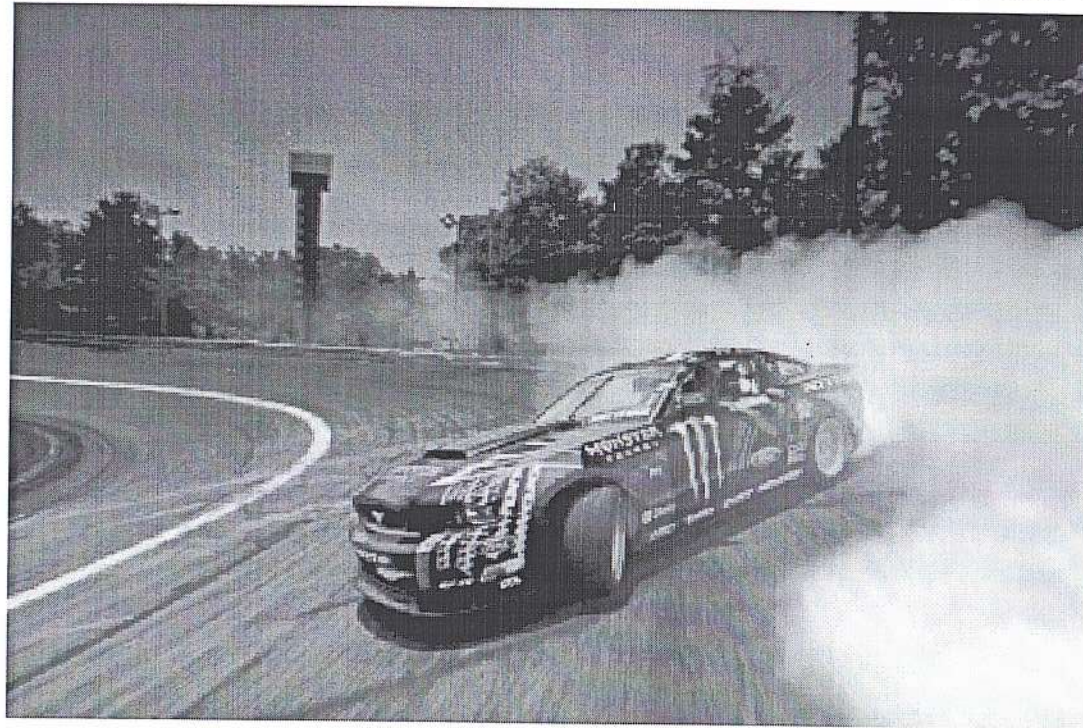


Изначально дрифт как спорт появился в Японии. Так как дрифтинг начал развитие сразу в нескольких городах Японии, то точное место его рождения определить нельзя. В истории происхождения дрифта известны такие горные перевалы, как Ирохазака, Роккосан, Хаконе и все возможные холмистые дороги в Нагано.

Современный дрифт, как и большинство профессиональных гонок, во время своего зарождения проводился нелегально. Гонки проходили на извилистых загородных дорогах, которые назывались «Тогэ». Самых увлеченных энтузиастов называли «Роллинг зоку», они-то и состязались на Тогэ. Изначально занос не был обязательной частью Тогэ, но, в основном из видеозаписей ралли, гонщики поняли, что на узкой и извилистой дороге проходить повороты в управляемом скольжении быстрее всего. Гонки тоге делятся на две части: uphill и downhill. На таких узких трассах обгон почти не возможен, поэтому гонки представляют собой преследование, в которых цель лидера — к финишу увеличить первоначальное расстояние между машинами, а преследователя — уменьшить его. В местах, где ширина дороги позволяет выстроить в ряд на старте 2 машины, гонки проходят по классическим правилам. Часть Роллинг зоку стали применять технические приемы вождения раллистов, приемы прохождения поворотов быстро и без потери инерции. С использованием раллийной техники прохождения поворотов водители на Тогэ начали замечать, что уровень владения машиной и время прохождения улучшились, при этом гонка стала напряженной. Именно на Тогэ зародился дрифт.

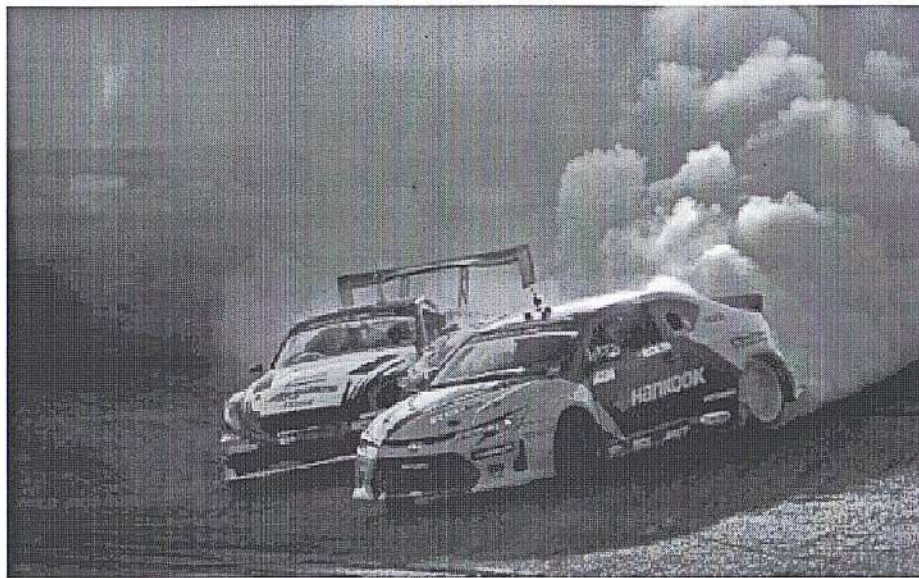
ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА

- Существует два типа заездов: одиночные и парные. Победитель обычно определяется в нескольких заездах. В одиночных заездах судьи начисляют гонщику определённое количество очков в зависимости от скорости, траектории, угла заноса и зрелищности заезда в целом. В парных заездах первый участник должен проехать оцениваемый участок в соответствии с заданием (чаще всего по максимально правильной траектории), задачей второго участника является как можно сильнее приблизиться к своему сопернику во время движения в заносе, делать синхронные перекладки. Для определения победителя совершается два заезда, во втором заезде правила те же, но противники меняются местами. Победителем является тот пилот, который проехал ближе и лучше, будучи «догоняющим». Также, если оба заезда были безупречными или количество ошибок обоих пилотов суммарно одинаковое, судьи могут назначить повторный заезд.



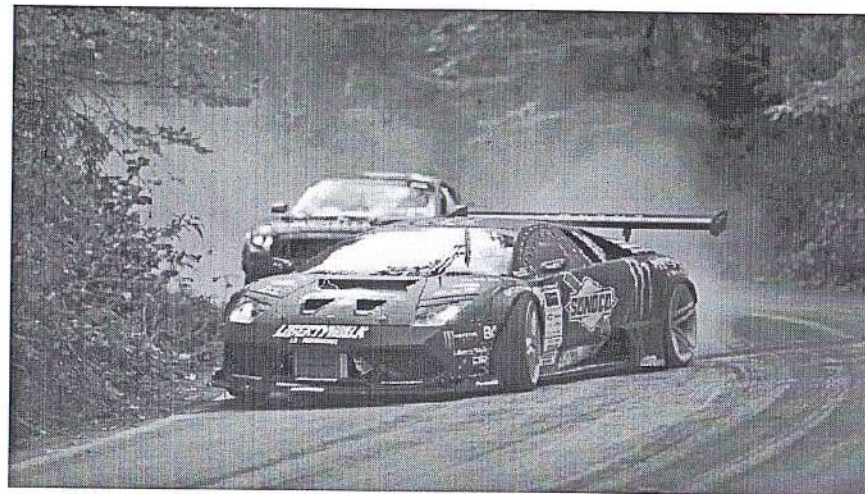
СУДЕЙСТВО

- ПРИ ОЦЕНКЕ ВЫСТУПЛЕНИЯ ГОНЩИКА УЧИТЫВАЕТСЯ НЕСКОЛЬКО ПАРАМЕТРОВ:
- ТРАЕКТОРИЯ ПРОХОЖДЕНИЯ ОЦЕНИВАЕМОГО УЧАСТКА ТРАССЫ — СУЩЕСТВУЮТ СПЕЦИАЛЬНО ОБОЗНАЧЕННЫЕ СУДЬЯМИ ТОЧКИ (УЧАСТКИ, ТРАЕКТОРИЯ, ЗОНЫ), ПРОЕЗЖАЯ РЯДОМ С КОТОРЫМИ ВОДИТЕЛЬ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ МАКСИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО ОЧКОВ, ИЛИ ПОЛУЧИТЬ ШТРАФНЫЕ ОЧКИ — СОВЕРШАЯ ОШИБКИ;
- УГОЛ ЗАНОСА ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ОЦЕНИВАЕМОМУ УЧАСТКУ — ЧЕМ БОЛЬШЕ, ТЕМ ВЫШЕ ОЦЕНКА;
- СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ;
- ЗРЕЛИЩНОСТЬ И СТИЛЬ (ОЦЕНИВАЕТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНО).
- ЕСЛИ УЧАСТНИКИ НЕ СМОГЛИ ПРЕВЗОЙТИ ОДИН ДРУГОГО, ТО ПРОВОДИТСЯ РЯД ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ЗАЕЗДОВ, ПОКА ПРЕВОСХОДСТВО НЕ БУДЕТ ОЧЕВИДНЫМ. ПРИ ЭТОМ, ЕСЛИ ЗРИТЕЛИ НЕ СОГЛАСНЫ С ВЫНЕСЕННЫМ СУДЬЯМИ РЕШЕНИЕМ, ОНИ МОГУТ ЕГО ОПРОТЕСТОВАТЬ ВОЗГЛАСАМИ И НЕОДОБРИТЕЛЬНЫМ ГУЛОМ.



АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ДРИФТА

- В АВТОМОБИЛЕ ДЛЯ ДРИФТА ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛЯЕТСЯ РАВНОМЕРНОМУ РАСПРЕДЕЛЕНИЮ КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА ПО ОБОРОТАМ. АВТОМОБИЛИ ОБЛЕГЧАЮТСЯ И ПОДВЕРГАЮТСЯ ТЮНИНГУ, В ЧАСТНОСТИ ФОРСИРУЕТСЯ ДВИГАТЕЛЬ, ЗАВАРИВАЕТСЯ ЗАДНИЙ ДИФФЕРЕНЦИАЛ ИЛИ СТАВИТСЯ БЛОКИРОВКА LSD (*LIMITED SLIP DIFFERENTIAL*). КЛАССИЧЕСКИМИ АВТОМОБИЛЯМИ ДЛЯ ДРИФТА ЯВЛЯЮТСЯ: NISSAN 240SX, NISSAN SILVIA, NISSAN 180SX, NISSAN SKYLINE, NISSAN LAUREL, MAZDA RX-7 (MAZDA RX-8), TOYOTA SUPRA, TOYOTA ALTEZZA, TOYOTA CHASER (ВСЕ «MARK» ОБРАЗНЫЕ) И TOYOTA AE86, А ТАКЖЕ ЕЁ НАСЛЕДНИЦА TOYOTA GT86
- В ОСНОВНОМ ПРЕДПОЧТЕНИЕ ОТДАЁТСЯ АВТОМОБИЛЯМ С ПРИВОДОМ НА ЗАДНИЕ КОЛЕСА, НО СУЩЕСТВУЮТ ПРИМЕРЫ, КОГДА МАШИНУ ПОД ДРИФТ ГОТОВЯТ ИЗНАЧАЛЬНО ПОЛНОПРИВОДНОЙ (SUBARU IMPREZA, MITSUBISHI LANCER EVOLUTION, NISSAN SKYLINE GT-R), ИЗБАВЛЯЯ ОТ СИСТЕМЫ ПРИВОДА ПЕРЕДНИХ КОЛЕС .

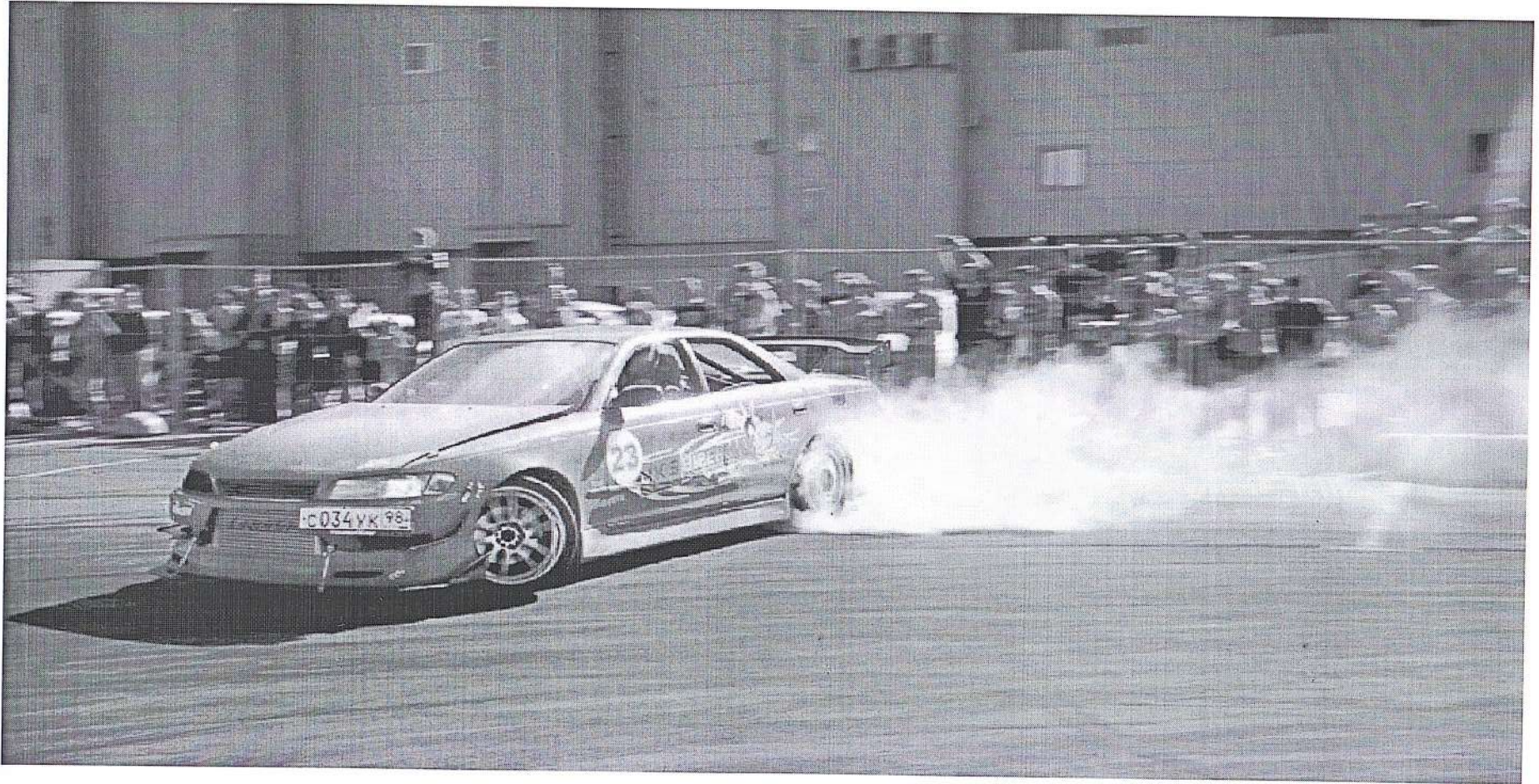




- 180SX

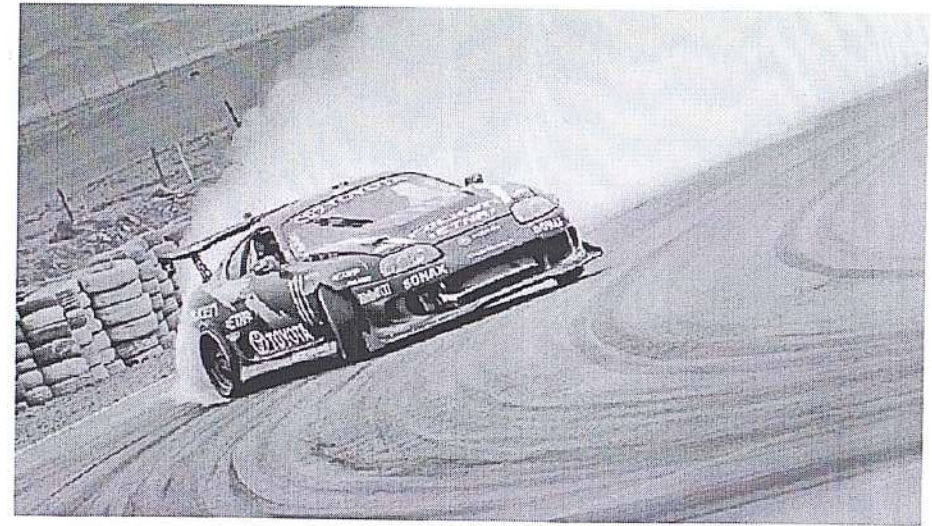


Toyota Corolla Levin AE86



• MARK II

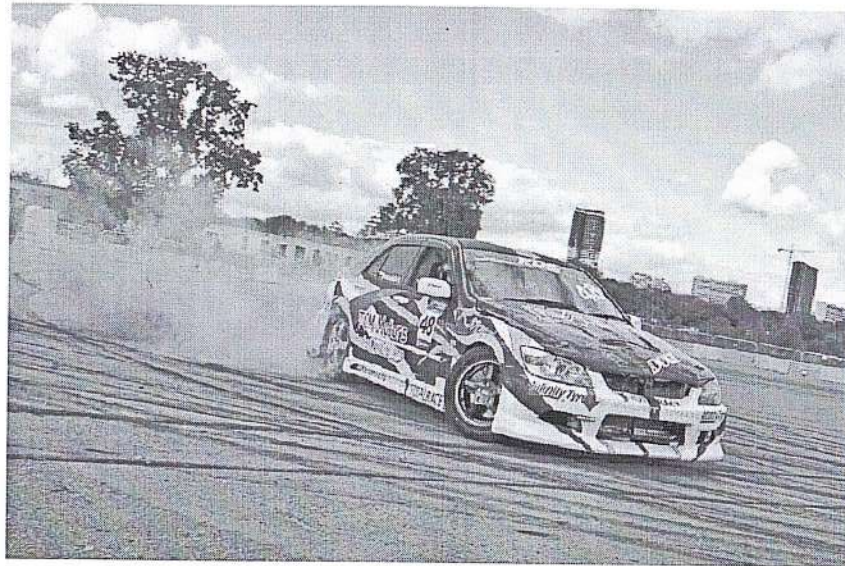
ЭЛЕМЕНТЫ ДРИФТ-КАРА

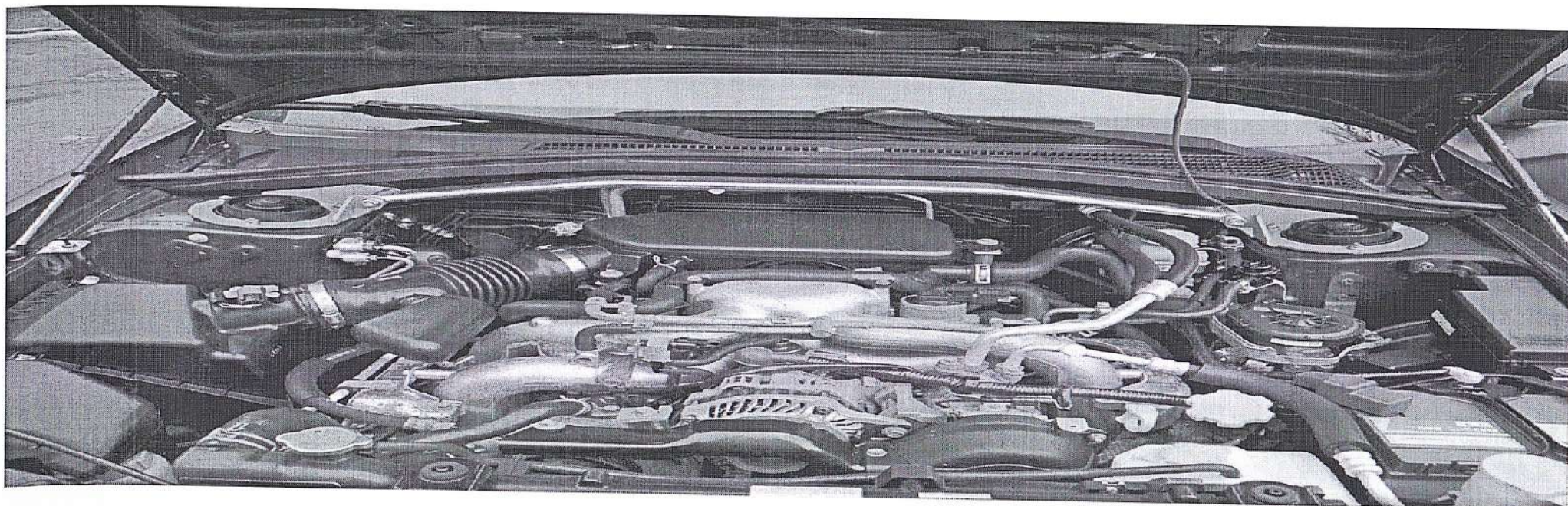


- **ДВИГАТЕЛЬ**
- ПРИМЕНЯЮТСЯ КАК БОЛЬШЕОБЪЕМНЫЕ АТМОСФЕРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ, ТАК И ТУРБИРОВАННЫЕ ДВИГАТЕЛИ, НАСТРОЕННЫЕ ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТО КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ РАСПРЕДЕЛЕН РАВНОМЕРНО В ЗОНЕ 3000 — 8000 ОБОРОТОВ. НАГРУЗКИ ОЧЕНЬ ВЫСОКИ, ПОЭТОМУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОРАБОТКИ НАПРАВЛЕННЫ НЕ ТОЛЬКО НА ПОВЫШЕНИЕ МОЩНОСТИ, НО И НА УВЕЛИЧЕНИЕ СТОЙКОСТИ К НАГРУЗКАМ И БОЛЕЕ ВЫСОКИМ ТЕМПЕРАТУРНЫМ РЕЖИМАМ. ЗАЧАСТУЮ ВМЕСТО ДОРАБОТКИ СУЩЕСТВУЮЩЕГО МОТОРА В ДРИФТЕ ПРИМЕНЯЕТСЯ ТАК НАЗЫВАЕМЫЙ «СВАП» (SWAP) — ЗАМЕНА ДВИГАТЕЛЯ НА МОЩНЫЙ И С БОЛЬШИМ ПОТЕНЦИАЛОМ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО УЛУЧШЕНИЯ.

ПОДВЕСКА

Используются жёсткие укороченные пружины со спортивными стойками либо готовые наборы койловеров (амортизатор и пружина в едином узле, регулируемые по высоте и по жёсткости), более жёсткие стабилизаторы поперечной устойчивости. Развал передних колёс устанавливается сильно отрицательный (идеальным считается 2,8 градусов негативного развала), для более точного управления автомобилем в заносе. Развал и схождение задних колёс сводится к нулю. Очень нелишне будет усилить кузов распорками. Также, чтобы добиться большего угла в заносе, дорабатывают систему рулевого управления, увеличивая выворот колес. Важным элементом является расширение колеи, причём колея передних колёс должна быть равна колее задних колёс, либо немного больше. Угол Аккермана сводится к нулю для более стабильного поведения автомобиля в заносе.





- РАСПОРКИ

ШИНЫ

- Считается, что на передней оси от шин требуется больший коэффициент сцепления, что зачастую обуславливает выбор пилотами спортивных шин с гладким протектором слик и полуслик. Задняя же ось с одной стороны должна скользить, а с другой также давать сцепление — и здесь выбор обусловлен мощностью автомобиля, предпочтениями пилота и/или способом использования. Например, автомобиль с мощностью 400 л. с. и выше требует большего сцепления, но на тренировках пилоты предпочитают использовать в целях экономии дешевые жесткие шины, которые будут плохо цепляться за асфальт, легко срываться в занос и долго стираться.
- Кроме сцепления и износостойкости большую роль играет дым, исторгаемый из-под колес во время заноса. Количество дыма влияет на оценку пилота судьями. Машины с большой мощностью двигателя требуют шины с более прочной конструкцией, что приближает их к спортивным моделям.



Слик



Полуслик

ОСНОВНЫЕ ПРИЁМЫ В ДРИФТЕ

- **HAND BRAKING DRIFT.** Техника является наиболее простой и предпочтительной для обучения дрифту. Она позволяет исправить допущенные ошибки при недостаточной поворачиваемости колёс. Для вызова заноса нужно выжать педаль сцепления, сильным рывком ручного тормоза отправить заднюю ось в занос, после чего отпустить педаль сцепления. Важно при этом поддерживать обороты двигателя при выжатом сцеплении. Основная цель — научиться выбирать скорость и силу рывка ручного тормоза в зависимости от ситуации. Возможно использование серии корректирующих траекторию рывков.
- **CLUTCH KICK.** Резкое бросание сцепления. Благодаря быстрому выжиманию и бросанию педали сцепления при поддержании высоких оборотов двигателя, возникает кратковременный избыток мощности, который срывает заднюю ось в занос.
- **YORIN DRIFT.** Скольжение со срывом четырёх колёс. Торможение в повороте скольжением со сносом всех четырёх колёс, когда машина полностью срывается в середине поворота.
- **KANTERIA/FEINT DRIFT.** Раскачка, или «хлыст». Занос, при помощи которого проходятся S-образные повороты. В данном случае занос в одну сторону является подготовкой для поворота в другую. Такая техника так же используется в ралли.
- **BREAKING DRIFT.** Во время выполнения этого приёма тормоз нажимается во время вхождения в поворот, затем выжимается сцепление и включается ручной тормоз одновременно (ручной тормоз нельзя держать больше секунды).
- **DYNAMIC DRIFT.** Динамический дрифт. Осуществляется путём резкого сброса газа на въезде в длинный поворот, корректировок рулём и своевременным поддержанием заноса короткими нажатиями на тормоз. В основном ориентирован на профессионалов ввиду высокой опасности такой техники.
- **POWER OVER DRIFT.** Этот вид дрифта используется на машинах с высокой мощностью. Для входа в силовой занос нужно вывернуть руль в ту сторону, куда нужно направить машину, и нажать на газ до упора. Благодаря высокой мощности двигателя, задние колёса потеряют сцепление с дорогой. Чтобы выйти из поворота не повредив машину нужно отпустить газ, но не до конца, и повернуть руль в противоположную сторону.
- **SIDE BRAKING DRIFT.** Боковое скольжение. Вариант дрифта, когда происходит срыв задних колёс и машина скользит почти боком.
- **CHOKUDORI.** Обычно используется после проезда прямого участка дороги, чтобы снизить скорость и выполнить глубокий занос. Торможение посредством скольжения и выставления машины под нужным углом относительно дороги для наиболее выгодного прохождения самого поворота.
- **MANJI.** Выполняется на прямой дороге, когда водитель раскачивает машину от одной стороны дороги до другой. Обычно используется на показательных выступлениях по дрифтингу.

ИЗВЕСТНЫЕ АВТОГОНЩИКИ

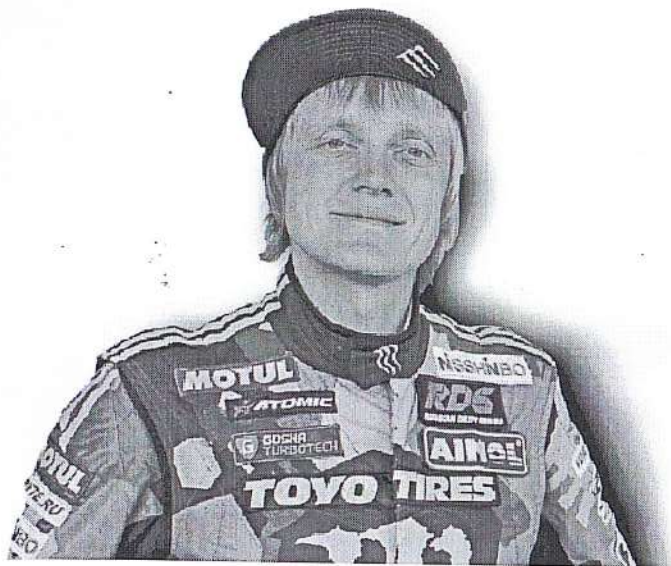
- В 80-х несколько популярных японских автомобильных журналов и тюнинг-компаний решили снять фильм (PLUSPY) о мастерстве дрифтинга Кэйити Цутия на горных серпантинах. Кэйити выполнял скольжения на автомобиле TOYOTA SPRINTER TRUENO AE86. Фильм стал очень популярным среди дрифтеров-любителей, а Кэйити Цутия получил прозвище «Король дрифтинга».





- Сильнейшим профессиональным дрифтером мира на данный момент считается японец Масато Кавабата. Он является победителем первого в истории Кубка Мира по дрифту под эгидой FIA^[2], а также многократным победителем этапов D1 GRAND PRIX.

ЛУЧШИМИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ ДРИФТЕРАМИ РОССИИ НА СЕГОДНЯШНИЙ СЧИТАЮТСЯ КРАСНОЯРЦЫ АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ И ГЕОРГИЙ «ГОЧА» ЧИВЧЯН. НА ПЕРВОМ В ИСТОРИИ КУБКЕ МИРА ПО ДРИФТУ ПОД ЭГИДОЙ FIA АРКАДИЙ ЗАНЯЛ ВТОРОЕ, А ГЕОРГИЙ ПЯТОЕ МЕСТО В ОБЩЕМ ЗАЧЕТЕ.^[3] ТАКЖЕ ОНИ ОТМЕТИЛИСЬ НЕОДНОКРАТНЫМИ ВЫСТУПЛЕНИЯМИ В D1 GRAND PRIX. ВО ВТОРОМ СОРЕВНОВАНИИ ПО ДРИФТУ FIA ГЕОРГИЙ ЧИВЧЯН ЗАНЯЛ ПЕРВОЕ МЕСТО, ТЕМ САМЫМ СТАВ ПЕРВЫМ ДРИФТЕРОМ ИЗ РОССИИ, КТО ДОБИВАЛСЯ ТАКОГО РЕЗУЛЬТАТА.



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Я РАССКАЗАЛ ВАМ О ДРИФТЕ, И ВСЕ ЧТО С НИМ СВЯЗАННО, НАДЕЮСЬ ЭТО НЕ ПРОЙДЕТ ДАРОМ.



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ

