

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Министерства спорта
Российской Федерации
от «3» июня 2025 г. № 408

ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ»

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила вида спорта «автомобильный спорт» (далее – Правила) разработаны общероссийской спортивной федерацией по виду спорта «автомобильный спорт» (далее – Федерация), с учётом правил соревнований Международной автомобильной федерации (далее – FIA), и действуют на всей территории Российской Федерации.

Официальные лица (представители команд, тренеры, организаторы соревнований, спортсмены, судьи), принимающие участие в соревнованиях, обязаны в своих действиях руководствоваться настоящими Правилами.

Статья 1. Термины и их определения

1.1. *Международная автомобильная федерация* (Fédération Internationale de l'Automobile) – международная организация, развивающая автомобильный спорт в мире, и имеющая право устанавливать спортивные законы в целях содействия проведению соревнований по автомобильному спорту.

1.2. *Соревнования с общим стартом*, в которых два или более автомобиля соревнуются одновременно между собой на трассе. Результат выступления участников оценивается по времени, которое они затратили на преодоление установленной дистанции в порядке пересечения линии финиша.

1.2.1. *Дрэг-рейсинг* (гонки на ускорение, Drag racing). Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «дрэг-рейсинг» (далее – дрэг-рейсинг). Соревнование двух автомобилей на ровной и прямой трассе длиной 804,67 м, 603,6 м, 402,34 м или 201,2 м со стартом с места, в котором победителем является спортсмен, первым пересекший линию финиша.

1.2.2. *Ледовые гонки*. Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых

содержатся слова «ледовые гонки» (далее – ледовые гонки). Скоростные соревнования, в которых определяющим является порядок пересечения контрольной (финишной) линии, количество пройденных кругов и время прохождения дистанции, проводимые на кольцевых (замкнутых) трассах, закрытых для постороннего движения, имеющих ледовое или снежное покрытие.

1.2.3. *Картинг* (Karting). Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «картинг» (далее – картинг). Разновидность кольцевых гонок, в которых спортсмены принимают участие на автомобилях карт.

1.2.4. *Кольцевые гонки* (Circuit races). Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «кольцевые гонки» (далее – кольцевые гонки). Спортивное соревнование, проводимое на замкнутой трассе с одновременным участием двух или более автомобилей, в котором определяющим фактором является скорость или пройденная за заданное время дистанция.

1.2.4.1. *Гонка на выносливость* (Endurance Race).

Кольцевая гонка продолжительностью более 60 минут с обязательными остановками и/или заправкой и/или заменами пилотов, что является ее составной частью.

1.2.5. *Кросс* (Autocross). Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «кросс» (далее – кросс). Кольцевая гонка, трасса которой полностью или частично проложена по пересеченной местности, не имеющей твердого покрытия.

1.2.6. *Ралли-кросс* (Rallycross). Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «ралли-кросс» (далее – ралли-кросс). Скоростные соревнования, в которых определяющим является порядок пересечения контрольной (финишной) линии, количество пройденных кругов и время прохождения дистанции, проходящие на кольцевых (замкнутых) трассах, закрытых для постороннего движения. От 35 % до 65 % трассы имеет твердое покрытие (асфальт, бетон и тому подобное), а остальная часть — без покрытия либо с покрытием с разным коэффициентом сцепления и дополнительным участком трассы («Джокер»), длина которого выбирается с тем расчетом, чтобы проезд через него увеличивал время прохождения круга от 2 до 4 секунд.

1.2.7. *Трековые гонки*. Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «трековые гонки» (далее – трековые гонки). Скоростные соревнования, в которых определяющим является порядок пересечения контрольной (финишной) линии, количество пройденных кругов и время прохождения дистанции, проводимые на овальных (замкнутых) трассах, закрытых для постороннего движения, имеющих снежное или ледовое покрытие.

1.2.8. *Дрифт* (Drifting) – спортивная дисциплина, в которой спортсмены соревнуются в мастерстве прохождения гоночной трассы в постоянном управляемом заносе.

1.2.9. *Интерактивные гонки* (Digital Motor Sport) – группа спортивных дисциплин, проводимых с использованием сети Интернет или локальной компьютерной сети, где спортсмены принимают участие в соревновании на заранее объявленной регламентом интерактивной цифровой платформе, в которой с применением цифровых компьютерных технологий максимально точно воспроизведены как модель поведения спортивного или гоночного автомобиля, так и условия природной среды или объекта спорта.

1.2.10. *Двоеборье* — это группа спортивных дисциплин, ключевой особенностью которых является преодоление спортсменом гоночной дистанции в реальном и виртуальном пространствах с объединением результатов.

1.3. *Соревнования с раздельным стартом*, в которых основным для определения результата является точность соблюдения расписания и последовательности прохождения судейских пунктов, а также время, затраченное на прохождение специальных участков. На протяжении всего маршрута (за исключением специальных участков) скорость никогда не может являться определяющим фактором для классификации, а участники обязаны соблюдать Правила дорожного движения.

1.3.1. *Автомногоборье*. Комплексное автомобильное соревнование, состоящее из набора различных элементов (автомобильный слалом, спринт-слалом, фигурное вождение, линейный слалом). Основным соревновательным фактором автомногоборья является безошибочное преодоление специально размеченных фигур за минимальное время.

1.3.2. *Горные гонки* (Hill climb). Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «горные гонки» (далее – горные гонки). Спортивное соревнование с раздельным стартом каждого автомобиля, проводимое на трассе в горной местности, на которой высотная отметка линии финиша превышает высотную отметку линии старта. Определяющим фактором для итоговых результатов является время прохождения данной дистанции.

1.3.3. *Ралли* (Rally). Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «ралли» (далее – ралли). Спортивное соревнование с заданной средней скоростью, проводимое целиком или частично на дорогах общего пользования. Маршрут ралли может включать один или несколько специальных участков, то есть частей соревнования, проводимых на дорогах, закрытых для общего пользования и которые вместе взятые определяют общие результаты ралли.

Неиспользуемые для спецучастков маршруты называются дорожными секциями, на которых скорость никогда не может являться определяющим фактором для классификации.

1.3.4. *Ралли 3-й категории (Любительское дорожное ралли)*. Помимо дорожного соревнования, включает дополнительные соревнования, скорость прохождения которых не обязательно является главным фактором для определения результата. Специальные скоростные участки не используются. В течение такого ралли (включая дополнительные соревнования) все участники должны соблюдать ограничения, установленные Правилами дорожного движения. Ралли 3-й категории входит в группу спортивных дисциплин «ралли».

1.3.5. *Ралли-рейды (Cross-country rally)*. Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «ралли-рейд» (далее – ралли-рейды). Внедорожное ралли, проходящее преимущественно по пересеченной местности и включающее в себя один или несколько специальных участков (СУ).

1.3.6. *Трофи-рейд*. Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «трофи-рейд» (далее – трофи-рейды). Спортивное соревнование, проводимое по тяжелому бездорожью и включающее в себя один или несколько специальных участков.

1.3.7. *Ралли-спринт*. Группа спортивных дисциплин, в наименовании которых содержатся слова «ралли-спринт» (далее – ралли-спринт). Соревнование на лучшее прохождение закрытой для постороннего движения локальной дистанции сложной конфигурации.

1.4. *Запрещенное соревнование*. Соревнование, по которому вынесено решение руководящего органа Федерации о его запрещении. Может быть запрещено проведение любого соревнования на территории России, не соответствующего настоящим Правилам. Участие лицензированных спортсменов в запрещенном соревновании влечет за собой временную дисквалификацию.

1.5. *Начало соревнования*. Спортивное соревнование начинается со времени начала административных и/или технических проверок и включает в себя как тренировки, так и собственно соревнование.

1.6. *Завершение соревнования*. Завершением спортивного соревнования считается наиболее позднее из нижеперечисленных событий:

1) окончание сроков подачи протестов или апелляций либо завершение их рассмотрения;

2) окончание технической инспекции, проведенных после соревнования в соответствии с настоящими Правилами;

3) роспуск закрытого парка.

1.7. *Старт*. Момент подачи стартовой команды одному или нескольким участникам.

1.8. *Финиш*. При наличии электронной системы хронометража, финишем считается момент пересечения линии финиша, зафиксированный датчиком электронной системы хронометража. При ручном хронометраже, финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей частью автомобиля. При наличии фотофиниша финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей частью автомобиля, зафиксированный регистрирующей аппаратурой.

1.9. *Гандикап*. Способ, излагаемый в регламенте соревнования, имеющий целью, насколько это возможно, уравнивать шансы соревнующихся.

1.10. *Территория (место проведения) соревнования / мероприятия*. Одна или несколько территорий, отведённых для его проведения под контролем организатора, включая зоны общего доступа, места для зрителей, а также зоны ограниченного доступа. Спортивные соревнования проводятся на объектах спорта, а также территориях (местах проведения) специально подготовленных для проведения официального спортивного соревнования, в том числе на участках автомобильных дорог, площадях, улицах.

1.11. *Маршрут*. Путь, по которому должны следовать участвующие в соревновании.

1.12. *Трасса*. Специально построенное или подготовленное гоночное полотно с характерными сооружениями, используемое для соревнований.

1.13. *Кольцевая трасса*. Закрытая для постороннего движения трасса, постоянная или временная, начинающаяся и оканчивающаяся в одной и той же точке, построенная или приспособленная специально для автомобильных соревнований.

1.14. *Трек*. Стационарная кольцевая трасса с максимум четырьмя поворотами, направленными в одну сторону.

1.15. *Гоночная дорожка (не спецучасток)*. Дорожка, специально построенная или приспособленная для проведения соревнований. Гоночная дорожка ограничивается краями гоночного полотна.

В дрифте – часть трассы с покрытием поверхности, по которой должны двигаться участники соревнования. Границей гоночной дорожки может быть кромка между ее поверхностью и прилегающим грунтом или нанесенная краской на твердой поверхности прерывистая или сплошная линия, или установлены маркеры.

1.16. *Закрытый парк (ЗП)*. Зона с ограниченным доступом и специальным

режимом, находящаяся под контролем организатора и официальных лиц, предусмотренная регламентом соревнования, куда спортсмен обязан привести свой автомобиль (автомобили).

1.17. *Заявитель*. Юридическое или физическое лицо, принимающее участие в соревновании или попытке установления рекорда, обладающее лицензией заявителя и имеющее право заявлять для участия в соревновании спортсменов, механиков и иной персонал, который должен быть внесён в заявку на участие в соревновании, в соответствии с регламентом соревнований.

1.18. *Представитель*. Лицо, заявленное на соревнование заявителем как официальное и обладающее всеми полномочиями, предоставленными такому представителю регламентом соревнования. Полномочия представителя подтверждаются письменной доверенностью, оформленной надлежащим образом.

1.19. *Спортсмен или пилот*. Лицо, обладающее действующей лицензией пилота с правом управления спортивным автомобилем и допущенное до участия в соревновании. В некоторых дисциплинах автомобильного спорта несколько спортсменов объединяются в один экипаж, как это предусмотрено настоящими Правилами.

1.20. *Экипаж*. Двое или более спортсменов, обладающих действующими лицензиями пилотов с правом управления спортивным автомобилем или правом нахождения в нём и допущенные до участия в соревновании.

1.21. *Механик или гоночный инженер*. Лицо, официально заявленное на соревнование по установленной форме и оказывающее спортсмену либо экипажу техническую поддержку во время проведения соревнования в объёме, установленном настоящими Правилами.

1.22. *Лицензия*. Регистрационное свидетельство, выдаваемое общероссийской спортивной федерацией юридическому или физическому лицу, необходимое для участия в каком-либо качестве в соревнованиях, регламентированных настоящими Правилами.

1.22.1. *Лицензия заявителя*. Лицензия, позволяющая физическому или юридическому лицу заявлять спортсменов и автомобили для участия в соревновании.

1.22.2. *Лицензия пилота*. Лицензия, позволяющая заявленному спортсмену управлять автомобилем в ходе соревнования. В дисциплинах, где в каждом автомобиле участвуют два или три спортсмена на равных правах, каждый из них должен иметь вышеупомянутую лицензию.

1.22.3. *Лицензия механика*. Лицензия, позволяющая участвовать в

соревновании в качестве механика.

1.22.4. *Лицензия спортивного судьи.* Регистрационное свидетельство, выдаваемое спортивному судье по автомобильному спорту, подтверждающее его квалификацию.

1.22.5. *Лицензия организатора.* Документ, подтверждающий право обладателя организовывать соревнование.

1.22.6. *Лицензия на трассу.* Сертификат, свидетельствующий о том, что трасса проинспектирована, и что на трассе предусмотрены все условия, при которых на ней могут проводиться определённые категорией её лицензии соревнования.

1.23. *Спортивное гражданство обладателя лицензии.* Заявитель или спортсмен, получивший лицензию общероссийской спортивной федерации, принимает в автомобильном спорте на период действия этой лицензии российское гражданство и обязан нести на своём автомобиле национальный флаг России. Спортсмены, участвующие в чемпионатах мира, сохраняют свое гражданство по паспорту во всех официальных документах, информационных бюллетенях и на церемонии награждения.

1.24. *Классификация автомобилей.* Объединение автомобилей в группы или подгруппы, по рабочему объёму двигателя или любым иным характеристикам.

1.25. *Рабочий объём двигателя.* Объём, образуемый в цилиндре (или цилиндрах) двигателя между крайними верхним и нижним положениями (возвратно-поступательно движущихся) поршня или поршней. Этот объём выражается в кубических сантиметрах, и при его расчете число «Пи» (π) принимается равным 3,1416.

1.26. *Спортивное наземное транспортное средство.* Под ним понимается аппарат для участия в спортивных соревнованиях, приводимый в движение своими собственными средствами и передвигающийся с постоянной опорой на землю (или лёд) с помощью, либо несущих механических устройств, либо опосредовано, при этом движущая сила и система управления данного средства постоянно и полностью контролируются находящимся на его борту спортсменом.

1.27. *Автомобиль (спортивный автомобиль).* Наземное транспортное средство для участия в спортивных соревнованиях, передвигающееся с помощью не менее четырёх не расположенных на одной линии колёс с постоянным контактом с земной поверхностью (льдом), из которых не менее двух служат для управления движением, и не менее двух являются ведущими.

1.28. *Спортивное специальное транспортное средство.* Транспортное средство для участия в спортивных соревнованиях, имеющее не менее четырёх

колёс, перемещение которого обеспечивается не при помощи колес.

1.29. *Транспортное средство на несущем слое* для участия в спортивных соревнованиях. Транспортное средство, которое при перемещении опирается на земную поверхность (лёд) посредством сжатия, находящегося под ним слоя воздуха.

1.30. *Гибридный автомобиль*. Автомобиль, использующий два или несколько различных источников энергии для своего движения.

1.31. *Карт*. Небольшое четырёхколёсное гоночное транспортное средство с жёсткой рамой без подвески. Двигатель приводит в движение только задние колеса, соединённые между собой неразрезной задней осью без дифференциала. Пилот располагается сидя лицом вперед.

1.32. *Гоночный автомобиль*. Одноместный гоночный автомобиль с открытыми колесами, построенный исключительно для участия в гонках, проводимых на специальных кольцевых трассах.

1.33. *Спортпрототип*. Двухместный открытый или закрытый автомобиль, построенный с единственной целью участвовать в гонках, проводимых на кольцевых трассах.

1.34. *Автомобиль Гранд Туринг (ГТ) или Grand Touring Car (GT)*. Открытый или закрытый автомобиль с одной дверью с каждой стороны и минимум двумя сидениями по одному с каждой стороны от центральной осевой линии автомобиля. Эти два сидения должны пересекаться одной и той же поперечной плоскостью. Автомобиль должен иметь одобрение для движения по дорогам общего пользования, и быть адаптирован для гонок на кольцевых трассах или треках.

1.34. *Автомобиль Туринг (Touring Car)*. Автомобили серийного производства, выпущенные в количестве не менее 2500 идентичных экземпляров за 12 месяцев подряд, имеющие не менее четырёх мест для взрослых, цельную несъёмную крышу и не менее двух дверей по одной с каждой стороны, внутренние размеры которого не менее, чем установлены правилами омологации для группы «А».

1.35. *Внедорожный автомобиль (Cross-Country Vehicle)*. Автомобиль, конструктивно предназначенный производителем, в том числе для внедорожного использования.

1.36. *Специальный кроссовый автомобиль (СКА)*. Автомобиль, конструктивно предназначенный для участия в соревнованиях по кроссу.

1.37. *Полноприводной автомобиль*. Автомобиль с колесной формулой 4×4, конструктивно предназначенный для участия в соревнованиях по ралли, ралли-рейдам, кроссу или трофи-рейдам.

1.38. *Грузовой автомобиль*. Двухосный дорожный тягач, или автомобиль,

предназначенный для перевозки грузов максимальной массой более 3,5 тонн. Общая форма тягача/грузового автомобиля должна соответствовать форме допущенного для движения по общественным дорогам транспортного средства для перевозки товаров /грузов, в том числе, седельного тягача или грузовой платформой.

1.38.1. *Полноприводной грузовой автомобиль.* Грузовой автомобиль с колесной формулой 4×4 или 6×6, конструктивно предназначенный производителем, в том числе для внедорожного использования.

1.39. *Автомобиль серийного производства.* Автомобиль, выпущенный в количестве, определяемом правилами омологации и/или технической регламентацией к данной категории автомобилей. Двигатель серийного производства – двигатель, серийно устанавливаемый на автомобили серийного производства.

1.40. *Техническая регламентация.* Комплект одобренных общероссийской спортивной федерацией технических требований (описаний), определяющих параметры автомобиля для участия соревнованиях.

1.41. *Спортивная санкция.* Мера ответственности за нарушение субъектом физической культуры и спорта настоящих Правил, положений (регламентов) спортивных соревнований, антидопинговых правил, норм и требований, соревнований.

1.42. *Протест.* Официальная жалоба, подаваемая заявителем в определенный промежуток времени в отношении действия или упущения со стороны другого участника или официального лица, или в отношении правомочности участия другого автомобиля.

1.43. *Апелляция.* Официальная жалоба, подаваемая в ограниченный период времени заявителем на решение, действие или упущение со стороны официального лица во время соревнования.

1.44. *Пит-лейн.* Специально выделенный участок дорожного полотна, примыкающий к трассе, служащий для безопасного выезда на трассу и съезда с неё.

1.45. *Пит-уол.* Бетонное ограждение, отделяющее трассу от пит-лейн.

1.46. *Зачётная секция.* В джип-триале часть трассы, содержащая предстартовую зону и несколько ограничительных ворот. Зачётная секция огораживается ограничительной лентой.

1.47. *Ограничительные ворота.* В джип-триале пространство между двумя ограничительными вешками, установленными перпендикулярно к поверхности трассы. Ограничительные ворота подразделяются на стартовые, финишные и курсовые. Курсовые ворота обозначаются на левой по ходу движения вешке

флажком с номером, соответствующим порядковому номеру ворот.

1.48. *Лимит времени.* В джип-триале, установленный организатором соревнования промежуток времени, в течение которого каждый Экипаж должен произвести финиш в секции.

1.49. *Дополнительное соревнование (ДС).* Часть соревнования в ралли, проводимого по специальным правилам.

1.50. *Специальный участок (СУ).* В ралли хронометрируемое скоростное дополнительное соревнование, проводимое на участках дорог, полностью закрытых для постороннего движения и, как следствие, не являющихся на момент проведения СУ дорогами общего пользования. Главным фактором для определения результата на СУ является время прохождения его дистанции.

В ралли-рейдах — хронометрируемая гонка, проводимая на пересеченной местности вне дорог общего пользования и/или на участках дорог, на которых временно ограничено/прекращено дорожное движение, за исключением спортивных автомобилей.

1.51. *Брифинг.* Собрание спортсменов и/или представителей заявителей для получения информации и инструкций от организатора соревнования и судей. Как правило проводится рейс-директором или главным судьёй.

1.52. *Дорожная книга.* Обязательный официальный документ для ралли и ралли-рейдов, содержащий детальное описание маршрута в виде легенды или иным образом; маршрутный лист ралли с разделением на дорожные секторы, секции и дни. Дорожная книга также может включать в себя общую карту ралли; карты, схемы и планы СУ на топографических или иных ясно читаемых картах местности; планы мест старта и финиша; планы парков сервиса, технических зон и закрытых парков; заправочные зоны и коммерческие АЗС, на которых разрешена заправка; зоны замены шин, маркировки и проверки маркировки.

1.53. *Баха.* Соревнование, которое проводится за 1 день (максимальная общая дистанция 600 км) или за 2 дня (максимальная общая дистанция 1000 км).

1.54. *Омологация.* Регистрация автомобилей, их агрегатов, деталей, а также устройств безопасности и экипировки для их использования в спортивных соревнованиях.

1.55. *Заезд.* Прохождение спортсменом соревновательной дистанции.

1.56. *Зона ремонта.* Специальная зона, в которой могут проводиться все технические работы с автомобилем.

1.57. *Предстартовая зона.* Часть трассы или площадка, находящаяся в непосредственной близости к старту.

1.58. *Стартовый накопитель.* Зона, в которую вызываются автомобили, участвующие в заездах.

1.59. *Ретардер*, в дрифте – шикана (retarder, chicane). Искусственная связка поворотов, обозначаемая ограничителями (конусами, тюками сена, связками покрышек и так далее), которая используется для намеренного замедления.

1.60. *Пенализация.* Наказание, назначаемое за нарушение Правил или иных регламентирующих документов Федерации. Перечень нарушений, за которые назначается пенализация, с указанием возможных ее видов, должен быть включен в регламент соревнования. Пенализация за нарушения, не включенные в такой перечень, устанавливается спортивными комиссарами.

Термины и их определения, используемые в дрифте:

1.61. *Лидер* (leader, senko). Роль спортсмена, идущего первым в парном заезде.

1.62. *Прямолинейное движение.* Движение, во время которого вектор перемещения совпадает с продольной осью автомобиля.

1.63. *Споттер.* Аккредитованный организатором эксклюзивный представитель спортсмена, который обладает правом наблюдать за заездами из специализированной зоны, куда запрещен доступ посторонних лиц, информировать пилота и корректировать его действия.

1.64. *Официальная тренировка.* Одиночные или парные заезды спортсменов, допущенных к участию в соревнованиях, проходящие на оцениваемом участке.

1.65. *Одиночные (квалификационные) заезды* (solo runs, tanso). Обязательная часть соревнований, по итогам которой определяются спортсмены, допущенные к финальной части соревнований, и формируется сетка парных заездов.

1.66. *Парные заезды* (tandem runs, tsuiso). Заезды, в которых два автомобиля (лидер и преследователь) проходят оцениваемый участок совместно, выполняя судейское задание.

1.67. *Хит* (heat/battle). Два заезда подряд одной пары спортсменов, со сменой ролей во втором заезде.

1.68. *Оцениваемый участок.* Часть гоночной дорожки от начала зоны постановки до линии финиша. Оцениваемый участок спортсмен должен проезжать

исключительно в управляемом заносе.

1.69. *Судейское задание*. Установленные судьями дрифта требования к прохождению зоны разгона и оцениваемого участка, в которых определены процедура старта, начало и конец оцениваемого участка, замедления и ограничения, сектора для оценки, клипы и тому подобное. Обязательным является графическое изображение судейского задания с условными обозначениями всех зон перед началом квалификационных или парных заездов.

1.70. *Квалификационное задание*. Часть судейского задания, в которой прописываются требования к одиночному заезду.

1.71. *Зона разгона*. Участок гоночной дорожки от линии старта до последней точки постановки по которому автомобилям спортсменов разрешено прямолинейное движение для набора необходимой скорости.

1.72. *Респект-зона (respect zone)*. Участок зоны разгона, на котором лидер должен двигаться с постоянной скоростью, без ускорения и замедления.

1.73. *Постановка (initiation, furidashi)*. Начало движения автомобиля в управляемом заносе после разгона.

1.74. *Зона постановки*. Часть гоночной дорожки, предназначенная для постановки автомобиля в занос.

1.75. *Разделительная линия*. Линия, разделяющая полосы для движения лидера и преследователя в зоне разгона.

1.76. *Клип*. Визуально определенный элемент судейского задания, определяющий траекторию движения автомобиля на оцениваемом участке.

Разновидности клипов:

1) *Клиппинг зона (clipping zone)*. Часть оцениваемого участка, обозначенная линиями и/или конусами, которую автомобили спортсменов должны пройти по всей её длине, выполняя судейское задание. Для идентификации таких зон используются блок или блоки из нескольких параллельных линий, расположенных на одинаковом расстоянии друг от друга, которые образуют периметр клиппинг зоны и обозначают её глубину.

2) *Место касания (TG, touch-and-go)*. Небольшая часть оцениваемого участка, отмеченная на покрытии трассы и/или обозначенная конусами, которую автомобили спортсменов должны коснуться в произвольном месте, но непременно в границах,

обозначенных разметкой и/или конусами.

3) *Клиппинг точка* (CP, clipping point). Клиппинг зона, состоящая только из одного короткого блока линий, обозначенная на оцениваемом участке, которую, согласно судейскому заданию, должны пройти автомобили спортсменов.

4) *Внешняя*: зона (OUT, OZ, Outside Zone), место касания, клиппинг точка. Клиппинг зона, место касания или клиппинг точка, прохождение которой предусматривается задними колёсами автомобиля. Как правило, располагается на внешней стороне гоночной дорожки, но, в соответствии с судейским заданием, может смещаться к центру.

5) *Внутренняя*: зона (IN, IZ, Inside Zone), место касания, клип IC (Inside Clip). Клиппинг зона, место касания или клиппинг точка на траектории, прохождение которой предусматривается передними колёсами или бампером автомобиля. Как правило, располагается на внутренней стороне гоночной дорожки, но, в соответствии с судейским заданием, может смещаться к центру.

1.77. *Зона замедления* (Deceleration zone). Участок гоночной дорожки, на котором судьями предусмотрена возможность замедления лидера в соответствии с судейским заданием.

1.78. *Зона ограничения* (NO GO ZONE). Дополнительная ограниченная зона, за проезд по которой спортсмен может получить пенализацию в соответствии с судейским заданием. В парных заездах ограничения действуют только для лидера, для преследователя нахождение в указанной зоне разрешено.

1.79. *Перекидка* (switch, furikaeshi). Смена направления заноса.

1.80. *Преследователь* (chaser, atooi). Роль спортсмена, идущего вторым в парном заезде.

1.81. *Перезаезд хита* (OMT – one more time). Повторный хит, проводимый в случае невозможности выявить победителя по итогам первого хита одной пары спортсменов.

1.82. *Таймаут* (competition timeout). Разрешенная руководителем гонки хронометрируемая остановка заездов для проведения работ с автомобилем. Длительность таймаута 5 минут, если регламентом не определено иное.

1.83. *Хот-пит* (hot pit). Техническая остановка автомобилей между заездами одного хита в строго отведённой и визуальном обозначенной зоне для выполнения быстрого ремонта и проверки технического состояния автомобиля. Время

разрешенного пребывания в хот-пит зоне 1 (одна) минута, если регламентом не определено иное.

1.84. *Сервис парк (service park)*. Часть трассы или площадка, где участвующие в заездах автомобили могут находиться и обслуживаться командами в течение соревнований.

1.85. *Стартовая линия*. Находится в начале гоночной дорожки и является официальным местом старта всех квалификационных и парных заездов.

1.86. *Корректный заезд лидера (Chaseable lead run)*. Заезд, при котором были пройдены все клиппинг-зоны, собраны все внутренние клиппинг-пойнты с сохранением достаточной скорости и замедлением/торможением в зонах, обозначенных судьейским заданием, что дает преследователю реальную возможность следовать за лидером, повторяя его траекторию, двигаясь при этом на близком расстоянии от него. Лидер определяет скорость дрифта, которая должна, в свою очередь, соответствовать характеру трассы и скорости спортсмена во время квалификационных и тренировочных заездов.

1.87. *Недопустимый заезд лидера (Unchaseable lead run)*. Заезд лидера, в котором его действия вынудили преследователя совершить критическую ошибку.

1.88. *Завершенный заезд*. Заезд, совершенный по всем правилам без критических ошибок и завершившийся пересечением финиша.

1.89. *Незавершенный заезд (DNF – did not finished, Incomplete run)*. Заезд, в процессе которого спортсменом была совершена критическая ошибка и для подведения его результата требуется специальное решение судей дрифта.

1.90. *Нулевой заезд*. Заезд, в ходе которого спортсмен допускает одну из критических ошибок и в результате получает за него «0 баллов».

1.91. *Результативный заезд*. Заезд, по итогам которого выставлена оценка судьями дрифта. Нулевой заезд – разновидность результативного заезда.

1.92. *Технический проезд (BYE RUN)*. Обязанность спортсмена в хитах продемонстрировать свою готовность к заезду при отсутствии соперника, для чего он должен по команде судьи старта своим ходом без посторонней помощи доехать до линии постановки и пересечь её.

1.93. *Технический сход*. Невозможность спортсмена продолжать соревнования из-за технических проблем с его автомобилем, о чем сделано заявление спортсмена или его представителя официальным лицам соревнования в любой устной или

письменной форме, включая, но не ограничиваясь: сообщения в мессенджерах, электронной почте, смс. Заявление о техническом сходе не может быть отозвано.

Термины и их определения, используемые в интерактивных гонках:

1.94. *Аккаунт* – учетная запись, регистрируемая на сервере (в системе серверов) автосимулятора, которая является идентификатором участника соревнований в автосимуляторе.

1.95. *Автосимулятор* – инвентарь интерактивных гонок, состоящий из программного обеспечения, позволяющего осуществить организацию соревновательного процесса (геймплея) соревнующимся сторонам (спортсменам), формирующего соревновательное пространство (трассу), создающего объекты управления, воспринимаемые органами чувств человека, где участник соревнований через устройства ввода/вывода воздействует на объекты управления. Автосимулятор автоматически либо с помощью контролируемых настроек/ запретов обеспечивает равные условия соревнующимся сторонам.

1.96. *Кокпит симулятора* – совокупность технических устройств, которые обеспечивают спортсмену возможность управления виртуальным автомобилем в автосимуляторе.

1.97. *Виртуальный автомобиль* – виртуальное транспортное средство в автосимуляторе, управляемое и контролируемое спортсменом с помощью устройств ввода (мышь, клавиатура, джойстик, руль, педали и прочие) и вывода (монитор, звуковые системы и прочие), взаимодействующее с трассой и виртуальными автомобилями других игроков, обладающее характеристиками, обуславливающими это взаимодействие и текущими значениями параметров состояния. Участие в соревнованиях осуществляется путём управления спортсменом его виртуальным автомобилем.

1.98. *Клиент, клиентская часть автосимулятора* – программный компонент автосимулятора, установленный на персональном компьютерном оборудовании участника соревнований, позволяющий запускать автосимулятор и предназначенный для организации воздействия пользователя на виртуальный автомобиль.

1.99. *Игровой сервер (или сервер)* – программный компонент специализированного компьютерного оборудования, основная часть автосимулятора, обеспечивающая связь между различными клиентами, предоставляя им возможность взаимодействия друг с другом в рамках программной оболочки автосимулятора.

1.100. *Хост* – компьютер (или иное игровое устройство игрока, участвующего

в автосимуляторе) с установленным клиентом, забирающий на себя часть функций сервера при создании, настройке и старте этапа, либо частично или полностью выполняющий функции сервера в ходе этапа.

1.101. *Макрос* – программа сценария, последовательности или сочетания действий объекта управления, активируемая специально назначенными элементами устройств ввода (клавиши, кнопки и прочие). Для выполнения действий, запрограммированных в макросе, соревнующемуся спортсмену, который им не пользуется, требуется больше времени или специальные навыки.

1.102. *Мультиплеер* – процесс одновременного взаимодействия участников с виртуальными автомобилями на одной трассе внутри симулятора.

1.103. *Дисконнект* – потеря связи клиента участника соревнований, участвующего в этапе, с сервером или хоста участника соревнований с клиентами других участвующих в том же этапе участников соревнований, происходящая из-за сбоев в работе оборудования и приводящая к исчезновению объекта управления с трассы или потере управления им в течение длительного времени.

1.104. *Пинг* – время, затраченное на передачу пакета игровой информации в компьютерных сетях от Клиента к Серверу и обратно от Сервера к Клиенту.

1.105. *OFFLINE* (далее – *оффлайн*) – формат проведения спортивных соревнований, где участники соревнований находятся на специально оборудованных площадках.

1.106. *Территория (место проведения)* – оффлайн-соревнования/мероприятия. Одна или несколько территорий, отведенных для его проведения под контролем организатора, включая зоны общего доступа, места для зрителей, а также зоны ограниченного доступа. Спортивные соревнования проводятся на объектах спорта, а также территориях (местах проведения), специально подготовленных для проведения официального спортивного соревнования.

1.107. *ONLINE* (далее – «онлайн») – формат проведения спортивных соревнований по цифровому автоспорту, при котором взаимодействие участников соревнований осуществляется дистанционно с использованием информационной телекоммуникационной сети «Интернет».

1.108. *Онлайн трансляция* – передача визуального изображения участника в реальном времени. Используется для медиа поддержки и для контроля за действиями участниками спортивными комиссарами.

1.109. *RTG (Return to garage)* – мгновенное перемещение участника с участка

трассы в зону пит-лейн либо зону старта путем применения специальной команды, либо по нажатию настроенной кнопки или через меню автосимулятора.

Термины и их определения, используемые в Двоеборье:

1.110. *Сегмент Physical* – заезд в реальном гоночном пространстве на спортивном автомобиле.

1.111. *Сегмент Digital* – заезд в виртуальном гоночном пространстве на виртуальном автомобиле.

1.112. *Стартовый номер* – номер, присваиваемый каждому спортсмену/экипажу в соответствии с требованиями регламента, и размещенный на реальном и виртуальном автомобиле, а также кокпите симулятора, принадлежащем этому спортсмену/экипажу.

1.113. *Эстафета* – тип соревнования, в котором спортсмену/экипажу необходимо преодолеть дистанцию заезда, включающую сегменты Реального и Виртуального пространств, объединенных между собой единым таймингом, с промежутками между последовательными сегментами не более 10 минут.

Статья 2. Спортивные дисциплины

Соревнования по автомобильному спорту проводятся в спортивных дисциплинах в соответствии с Всероссийским реестром видов спорта (Таблица №1).

Таблица №1

Наименование групп, объединяющих спортивные дисциплины, и спортивные дисциплины, входящие в указанные группы.

№ п/п	Наименование спортивной дисциплины / группы спортивных дисциплин
1.	автомногоборье
2.	дрифт
Группа спортивных дисциплин «горные гонки»	
3.	горные гонки – «1600»
4.	горные гонки – «Д3»
5.	горные гонки – «Свободный»
Группа спортивных дисциплин «джип-триал»	
6.	джип-триал Д1
7.	джип-триал Д2
8.	джип-триал Д3
9.	джип-триал Д4

10.	джип-триал Д5
Группа спортивных дисциплин «дрэг-рейсинг»	
11.	дрэг-рейсинг «FSA»
12.	дрэг-рейсинг «FSB»
13.	дрэг-рейсинг «FSL»
14.	дрэг-рейсинг «US»
Группа спортивных дисциплин «ледовые гонки»	
15.	ледовые гонки «1400»
16.	ледовые гонки «1600»
17.	ледовые гонки «2000»
18.	ледовые гонки «Свободный»
Группа спортивных дисциплин «картинг»	
19.	картинг «Пионер»
20.	картинг «Кадет»
21.	картинг «Мини»
22.	картинг «Ротакс Макс»
23.	картинг «Национальный»
24.	картинг «Супер-мини»
25.	картинг «ОК»
26.	картинг «ОК-j»
27.	картинг «KZ1»
28.	картинг «KZ2»
Группа спортивных дисциплин «кольцевые гонки»	
29.	кольцевые гонки «Спортпрототип CN»
30.	кольцевые гонки «Группа F»
31.	кольцевые гонки «Формула 3»
32.	кольцевые гонки «Супер-продакшн»
33.	кольцевые гонки «Туринг»
34.	кольцевые гонки «Лада»
35.	кольцевые гонки «S1600»
36.	кольцевые гонки «S2000»
37.	кольцевые гонки «Формула 4»
38.	кольцевые гонки «Туринг-лайт»
39.	кольцевые гонки «GT3» (1-4 группа)
40.	кольцевые гонки «GT4» (1-3 группа)
41.	кольцевые гонки «LMP» (1-2 группа)
42.	кольцевые гонки «Формула один»
43.	кольцевые гонки «Формула E»

44.	кольцевые гонки «Формула 2»
Группа спортивных дисциплин «кросс»	
45.	кросс «Багги 600»
46.	кросс «Суперавто»
47.	кросс «Супер 1600»
48.	кросс «Туринг автокросс»
49.	кросс «Д2 – 2500»
50.	кросс «Д2 – классика»
51.	кросс «Д2 – юниор»
52.	кросс «Д2Н»
53.	кросс «Д3 – 250»
54.	кросс «Д3 – мини»
55.	кросс «Д3 – спринт»
56.	кросс «Д3 – юниор»
57.	кросс «Супер багги»
58.	кросс «Багги 1600»
59.	кросс «Т1-2500»
60.	кросс «Т4-1»
61.	кросс «Т4-2»
62.	кросс «Т4-3»
Группа спортивных дисциплин «ралли»	
63.	ралли «R1»
64.	ралли «R2»
65.	ралли «R3»
66.	ралли «N4»
67.	ралли «1400Н»
68.	ралли «1600Н»
69.	ралли «2000Н»
70.	ралли «4000Н»
71.	ралли «абсолютный»
72.	ралли «Р9»
73.	ралли 3-й категории
Группа спортивных дисциплин «ралли – кросс»	
74.	ралли - кросс «Суперавто»
75.	ралли - кросс «Супер 1600»
76.	ралли - кросс «Д2Н»
77.	ралли - кросс «Национальный»
78.	ралли - кросс «Д2-юниор»

Группа спортивных дисциплин «ралли – рейд»	
79.	ралли - рейд «N» до 1000 км
80.	ралли - рейд «N» свыше 1000 км
81.	ралли - рейд «N2» до 1000 км
82.	ралли - рейд «N2» свыше 1000 км
83.	ралли - рейд «Т1» до 1000 км
84.	ралли - рейд «Т1» свыше 1000 км
85.	ралли - рейд «Т2» до 1000 км
86.	ралли - рейд «Т2» свыше 1000 км
87.	ралли - рейд «Т3» до 1000 км
88.	ралли - рейд «Т3» свыше 1000 км
89.	ралли - рейд «Т5» до 1000 км
90.	ралли - рейд «Т5» свыше 1000 км
91.	ралли - рейд «абсолютный» до 1000 км
92.	ралли - рейд «абсолютный» свыше 1000 км
93.	ралли - рейд «R» до 1000 км
94.	ралли - рейд «R» свыше 1000 км
Группа спортивных дисциплин «ралли – спринт»	
95.	ралли - спринт «1400»
96.	ралли - спринт «1600»
97.	ралли - спринт «2000»
98.	ралли - спринт «свободный»
Группа спортивных дисциплин «трековые гонки»	
99.	трековые гонки «N-1600»
100.	трековые гонки «A-1600»
101.	трековые гонки «Национальный»
102.	трековые гонки «Лада»
Группа спортивных дисциплин «трофи – рейд»	
103.	трофи - рейд «абсолютный»
104.	трофи - рейд «ТР1»
105.	трофи - рейд «ТР2»
106.	трофи - рейд «ТР3»
Группа спортивных дисциплин «Интерактивные гонки»	
107.	интерактивные гонки (1-7 группа)
108.	двоеборье

Статья 3. Характер проведения соревнований

3.1. Соревнования по автомобильному спорту проводятся в личных видах программы, а также в личных видах программы с розыгрышем командного зачёта среди субъектов Российской Федерации.

3.2. Условия подведения итогов конкретизируются в Положениях и регламентах спортивных соревнований.

Статья 4. Система проведения соревнований

4.1. В спортивной дисциплине «автомногоборье», в горных гонках и джип-триале, соревнования проводятся по системе с отдельным стартом.

4.2. В дрег-рейсинге соревнования проводятся по олимпийской системе (рис. 1-4).



Рисунок 1. Сетка для 3-8 автомобилей.

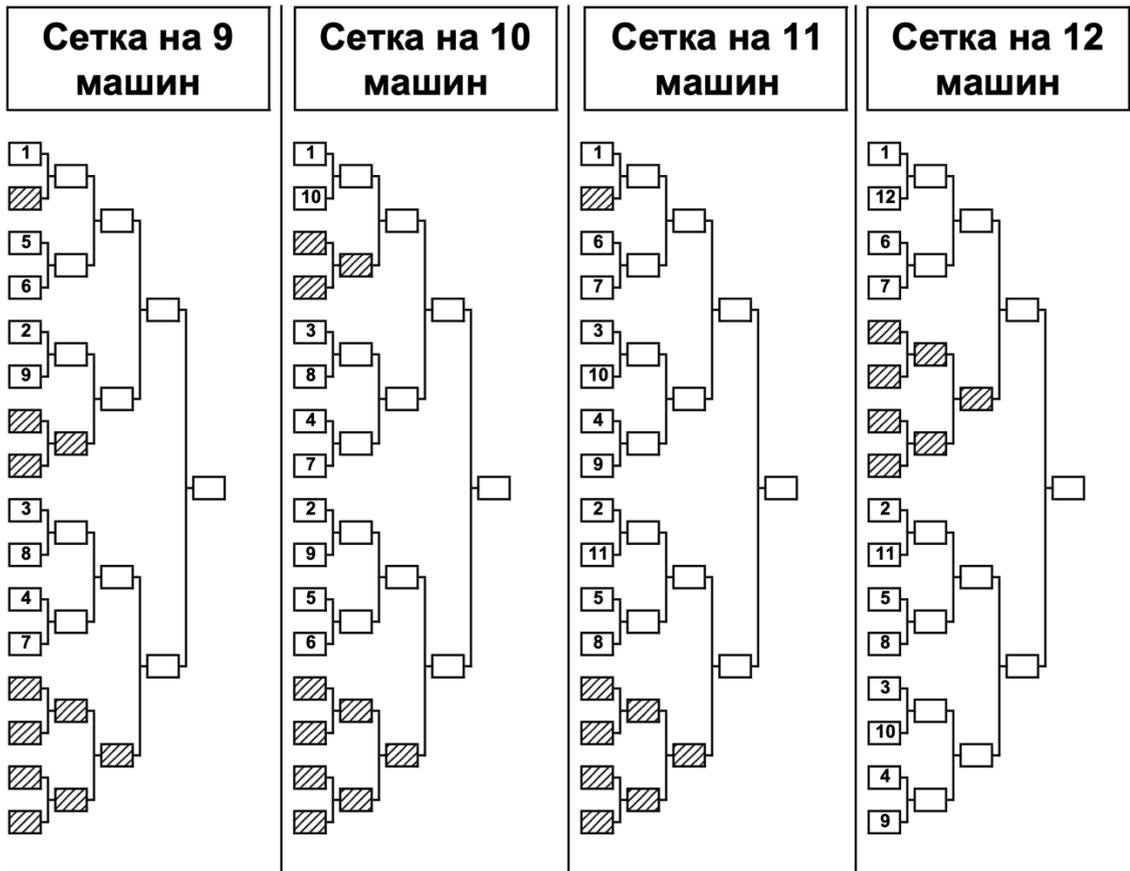


Рисунок 2. Сетка для 9-12 автомобилей.

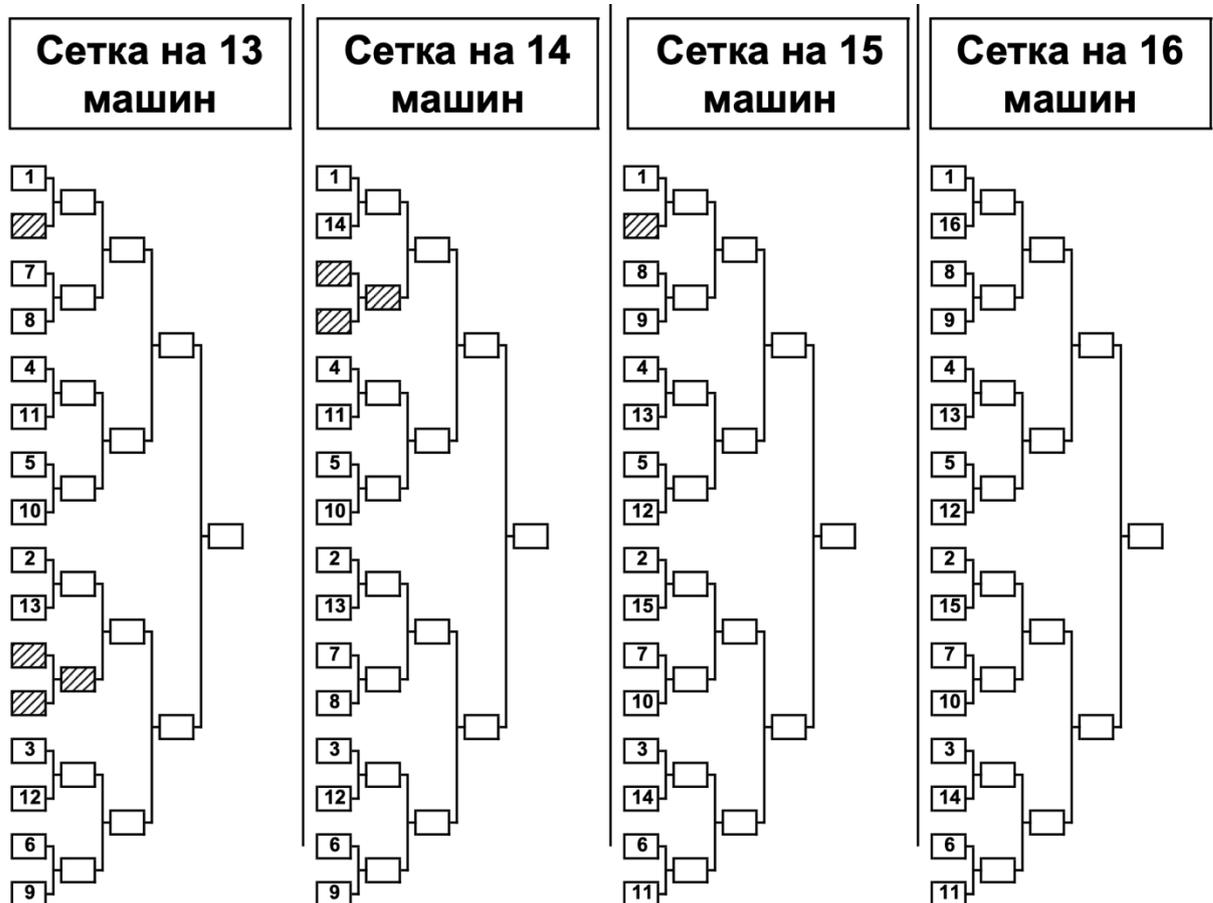


Рисунок 3. Сетка для 13-16 автомобилей.

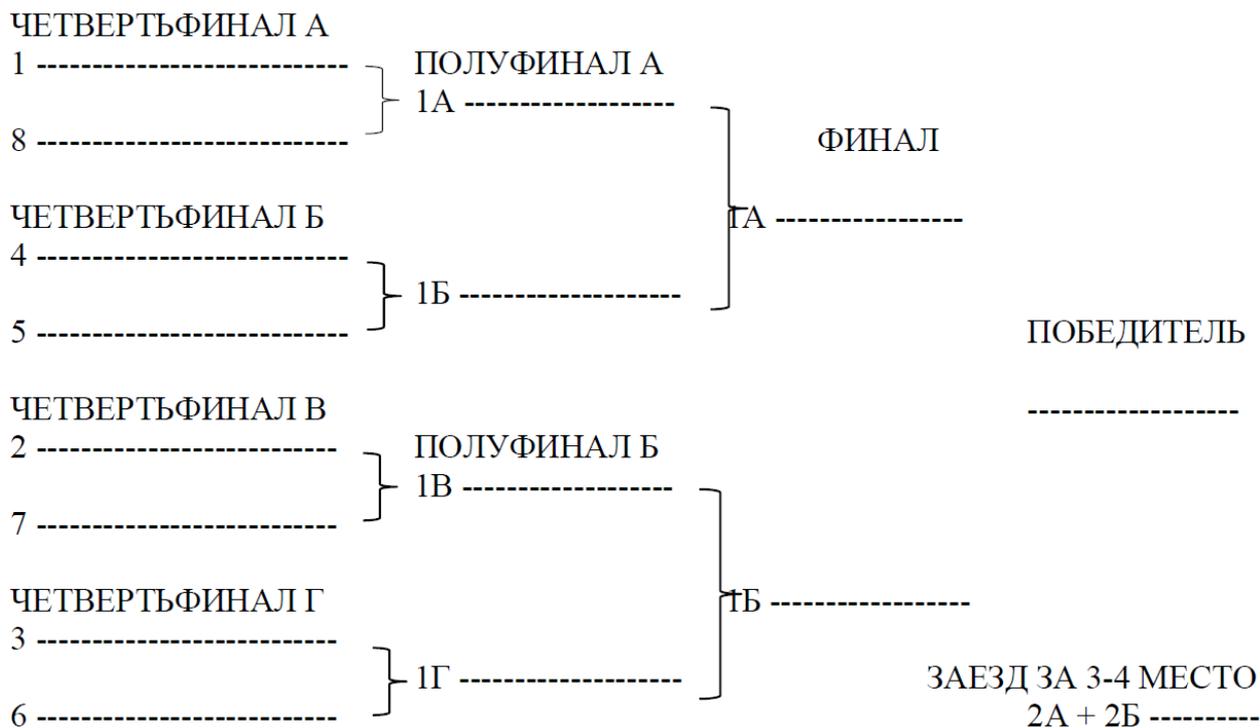


Рисунок 4. Олимпийская сетка.

4.3. В ледовых гонках, картинге, кроссе и ралли-кроссе соревнования проводятся по системе отборочных заездов и финала.

4.4. В кольцевых гонках соревнования проводятся по системе с одновременным стартом.

4.5. В ралли, ралли-рейдах, ралли-спринте и трофи-рейдах соревнования проводятся по системе с отдельным стартом.

4.6. В трековых гонках система зачёта определяется по результатам квалификационных заездов по Таблицам № 2-6 в зависимости от числа спортсменов и количества дорожек на трекке.

Таблица №2

Таблица для формирования заездов для 16 автомобилей на 6 дорожках.

Номера заездов	Места на старте					
	1	2	3	4	5	6
	Табличные номера					
1	11	8	13	6	3	4
2	1	9	4	13	14	16
3	2	15	9	8	1	6
4	3	11	14	15	16	2
5	12	5	1	3	6	14

6	7	4	2	1	11	12
7	9	2	3	10	4	5
8	10	3	7	16	8	1
9	6	7	16	4	5	15
10	4	10	12	14	15	8
11	8	16	5	11	12	9
12	15	1	11	5	10	13
13	13	12	15	7	9	3
14	14	6	10	9	7	11
15	16	13	6	12	2	10
16	5	14	8	2	13	7

Серым цветом выделены табличные номера автомобилей, переходящих из заезда в заезд.

Таблица №3

Таблица для формирования заездов для 16 автомобилей на 4 дорожках.

Номера заездов	Номера дорожек			
	1	2	3	4
	Табличные номера			
1	4	5	11	14
2	3	6	12	13
3	2	7	9	16
4	1	8	10	15
5	6	9	15	4
6	5	10	16	3
7	7	12	14	1
8	8	11	13	2
9	9	14	3	8
10	10	13	4	7
11	11	16	1	6
12	12	15	2	5
13	16	4	8	12
14	15	3	7	11
15	14	2	6	10
16	13	1	5	9
17	13	14	15	16
18	9	10	11	12
19	5	6	7	8

20	1	2	3	4
----	---	---	---	---

Серым цветом выделены табличные номера автомобилей, переходящих из заезда в заезд.

Таблица №4

Таблица для формирования заездов для 13 автомобилей на 4 дорожках.

Номера заездов	Номера дорожек			
	1	2	3	4
	Табличные номера			
1	2	9	12	6
2	11	5	8	2
3	12	3	10	5
4	4	10	6	11
5	5	6	1	7
6	7	13	2	10
7	6	8	13	3
8	8	7	4	12
9	13	12	11	1
10	3	11	7	9
11	1	2	3	4
12	9	4	5	13
13	10	1	9	8

Серым цветом выделены табличные номера автомобилей, переходящих из заезда в заезд.

Таблица №5

Таблица для формирования заездов для 11 автомобилей на 5 дорожках.

Номера заездов	Номера дорожек				
	1	2	3	4	5
	Табличные номера				
1	3	1	9	7	4
2	8	6	10	4	9
3	5	2	6	9	3
4	10	7	3	11	6
5	9	11	1	5	10
6	4	10	5	2	7
7	6	5	7	1	8
8	7	9	2	8	11

9	11	8	4	3	5
10	2	4	11	6	1
11	1	3	8	10	2

Таблица №6

Таблица для формирования заездов для 9 автомобилей на 3 дорожках.

Номера заездов	Номера дорожек		
	1	2	3
	Табличные номера		
1	1	2	3
2	4	5	6
3	7	8	9
4	1	4	7
5	2	5	8
6	3	6	9
7	5	9	1
8	8	3	4
9	2	6	7
10	6	1	8
11	3	7	5
12	9	4	2

Серым цветом выделены табличные номера автомобилей, переходящих из заезда в заезд.

4.7. Соревнования по спортивной дисциплине «дрифт» состоят из трех частей:
официальные тренировки;
квалификация (одиночные заезды);
хиты (парные заезды).

Квалификация, как правило, состоит из двух заездов для каждого спортсмена, но регламентом может быть предусмотрено изменение количества попыток в зависимости от спортивной квалификации спортсменов, участвующих в соревновании.

По результатам квалификации начисляются очки и формируется сетка парных заездов по выбранной системе.

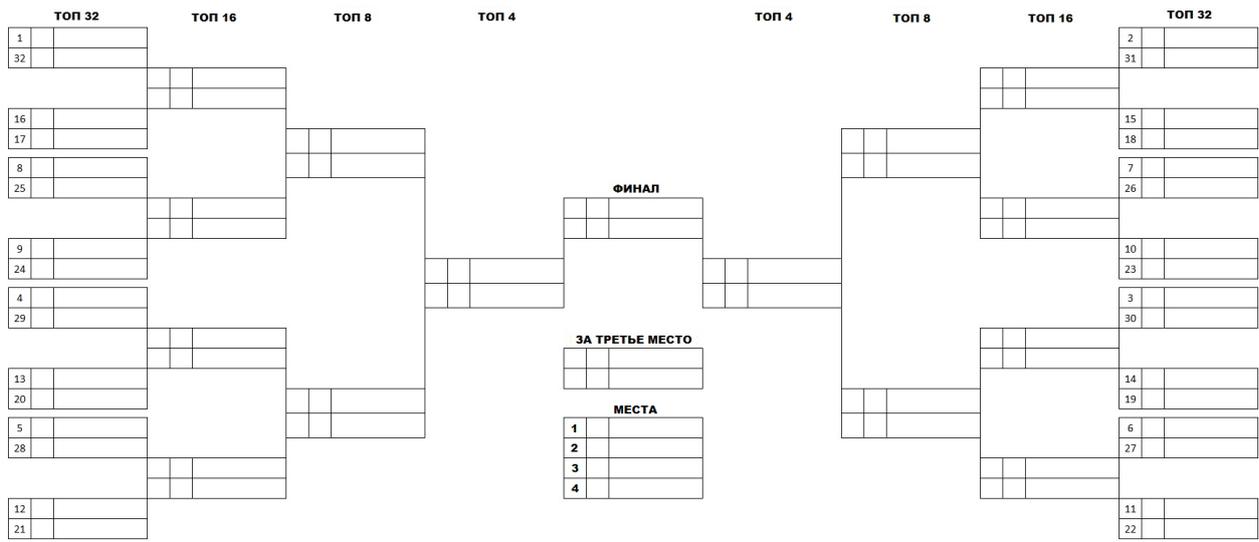
Организатор на свое усмотрение выбирает систему проведения парных заездов – «олимпийская система», «олимпийская система с выбыванием после двух поражений (Double Elimination)» или «круговая система». Система проведения

парных заездов описывается в регламенте соревнования и может быть изменена только решением коллегии спортивных комиссаров (КСК). Примеры формирования сеток парных заездов приведены в Таблице №7.

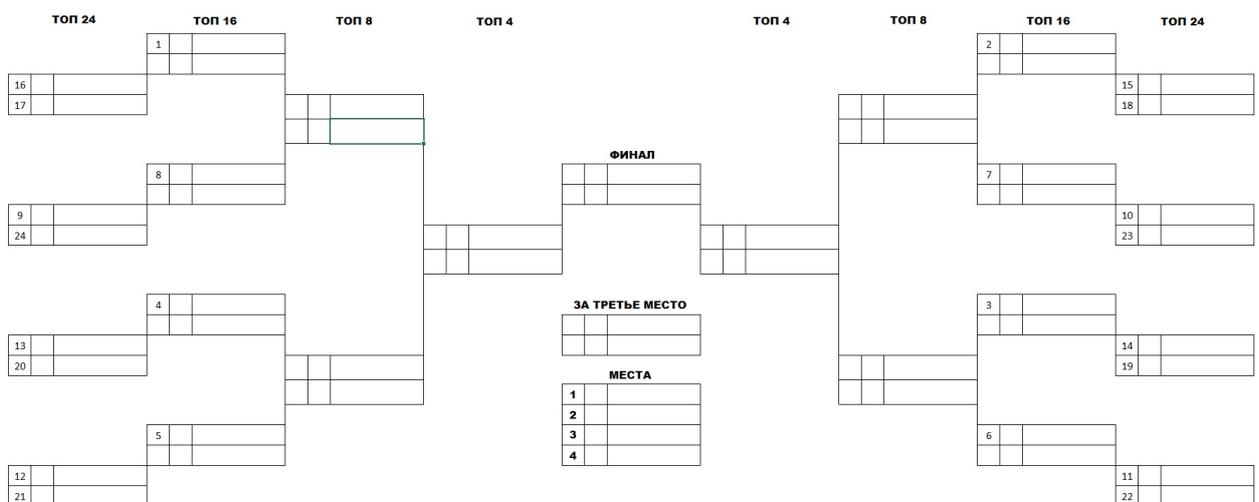
Таблица № 7

Таблица для определения схемы проведения парных заездов в дрифте.

Шаблон турнирной таблицы ТОП 32 «Олимпийская система»



Шаблон турнирной таблицы ТОП 24 «Олимпийская система»



Шаблон турнирной таблицы ТОП 16 «Олимпийская система»

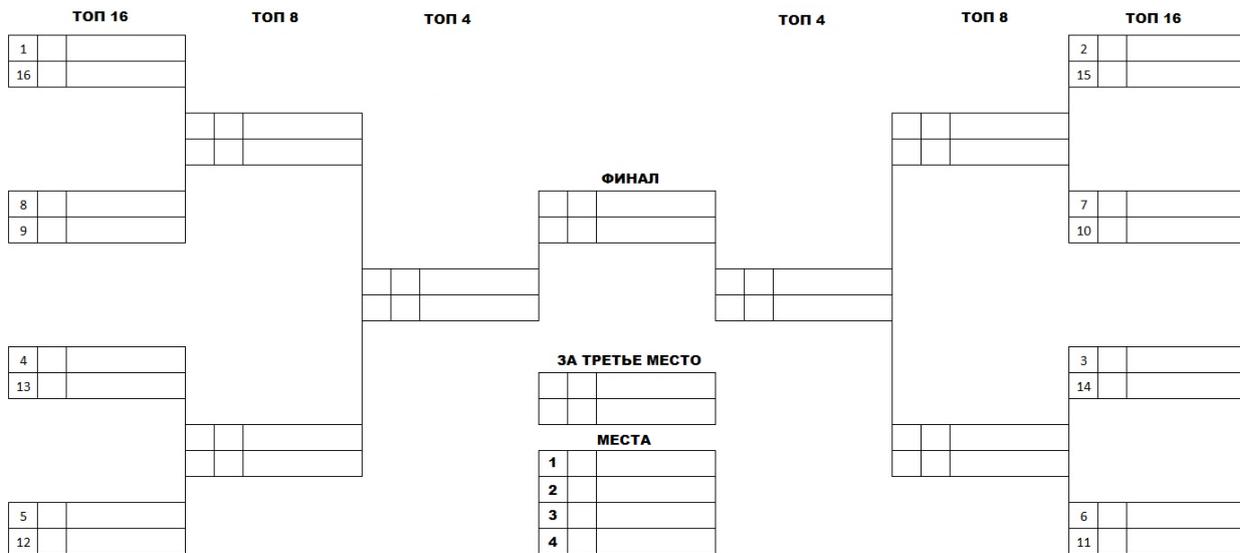
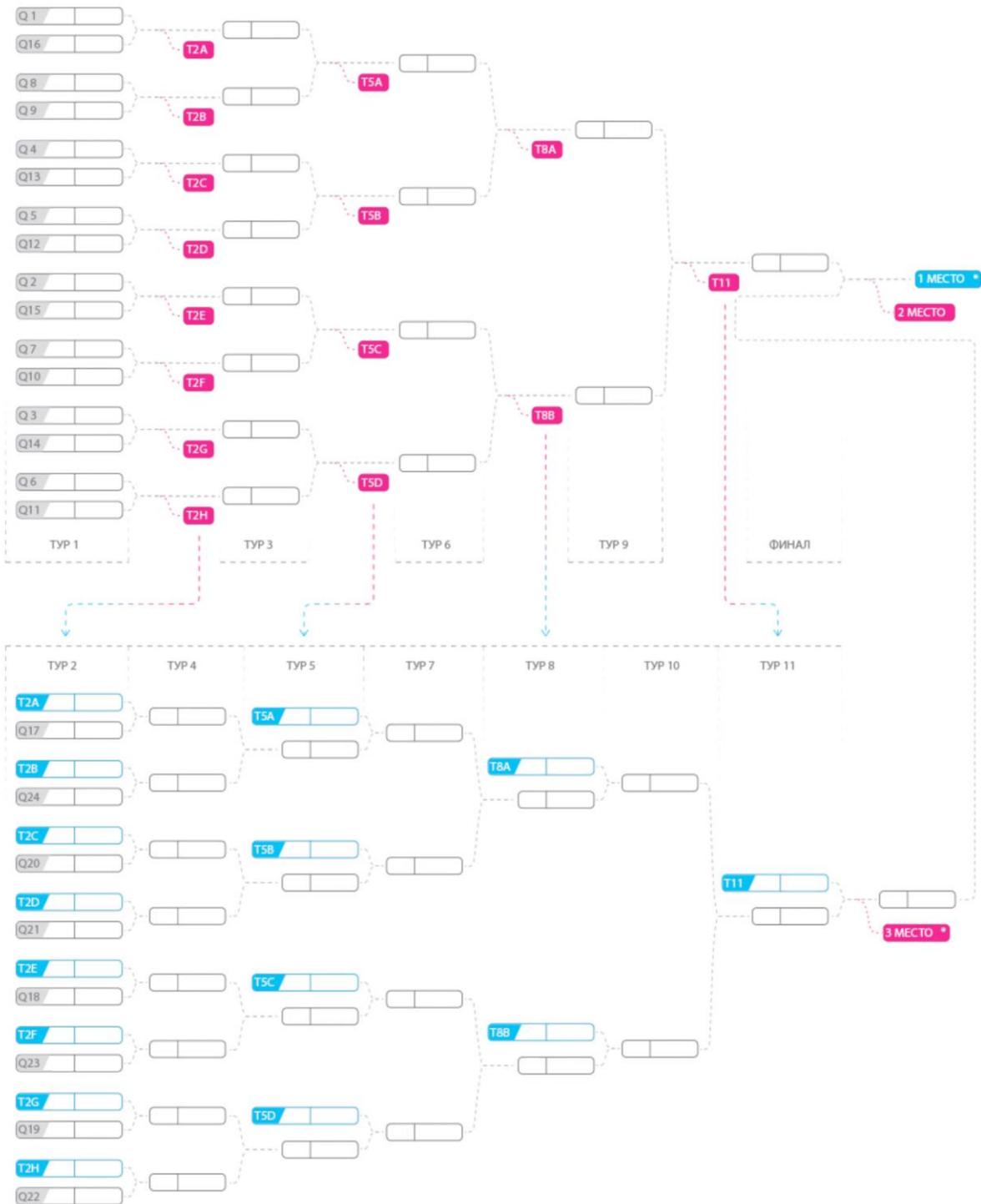


Схема проведения парных заездов «Олимпийская система с выбыванием после двух поражений».

ТОП 24



- Q1 - Q24 — Позиции в квалификации
- T2A - T11 → T2A - T11 — Переход проигравшего из Тура 1, 3, 6, 9 - в Тур 2, 5, 8, 11 на соответствующую позицию в турнирной сетке
- 3 МЕСТО * — Проигравший в 11 Туре автоматически занимает 3 место
- 1 МЕСТО * — Финалист из 9 Тура имеет право на одно поражение в финале – в этом случае финал проводится повторно

Парные заезды (хиты) – основная часть соревнования, в которой участвуют только спортсмены, прошедшие квалификацию (имеющие не нулевой результат). Для каждой пары проводится серия из двух заездов со сменой лидера во втором заезде, в которой судьями дрифта определяется победитель.

4.8. Соревнования в группах спортивных дисциплин «Интерактивные гонки» могут состоять из:

официальных тренировок;

квалификации (для дисциплины «ралли-кросс» – «Хиты»);

гонки (для дисциплины «ралли-кросс» – «Полуфиналы» и «Финалы»).

Квалификации могут состоять, как из отдельных заездов, ограниченных временем, так и заездов ограниченными прохождением требуемой дистанции, определяемой регламентом соревнования.

4.9. Соревнования в спортивной дисциплине «Двоеборье» проводятся в формате эстафеты и могут состоять из:

официальных тренировок;

квалификации;

гонки.

Заезды в соревнованиях спортивной дисциплины «Двоеборье» объединяются между группами спортивных дисциплин «Интерактивные гонки» с группами дисциплин, включенными во Всероссийский реестр видов спорта, раздела «Автомобильный спорт».

Статья 5. Спортивные санкции, применяемые к спортсменам, спортивным судьям, тренерам, руководителям спортивных команд и другим участникам соревнований за противоправное влияние на результаты таких соревнований

5.1. Всем организаторам, участникам и зрителям запрещено оказывать противоправное влияние на результаты соревнований.

Запрещено участвовать в азартных играх в букмекерских конторах и тотализаторах путем заключения пари на официальные спортивные соревнования в соответствии с требованиями, установленными пунктом 3 части 4 статьи 26.2 Федерального закона от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации».

5.2. Любое лицо, обладающее лицензиями Федерации, а также команды, персонал заявителя, персонал организатора соревнования, не имеет права:

1) Предлагать или пытаться предлагать деньги или какие-либо льготы с целью повлиять на исход заезда, этапа или результаты соревнования, или же на спортивные результаты участников.

2) Принимать деньги или какие-либо льготы с целью оказать влияние на исход заезда, этапа или результаты соревнования, свои собственные спортивные результаты, а также на результаты других участников.

3) Предлагать или пытаться предлагать деньги или какие-либо льготы для получения привилегированной информации о соревновании с целью проведения или попытки проведения операции пари на этом соревновании до того, как такая информация станет общедоступной.

4) Передавать третьим лицам полученную в силу своей профессии или занимаемой должности привилегированную информацию о соревновании, с целью проведения или попытки проведения операции пари на этом соревновании до того, как такая информация станет общедоступной.

5.3. За действия, указанные в пункте выше, на любое лицо, допустившее подобные действия, правомочный на это орган Федерации может наложить следующие санкции:

1) исключение из соревнования. Запрет исключенному обладателю лицензии Федерации принимать участие в данном соревновании или в нескольких соревнованиях. Решение об исключении из соревнования объявляется Коллегией спортивных комиссаров. Во всех случаях исключение из соревнования не влечёт за собой возврат заявочного взноса;

2) аннулирование результата. Наказание в виде снятия очков, которые спортсмен имеет в общей классификации соревнования;

3) дисквалификация. Полное и окончательное лишение права дисквалифицированному лицу или организации принимать участие в любом соревновании. Решение о дисквалификации может быть объявлено только правомочным органом Федерации.

4) временная дисквалификация. Дисквалификация, ограниченная временными рамками. Временная дисквалификация на период её действия приводит к потере права на участие в любых соревнованиях, проводимых на территории России или на территориях любых стран-членов FIA, в зависимости от того, является ли эта временная дисквалификация национальной или международной. Временная дисквалификация делает недействительными все заявки на участие в любых соревнованиях, проходящих в течение срока её действия, и приводит к потере взносов, уплаченных за любую такую заявку.

Статья 6. Антидопинговое обеспечение

6.1. Антидопинговое обеспечение спортивных мероприятий в Российской Федерации осуществляется в соответствии с Общероссийскими антидопинговыми правилами, утвержденными приказом Минспорта России от 24 июня 2021 г. № 464.

6.2. В соответствии с положениями действующего Устава и Общих правил FIA, изложенных в Приложении «А» к Международному спортивному кодексу, все вопросы, касающиеся борьбы с применением допинга в автомобильном спорте, должны регламентироваться данными Антидопинговыми правилами и процедурами, базирующимися на основных принципах Всемирного Антидопингового Кодекса, разработанного Всемирным Антидопинговым Агентством (ВАДА) и одобренного Международным Олимпийским Комитетом. Также вопросы, касающиеся борьбы с применением допинга, регулируются документами, выпускаемыми Российским Антидопинговым Агентством (РУСАДА).

Все лица (спортсмены, тренеры, руководители команд, врачи и другие), участвующие в соревнованиях, проводимых под юрисдикцией Федерации, должны быть полностью осведомлены относительно процедурных правил и требований антидопингового контроля, изложенных в действующих или последующих Коммюнике FIA и документах, выпускаемых РУСАДА.

Употребление любых «запрещенных» лекарственных веществ, которые могут повлиять на выступление спортсмена, при отсутствии разрешения на их терапевтическое использование, сознательно либо иначе – неэтично и категорически запрещено. Если подобное употребление имело место, спортсмен отстраняется от участия в соревновании, и это может привести к последующей дисквалификации.

РАЗДЕЛ 2. ТРЕБОВАНИЯ К УЧАСТНИКАМ СОРЕВНОВАНИЙ

Статья 7. Половые и возрастные группы спортсменов

Для участия в соревнованиях по автомобильному спорту устанавливаются половые и возрастные группы спортсменов в соответствии с Таблицей №8.

Таблица №8

Половые и возрастные группы спортсменов.

Спортивная дисциплина	Пол, возраст	Примечание
Соревнования на закрытых для постороннего движения трассах		
Автомногоборье	Юноши, девушки (12-17 лет)	
Картинг «Пионер», картинг «Мини»	Мальчики, девочки (9-11 лет)	
Картинг «Кадет», картинг	Мальчики, девочки	

«Супер-мини»	(10-13 лет)	
Картинг «Ротакс Макс»	Юноши, девушки (12-15 лет) Мужчины, женщины (14 лет и старше)	
Картинг «Национальный»	Юноши, девушки (12-15 лет) Мужчины, женщины (15 лет и старше)	
Картинг «ОК-j»	Юноши, девушки (12-15 лет)	
Кросс «Багги 600»	Юноши, девушки (13-21 год)	
Кросс «Д2 – юниор», кросс «Д3 – юниор»	Юноши, девушки (12-15 лет)	
Кросс «Д3 – 250»	Юноши, девушки (10-15 лет)	
Кросс «Д3 – мини»	Мальчики, девочки (9-11 лет)	
Ралли - кросс «Д2-юниор»	Юноши, девушки (12-15 лет)	
Кольцевые гонки «S1600»	Юноши, девушки (15-17 лет) Мужчины, женщины (16 лет и старше)	
Кольцевые гонки «Формула 3»	Мужчины, женщины (16 лет и старше)	
Кольцевые гонки «Формула 4»	Мужчины, женщины (15 лет и старше)	
Дрэг-рейсинг	Мужчины, женщины (18 лет и старше)	
Картинг «ОК»	Мужчины, женщины	

	(14 лет и старше)	
Картинг «KZ1», картинг «KZ2»	Мужчины, женщины (15 лет и старше)	
Спортивные дисциплины, в наименованиях которых содержатся слова «автомногоборье» (не указанные выше), «джип-триал», «дрифт», «ледовые гонки», «кольцевые гонки» (не указанные выше), «кросс» (не указанные выше), «ралли-кросс» (не указанные выше), «трековые гонки»	Мужчины, женщины (16 лет и старше)	В исключительных случаях, после оценки результатов спортсмена, показанных за предыдущие два года, Федерация может дать разрешение на участие с 15 лет.
Соревнования с раздельным стартом		
Спортивные дисциплины, в наименовании которых содержатся слова «горные гонки», «ралли» (за исключением ралли 3-й категории), «ралли-рейд», «ралли-спринт», «трофи-рейд»	Мужчины, женщины (18 лет и старше)	В исключительных случаях, после оценки знаний и участия в соревнованиях среди юношей (девушек), Федерация может дать разрешение на участие спортсмену, достигшему возраста 16 лет и не имеющему водительского удостоверения, который ни при каких обстоятельствах не может находиться за рулём на открытых для движения дорогах общего пользования, вне специальных участков ралли и ралли-рейдов.
Ралли 3-й категории	Мужчины, женщины (18 лет и старше)	В качестве второго пилота (без права управления автомобилем) допускаются спортсмены юноши и девушки, которым на момент проведения спортивного соревнования исполнилось 14

		лет.
Интерактивные гонки	Мужчины, женщины (16 лет и старше)	В исключительных случаях, после оценки результатов спортсмена, показанных за предыдущие два года в других дисциплинах, Федерация может дать разрешение на участие в соревнованиях по интерактивным гонкам, в соответствии с возрастными границами дисциплины, в которой спортсмен имел опыт.
Двоеборье	Мужчины, женщины (16 лет и старше)	Граница возраста определяется дисциплиной, в которой проводится соревнование физического (Physical) сегмента.

Для участия в спортивных соревнованиях, за исключением спортивной дисциплины «автомногоборье» и возрастной группы «мальчики, девочки (9-11 лет)», спортсмен должен достичь установленного возраста в календарный год проведения спортивных соревнований.

Для участия в спортивных соревнованиях в спортивной дисциплине «автомногоборье» спортсмен должен достичь установленного возраста до дня начала спортивного соревнования.

Для участия в спортивных соревнованиях в возрастной группе «мальчики, девочки (9-11 лет)», указанное минимальное количество лет спортсмен должен достичь до дня начала соревнования, а указанное максимальное количество лет спортсмен должен достичь в календарный год проведения спортивного соревнования.

Для участия в спортивных соревнованиях в группах спортивных дисциплин «Интерактивные гонки» и «Двоеборье» спортсмен должен достичь установленного возраста до дня начала спортивного соревнования.

Статья 8. Общие принципы допуска спортсменов к соревнованиям

8.1. Административная проверка проводится секретариатом соревнования в

месте, указанном в регламенте (положении) соревнования. На административной проверке в день начала соревнования представляются следующие документы на каждого спортсмена:

- 1) зачётная классификационная книжка, удостоверение спортивного звания;
- 2) лицензия заявителя;
- 3) лицензия пилота;
- 4) оригинал заявки на участие в соревновании;
- 5) документ, подтверждающий страхование жизни и здоровья от несчастных случаев.

Регламентом (положением) соревнования могут устанавливаться и иные документы, необходимые для представления на административной проверке.

8.2. Каждый заявитель, заявляющий автомобиль для участия в соревновании, должен представлять автомобиль на входную техническую инспекцию полностью готовым к старту, с нанесёнными стартовыми номерами и рекламой, предоставляемой организатором, вместе со спортивным техническим паспортом на автомобиль, принимающий участие в соревнованиях. Представление автомобиля на входную техническую инспекцию равнозначно заявлению о его соответствии техническим требованиям и заявленной зачётной группе (классу).

8.3. Медицинский допуск спортсменов осуществляется главным врачом соревнования перед началом заездов. Руководитель гонки или главный врач соревнований могут потребовать от спортсмена пройти медицинский осмотр и/или допинг-контроль в любое время в течение соревнования.

8.4. Для спортсменов младше 18 лет, помимо документов, указанных в статье 8.1. настоящих Правил, должно быть представлено нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автомобильному спорту.

8.5. Спортсмены-юниоры (юниорки), допущенные в текущем спортивном сезоне в соревнования взрослых, должны иметь об этом выписку из протокола решения органа Федерации, осуществляющего подобный допуск.

Статья 9. Ограничения на участие в соревнованиях

9.1. Спортсмен-юниор (юниорка), принявший участие в соревнованиях спортивной дисциплины среди возрастной группы без ограничения возраста (мужчин, женщин), в текущем спортивном сезоне не имеет права принимать участие в соревнованиях данной спортивной дисциплины или данной группы спортивных дисциплин среди юниоров (юниорок).

9.2. Регламентом (положением) соревнований может предусматриваться максимальное число участвующих автомобилей. В таком случае приоритетность допуска (в том числе к квалификационному отбору) определяется регламентом (положением) соревнования.

9.3. В картинге вес спортсменов в возрасте 14-15 лет с экипировкой должен быть не менее 40 кг на протяжении всего соревнования. Вес спортсменов в спортивных дисциплинах картинг «Мини» и картинг «Пионер» с экипировкой должен быть не менее 25 кг на протяжении всего соревнования. Вес спортсменов в спортивных дисциплинах картинг «Супер-мини» и картинг «Кадет» с экипировкой должен быть не менее 28 кг на протяжении всего соревнования.

Статья 10. Права и обязанности спортсменов и их представителей

10.1. Спортсмены имеют право:

1) своевременно получать необходимую информацию о ходе соревнований, программе соревнований, изменениях в программе соревнований;

2) обращаться в судейскую коллегию по любому вопросу только через официального представителя своей команды.

10.2. Спортсмены обязаны:

1) строго соблюдать положение о соревнованиях, соблюдать настоящие Правила, программу соревнований;

2) быть корректным по отношению ко всем участникам соревнований и зрителям, соблюдать этические нормы в области спорта;

3) использовать исправную технику, допущенную к участию в соревновании;

4) соблюдать антидопинговые правила;

5) соблюдать санитарно-гигиенические требования, медицинские требования, регулярно проходить медицинские обследования в целях обеспечения безопасности занятий спортом для здоровья.

10.3. Представители имеют право:

1) при получении официального вызова, присутствовать вместе со спортсменом в коллегии спортивных комиссаров;

2) заявлять спортсмена на соревнование при прохождении административных проверок и автомобиль при прохождении предварительных технических проверок, получать в секретариате соревнования документацию с промежуточными и итоговыми результатами соревнования;

3) подавать протест от имени заявителя.

10.4. Представители обязаны:

- 1) соблюдать нормы спортивной этики, быть вежливым по отношению к спортсменам, судьям и зрителям;
- 2) знать настоящие Правила, регламенты (положения) о соревнованиях.

Статья 11. Страхование участников соревнований

11.1. Все обладатели лицензий пилота и механика могут принимать участие в соревнованиях только при наличии страхования от рисков несчастного случая на время проведения соревнований по автомобильному спорту.

11.2. Время проведения соревнования определяется статьями 1.5. и 1.6. настоящих Правил.

11.3. Объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с жизнью, здоровьем и трудоспособностью застрахованного.

11.4. Страховыми рисками являются: смерть, инвалидность или телесные повреждения в результате несчастного случая.

РАЗДЕЛ 3. ОРГАНИЗАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЙ

Статья 12. Права и обязанности организаторов соревнований по подготовке и проведению соревнований

12.1. Организатор соревнования вправе:

1) Изменить порядок или расписание проведения соревнований на мероприятии, включающем более одного заезда или гонки до начала соревнования. Такое изменение должно быть оформлено бюллетенем организатора и быть согласовано (путем получения визы) с Федерацией.

2) До начала соревнования предложить заявителю любого спортсмена или автомобиля, не соответствующего требованиям регламента, перейти в соответствующий класс или соревнование, если таковые есть в программе мероприятия.

3) Отклонять любые требования по возмещению расходов, связанных с соревнованием и понесённых лицом, участвующим в нём или помогающим участнику.

4) Предоставить дополнительные призы.

12.2. Обязанности организатора соревнования:

1) Обеспечить проведение спортивного мероприятия, в соответствии с настоящими Правилами и иной регламентацией;

2) Согласовать с местными органами власти (владельцами объекта спорта) даты и место проведения спортивного мероприятия, а также создать и согласовать с Федерацией расписание проведения спортивного мероприятия;

3) Сформировать судейскую коллегию соревнования и обеспечить её деятельность на соревновании;

4) Подготовить план обеспечения безопасности и предоставить его Федерации на утверждение;

5) Обеспечить наличие средств и бригад медицинской и противопожарной помощи, а также организовать обеспечение мер безопасности общественного порядка и безопасности зрителей, спортсменов и официальных лиц;

6) Осуществить финансирование мероприятия;

7) Предоставить и осуществить вручение призов победителям и призёрам спортивного мероприятия, как указано в его регламенте (положении);

8) При возникновении во время проведения соревнования чрезвычайных происшествий, связанных с травмами и (или) гибелью спортсменов или зрителей, организатор обязан заполнить и направить в Федерацию соответствующий отчёт по установленной форме.

12.3. Ответственность организатора соревнования.

Организатор несёт ответственность за организацию и проведение спортивного мероприятия в полном объёме, в соответствии с возложенными на него обязанностями.

В случае если организаторами спортивного мероприятия являются несколько лиц, распределение прав и обязанностей между ними в отношении такого мероприятия осуществляется на основе договора и (или) регламента (положения) о таком мероприятии.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, зафиксированное должным образом, на организатора соревнования Федерацией могут быть наложены санкции.

Статья 13. Общие требования к программе соревнования, разрабатываемой организаторами

Основная информация, включаемая в программу соревнования:

1) текст, содержащий заявление о том, что соревнование проходит в соответствии с настоящими Правилами;

2) наименование и контакты организатора;

3) место и сроки проведения соревнования;

4) краткое описание спортивного соревнования его расписание;

5) список заявителей и спортсменов с присвоенными им стартовыми номерами и список заявленных команд;

б) информация, необходимая зрителям для обеспечения их собственной безопасности (условия доступа в зрительские зоны и на трибуны, требования личной безопасности).

Статья 14. Иные требования, обусловленные особенностями автомобильного спорта

Один и тот же автомобиль может быть заявлен к участию в одном соревновании только один раз, за исключением случаев, когда регламент (Положение) о соревновании разрешает подачу двух или более заявок одного и того же автомобиля. В таком случае ответственность за заявку делится между всеми заявителями, и автомобиль может участвовать с одним и тем же спортсменом только один раз.

РАЗДЕЛ 4. ТРЕБОВАНИЯ К МЕСТУ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЯ

Статья. 15. Технические и иные параметры места проведения соревнований

15.1. Параметры места проведения соревнования в спортивной дисциплине «автомногоборье».

Соревнования по автомногоборью проводятся на любых горизонтальных площадках с твердым покрытием, расположенных на объектах спорта или на временно используемых для проведения соревнования территориях или объектах, в том числе участках автомобильных дорог, площадей, улиц, полностью закрытых для постороннего движения транспорта и пешеходов.

15.1.1. В классическом скоростном маневрировании – фигурном вождении расстояние между фигурами и их взаимное расположение устанавливаются в зависимости от конфигурации и размеров площадки. Фигуры обозначаются стойками и фишками. Стойки в фигурах устанавливаются через 1 м.

Трасса включает в себя следующие фигуры со стандартным комплексом упражнений на них:

1) «*Эстафета*» - жёсткое кольцо диаметром 200 мм из прутка диаметром сечения 5-10 мм, надеваемое на горизонтальный кронштейн вертикальной стойки, установленной на устойчивой подставке. Высота кронштейна должна соответствовать середине оконного проема двери автомобиля. Различаются два вида «эстафеты»:

«Эстафета круговая», при выполнении которой спортсмен должен снять кольцо и объехать эстафетную стойку (по полной окружности), затем вновь надеть кольцо на тот же кронштейн. Допускается надевать кольцо на кронштейн через верхний конец стойки.

«Эстафета линейная» отличается от круговой тем, что устанавливаются две эстафетные стойки с расстоянием между ними не менее 15 м. Спортсмен должен снять кольцо («эстафету») с первой (по ходу автомобиля) стойки и повесить его на кронштейн второй стойки. Возможна «эстафета линейная» с установкой одной стойки. Спортсмен в этом случае должен снять со стойки кольцо и повесить его на прежнее место после выполнения других упражнений.

2) «Круг» - две концентрические окружности, обозначенные ограничителями, образующие кольцевую проезжую часть, въезд на которую и выезд из которой осуществляется через ворота во внешней окружности. Спортсмен должен въехать через ворота на проезжую часть «круга», проехать по «кругу» и вывести автомобиль за створ ворот, не задев ограничителей.

3) «Крест» - аналог фигуры «круг», обозначенный ограничителями, расположенными на условных окружностях по концам двух взаимно перпендикулярных диаметров. Поле между ограничителями условных окружностей является проезжей частью фигуры.

4) «Стоянка» - прямоугольник, обозначенный ограничителями с трёх сторон, одна широкая сторона открыта и обозначена на поверхности площадки линией шириной 3 см. Ширина этой линии откладывается наружу от теоретического размера фигуры. Спортсмен должен через открытую сторону фигуры поставить автомобиль так, чтобы в момент остановки автомобиля ни одна его деталь (кроме зеркала и фаркопа) не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль, не задев ограничителей.

5) «Колея» - две пары брусков (фишек), образующие проезд для колес одной стороны автомобиля. Фишка для колеи имеет ширину не менее 8 см и длину 16 см. Торец бруска, направленный в сторону проезда, срезан под углом 30 градусов к вертикали. Спортсмен должен провести автомобиль так, чтобы передние и задние колеса одной стороны автомобиля прошли между фишками, не задев их.

При разметке фигуры, на площадке наносятся пятна, повторяющие очертания основания фишек, но так, чтобы после установки этих фишек краска не была видна (накрашенные участки полностью накрываются фишками). Задевание и смещение фишки определяется появлением полоски краски из-под неё.

б) «Бокс» - прямоугольник, обозначенный ограничителями с трёх сторон; одна узкая сторона открыта. Спортсмен должен поставить автомобиль так, чтобы с

открытой стороны ни одна его деталь (кроме зеркала и фаркопа) не выходила за периметр фигуры, а затем вывести автомобиль из фигуры, не задев ограничителей.

7) «Пеньки» - два пенька (фишки), установленные вертикально на расстоянии друг от друга, приблизительно равном базе автомобиля. Фишки–пеньки представляют собой цилиндры (допускается также прямоугольное сечение пеньков) высотой, определяемой наименьшим дорожным просветом автомобиля согласно его технической характеристике. Высота «пеньков» по фактическому просвету допускается, если все спортсмены выступают на одном автомобиле. Диаметр цилиндров (или ширина стороны прямоугольников) должен быть в пределах 50-60 % их высоты. Расстояние между пеньками оговаривается в регламенте (положении) спортивного соревнования.

8) «Змейка» - не менее пяти ограничителей (стоек), установленных по прямой линии с одинаковыми интервалами, что образует четыре проезда. Спортсмен должен последовательно проехать все проезды, полностью выехав за ось крайнего проезда, не задев ограничителей.

9) «Габаритные ворота» - две пары консолей, установленные горизонтально по высоте наибольшей габаритной ширины автомобиля. Консоли – жёсткие стержни, установленные подвижно в горизонтальной плоскости на вертикальных стойках. Для контроля проезда ширина ворот должна обозначаться на поверхности площадки метками, являющимися проекцией свободных концов горизонтальных консолей. Допускается для этой цели основания стоек «габаритных ворот» чётко очерчивать на площадке по их периметру. Размер мягких наконечников, если таковые применяются для предохранения от царапин лакокрасочных покрытий автомобиля, входит в зачётный габарит.

10) «Стоп» - линия длиной 3 м и шириной 15 см, нанесённая на поверхность площадки перпендикулярно зачётному направлению движения. В одном метре перед линией «стоп» параллельно ей наносится линия, ограничивающая зону фигуры. Спортсмен должен, двигаясь безостановочно от первой линии, так поставить автомобиль, чтобы в контакте с линией «стоп» оказались оба колеса, обусловленные как зачётные. При этом финишем считается тот момент, когда наиболее выступающая по направлению движения точка автомобиля пересекает вертикальную плоскость, проходящую через линию финиша. Спортсмен после фиксации финиша продолжает вести автомобиль для выполнения упражнения «стоп». При фиксации остановки автомобиля спортсмен не должен снимать ногу с педали тормоза до разрешения судьи на финише.

Для обеспечения безопасности в схему вида могут быть включены дополнительные ограничители.

15.1.2. В нестандартном скоростном маневрировании («нестандарт») – точности скоростного преодоления трассы, оборудованной фигурами определенной конфигурации и размеров, требования к трассе следующие:

Фигуры трассы обозначаются ограничителями. Ограничители могут иметь различные отличительные признаки, например, разноцветные флажки, пластмассовые чехлы и тому подобное, что обеспечивает более быстрое распознавание проездов при движении по трассе. Однако эти отличительные признаки не должны затруднять движение автомобиля по трассе и судейства.

15.1.3. Соревнования по автомобильному слалому (далее – слалому) проводятся на трассах с многократным изменением направления движения за счет естественных или искусственных ограничителей, снижающих скорость.

Ширина трассы на участках, не содержащих ворот и коридоров – не менее 6 м. Трасса размечается ограничителями. Для обозначения ворот ограничители устанавливаются на одинаковом для всех ворот расстоянии в 3-4 м. Положение оснований ограничителей обозначается на поверхности площадки по их периметру. На каждые 100 м трассы должно быть не менее 10 препятствий:

- 1) одиночные ограничители;
- 2) ворота;
- 3) последовательно установленные с обеих сторон ограничители с равными или переменными интервалами;
- 4) коридоры шириной от 3 до 6 м, образованные двумя параллельными рядами ограничителей, установленных с интервалами в 1-2 м.

Изменение направления движения более чем на 45 градусов, допускается только в случаях крайней необходимости (при ограничении габаритов площадки). Допускается многократное использование одних и тех же элементов трассы как в одном, так и во встречном направлении движения. Длина прямолинейных участков трассы не должна превышать 100 м. Линия финиша должна отстоять от последнего изменения прямолинейности движения не менее чем на 15 м. Это расстояние должно быть повторено за линией финиша при проведении его «с хода». Для снижения средней скорости с целью обеспечения безопасности, допускается применение фигур «классики» на трассах слалома.

Трасса линейного слалома представляет собой прямолинейную «змейку» с переменным шагом. Каждый из проездов сужается к середине трассы на 1 м, а далее – расширяется на ту же величину. При недостаточности размеров площадки допускается одноразовый излом трассы, что должно быть оговорено в регламенте (положении) спортивного соревнования. После последней стойки может быть

установлена разворотная стойка на расстоянии, равном расстоянию от старта до первой стойки.

Трасса спринт-слалома представляет собой сочетание прямых участков и участков с попеременным изменением направления движения (слаломных). Расстояние между стойками 10 м. Допускается другое расстояние, если это оговорено в регламенте (положении) спортивного соревнования. Предпочтительно строить трассу спринт-слалома замкнутой, с двумя отдельными зонами старта-финиша, расположенными в противоположных точках трассы на прямолинейных её участках. При такой конфигурации трассы старты даются с места, при работающем двигателе, в противоположных направлениях.

15.2. Параметры места проведения соревнования в горных гонках

Для проведения соревнований по горным гонкам выбирается трасса на дорогах общего пользования, закрытая для постороннего движения с асфальтовым или твердым гравийным покрытием хорошего качества, на которой линия финиша находится выше линии старта. Рекомендуемая длина трассы от 500 м до 10000 м. Минимальная ширина 3 м, с допустимым сужением на участках ограниченной длины, при условии достаточной видимости.

15.3. Параметры места проведения соревнования в джип-триале

Трасса должна содержать сильно пересеченный рельеф, перепады высот, искусственные и/или естественные препятствия, которые должны выбираться таким образом, чтобы после преодоления их участниками, они (по возможности) минимально изменяли свою конфигурацию. При постройке искусственных препятствий, в их конструкцию необходимо закладывать прочность, достаточную для сохранения их конфигурации на протяжении всего соревнования.

Конфигурация каждой Зачетной секции должна быть такой, чтобы участники не могли бы развить высокую скорость.

Ограждение Зачетной секции служит для закрытия доступа в неё посторонних автомобилей и зрителей. Высота ограждения должна быть не менее 1200 мм и не более 1500 мм. Оно должно быть выполнено с помощью ленты на вешках. Допускаются не более двух разрывов в ограждении Зачетной секции для устройства стартовых и финишных ворот. Обязательно двойное ограждение с коридором безопасности не менее 1,5 м. Оно должно быть выполнено с помощью ленты на вешках или рекламных щитов, баннеров или растяжек.

Примечание. Разрешается нахождение в этом коридоре только судей и аккредитованной прессы.

Ограждение следует устанавливать таким образом, чтобы оно не ограничивало

свободу маневра участника при преодолении препятствия. Ограждение следует устанавливать на расстоянии не менее 10 м от Курсовых ворот везде, где это возможно. В случае если организатор желает ограничить свободу маневра, следует устанавливать дополнительное препятствие или дополнительные курсовые ворота.

Характеристики грунта. Трасса может быть расположена на любом грунте за исключением: торфа, зыбучего песка, ила или иных слабых грунтов, которые заведомо не предоставляют участникам равных условий прохождения по одной траектории.

Курсовые ворота должны располагаться либо непосредственно за препятствием, либо, непосредственно на препятствии. В любом случае, для прохождения ворот участнику необходимо преодолеть препятствие. Ширина Курсовых ворот может варьироваться в пределах 2300 – 2450 мм. При этом ширину ворот следует подбирать с учетом препятствий, траекторий, характеристик грунта и состава участвующих в соревновании автомобилей. При необходимости верхний предел может быть увеличен по решению руководителя гонки. Общее количество курсовых ворот в секции должно быть не менее 1 и не более 5. При возможности установки большего числа ворот, такую секцию следует разбивать на две.

Стартовые и финишные ворота не должны совпадать. Для обеспечения беспрепятственного старта и финиша участников, необходимо огораживать лентой или рекламными щитами зоны, протяженностью не менее 5 м, примыкающие непосредственно к соответствующим воротам. Ширина этих зон должна быть не менее ширины ворот, к которым они примыкают.

15.3.1. Особенности трасс для спортивных дисциплин «джип-триал Д1» и «джип-триал Д2».

Трасса должна быть сконфигурирована таким образом, чтобы максимальный угол подъема не превышал 30 градусов при общей длине не более 7 м. Угол спуска не должен превышать 30 градусов при общей длине не более 7 м, при обеспечении закругления в конце спуска таким образом, чтобы исключить упор бампером могущего вызвать фронтальное опрокидывание автомобиля.

Угол поперечного крена не должен превышать 20 градусов, при этом длина склона в сторону от внешнего края комплектного колеса верхней по склону стороны автомобиля не может превышать 3,5 м, высота преодолеваемого на въезд уступа не должна превышать 400 мм, а глубина преодолеваемых бродов не должна превышать 400 мм. Броды разрешаются при наличии твердого дна и выезда.

15.3.2. Особенности трасс для спортивных дисциплин «джип-триал Д3», «джип-триал Д4» и «джип-триал Д5».

Трасса должна содержать препятствия, заведомо не преодолимые для

автомобилей категорий Д1 и Д2. Возможно применение подъемов 45 градусов и более, спуски до 50 градусов, косогоры до 30 градусов, стенки высотой более 400 мм, камни, бетонные блоки, деревянные препятствия.

15.4. Параметры места проведения соревнования в дрег-рейсинге

Трассы для дрег-рейсинга подразделяются на предназначенные для официальных соревнований и предназначенные для традиционных соревнований, при этом на последних не допускается участие автомобилей, проходящих зачётную дистанцию менее, чем за 9,0 секунд.

15.4.1. Ширина дрег-полосы. Для официальных соревнований должна составлять не менее 21 м, ширина каждой полосы соответственно 7 м, но не более 21 м при наличии ограждений по бокам трассы. Для традиционных соревнований минимум 12 м (каждая полоса минимум 6 м), но не более 18 м при наличии ограждений по бокам трассы.

15.4.2. Длина трассы. Длина предстартовой и стартовой зоны (где автомобили ожидают команды на выезд к старту и старт, соответственно) должна составлять минимум 10 м. Рекомендуется 25 м.

15.4.3. Зона торможения. Для официальных соревнований основная зона торможения должна быть не менее 430 м. Рекомендуется иметь зону торможения длиной 600 м. Для традиционных соревнований 400 м.

За основной зоной торможения необходима зона экстренного торможения. При дорожном покрытии аналогичном основной зоне торможения (асфальт или бетон), длина должна быть не менее 100 м и завершаться останавливающими, поглощающими и рассеивающими энергию удара устройствами, способными безопасно для пилота остановить автомобиль. При покрытии отличном от основной зоны торможения, зона экстренного торможения должна быть выполнена из рыхлого песка или гравия, длиной не менее 20 м и оканчиваться останавливающими, поглощающими и рассеивающими энергию удара устройствами.

15.4.4. Продольный профиль. Максимальное повышение или понижение продольного профиля не должно превышать 1 %.

15.4.5. Поперечный уклон. Поперечный уклон между краями трассы или между её средней линией и краем не должен превышать 2 %.

15.4.6. Покрытие дрег-полосы. Трасса – плотная асфальтовая или бетонная поверхность по конструкции схожая с дорогами 1-й категории. При наличии швов они должны быть заделаны битумом. Зона основного торможения – такое же или схожее покрытие, как и на трассе. Зона экстренного торможения – твердое покрытие, трава, гравий и так далее.

15.4.7. Разметка. Линии разметки – белые или жёлтые линии шириной не менее 100 мм. Допускается разметка свободностоящими дорожными конусами из лёгких материалов.

15.4.8. Дорожка возврата. Проезжая часть шириной не менее 3 м, соединяющая зону торможения и парк-стоянку (паддок). Должна являться отдельной проезжей частью, если иное не оговорено частным регламентом.

15.4.9. Временные дрэг-полосы должны иметь те же характеристики, что и постоянные или быть максимально приближены к ним.

15.4.10. Иные дистанции. При проведении соревнований с зачётной дистанцией более $\frac{1}{4}$ мили, но не более $\frac{1}{2}$ мили, требования к дрэг-полосам аналогичны трассам для официальных соревнований, за исключением зон торможения. Минимальная длина зон основного и экстренного торможения в совокупности должна составлять не менее 500 м, не исключая других требований, применяемых к зонам торможения.

15.4.11. Защитные ограждения. Зрительская зона должна быть отгорожена защитной сеткой таким образом, чтобы у зрителей не было возможности прохода на трассу. Минимальное расстояние от трассы до места нахождения зрителей 10 м (рекомендуется расстояние 15 м, увеличивающееся по мере приближения к финишу). Вдоль трассы по всей длине зрительской зоны должны находиться бетонные блоки (например, ФБС 24-4-6 увязанные металлической проволокой между собой или иные, одобренные инспектором ограждения). Зрительская зона должна заканчиваться не ближе 100 м до линии финиша.

Крайне рекомендуется наличие бетонных блоков или металлического отбойника по краям всей дрэг полосы и зон торможения. В таком случае минимальное расстояние до объектов инфраструктуры и/или мест размещения служб и постов должно составлять не менее 10 м.

В случае их отсутствия, вдоль всей длины трассы и зон торможения должно быть не менее 30 м зоны безопасности с ровным покрытием (грунт, песок, трава и так далее). В данной зоне не должны находиться зрители, автомобили и другие препятствия. Аварийные службы и/или посты вмешательства в данной зоне должны быть отгорожены от трассы бетонными блоками.

Предстартовая зона должна быть отгорожена таким образом, чтобы исключить проход посторонних лиц. Запрещено нахождение зрителей непосредственно за предстартовой зоной. Въезд и вход в предстартовую зону должен иметь систему контроля доступа.

15.5. Параметры места проведения соревнования в ледовых гонках.

15.5.1. Покрытие – лед толщиной более 15 см по всей длине трассы. Ширина трассы – не менее 8 м, на поворотах – не менее 12 м. Длина прямолинейных участков – не более 400 м, длина стартовой прямой – не более 200 м. Длина трассы не менее 1500 м и не более 2500 м. На трассе не допускаются подъемы и спуски крутизной более 10 %, а также «трамплины», на которых движущийся с расчётной скоростью автомобиль может временно потерять контакт с дорожным полотном. На всём протяжении трассы должны быть обеспечена возможность обгона, движущегося впереди или объезд остановившегося автомобиля.

15.5.2. Барьеры безопасности (снежные брустверы) высотой не менее 1,2 м по наружной стороне поворотов и 0,5-1 м по внутренней стороне поворотов и на прямолинейных участках трассы, обработанные роторной снегоуборочной машиной или иным подобным образом, обеспечивающим прямой угол между плоскостями дорожки и барьера. Допускается последующее заледенение вертикальной плоскости. Место схода с круга расчищается в барьере не менее чем через 300 м после линии финиша. Желательно места схода с круга и входа в круг разделить.

15.5.3. Стартовая прямая должна, по возможности, находиться за пределами зачётной трассы (примыкать к кругу). Размер стартовой зоны должен обеспечивать расстояние по фронту между стоящими автомобилями не менее 1,5 м. Такую же ширину должна иметь стартовая прямая до первого поворота. Начало первого поворота должно быть не менее чем в 80 м от линии старта, а его угол не должен превышать 45 градусов. Линия старта должна располагаться на горизонтальной плоскости, исключающей самопроизвольное качение незаторможенного автомобиля на нейтральной передаче.

15.5.4. Судейские посты располагаются, как правило, на внутренней стороне поворота с условием, чтобы каждый пост хорошо просматривался двумя соседними. Расстояние между постами не должно превышать 300 м.

15.5.5. Рекомендуются применение светофора не менее чем с двумя красными сигналами, управляемыми двухпозиционным переключателем («ВЫКЛЮЧЕНО» - «ВКЛЮЧЕНО») или не менее чем с двумя красными сигналами, расположенными над таким же количеством зелёных, управляемыми трехпозиционным переключателем («ВЫКЛЮЧЕНО» - «КРАСНЫЙ» - «ЗЕЛЁНЫЙ»). Рекомендуются применение также дублирующего светофора, развёрнутого в сторону трибун и управляемого от переключателя основного светофора.

15.5.6. Места для просмотра соревнования должны находиться в безопасных местах на уровне дорожки или выше неё. Там, где место для зрителей располагается на наклонной поверхности, её крутизна не должна превышать соотношения 1:4, если эта поверхность не имеет террас и трибун. На местности такие места должны иметь ограду или другую эквивалентную структуру высотой не менее 1,2 м, не менее чем в

30 м от полотна зачётной трассы для расположения парк-стоянки и не менее 15 м в зрелищных местах трассы.

15.6. Параметры места проведения соревнования в картинге

15.6.1. Характеристики трасс.

Длина трасс:

1,200 м минимум для трасс категории «А» или «В».

1,000 м минимум для трасс категории «В», построенных до 2005 года.

800 м минимум для трасс категории «С»;

600 м минимум для трасс категории Лицензии «D» или «E».

Классы без коробки передач – 1,700 м максимум. Классы с коробкой передач – 2,500 м максимум.

Ширина трасс:

8 м минимум, 12 м максимум для трасс категории «А» или «В»;

7 м минимум, 12 м максимум для трасс категории «С»;

6 м минимум, 10 м максимум для трасс категории «D»;

7 м минимум, 10 м максимум для трасс категории «E»;

Уклон на постоянных трассах: продольный 5 % максимум; поперечный 10 % максимум.

Стартовая/финишная прямая на постоянных или временных трассах:

Длина минимум 150 м для трасс категории «А» или «В», 100 м для трасс категории «С» и $(2L/28) + 40$ для трасс категории «D» или «E» (L – общая длина трассы).

Туннель: ширина трассы плюс 1,8 м обочины (включая ограждения) с обеих сторон трассы. Минимальная высота туннеля над полотном трассы 2,5 м.

Мост: ширина трассы плюс 1,5 м обочины (с защитным ограждением типа «Pastoral» см. Рисунок 5) с обеих сторон трассы.

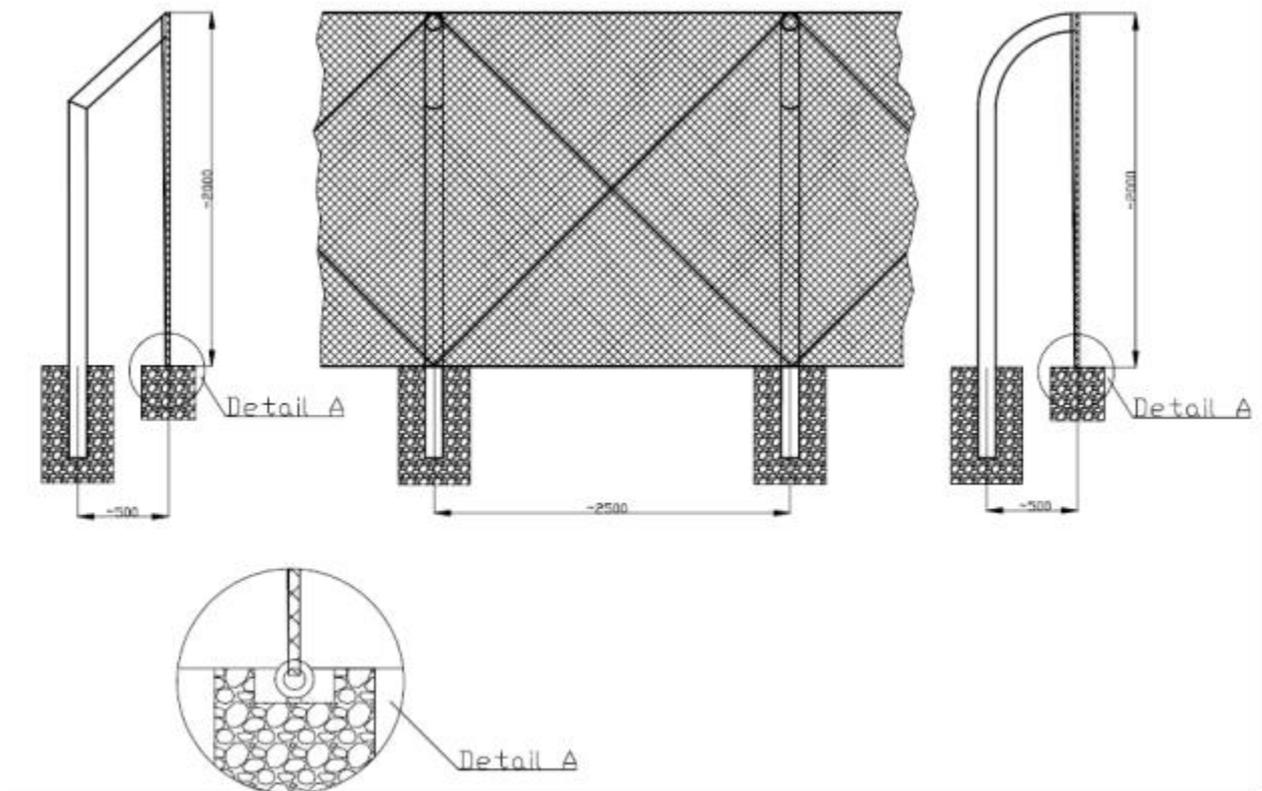


Рисунок 5. Конструкция защитного ограждения «Pastoral».

Покрытие трассы: асфальт по всей длине трассы.

Полоса замедления и полоса выезда на трассу: въезд и выезд должен исключать возможность пересечения с гоночной траекторией в местах съезда с трассы и выезда на неё. Угол примыкания полосы замедления и выезда на трассу не должен превышать 30 градусов.

Количество картов, допускаемых на старте: $L/28 \leq 36$, где L – длина трассы в метрах.

Края полотна трассы должны быть ограничены белой или жёлтой линиями максимальной шириной не более 120 мм.

15.6.2 Парк-стоянка (Паддок). Для участников возле трассы должно быть отведено достаточное пространство. Это пространство должно соединяться с трассой обозначенными въездом и выездом. Парк-стоянка должна быть полностью огорожена, минимальная высота ограждения 2 м.

В парк-стоянке должно быть предусмотрено достаточное количество точек электропитания с, по крайней мере, 1 точкой на 8 мест (220 В/20 А).

Для трасс с категорией «А» парк-стоянка должна иметь минимальную площадь 12000 м² и иметь размеченные места размером 6 м x 8 м. Для трасс с категорией «В» парк-стоянка должна иметь минимальную площадь 9000 м² и иметь размеченные места размером 6 м x 8 м. Для трасс с категорией «С» и «D» для

официальных соревнований парк-стоянка должна иметь размеченные места размером 6 м x 8 м. Парк-стоянка должна быть выполнена единым пространством.

15.6.3. Сервисные парки и закрытый парк. Для трасс с категориями «А» или «В», сервисные парки обязательны. Федерация может дать индивидуальные рекомендации по планировке сервисного парка. Должна быть предусмотрена шикана при въезде на полосу замедления с целью уменьшения скорости картов. Ширина полосы замедления должна быть от 2 м до 3 м.

В Сервисном парке должно присутствовать следующее:

- 1) водонепроницаемое и воздухонепроницаемое помещение для хранения шин;
- 2) крытое и проветриваемое помещение для хранения топлива;
- 3) крытое помещение для хранения технического оборудования;
- 4) крытый пост для технических проверок (включая демонтаж);
- 5) крытый пост для технической инспекции (30 м²);

б) для трасс с категорией «А» или «В» крытый пост для взвешивания. Заезд на весы должен быть оборудован рампами или весы должны быть вмонтированы в пол. Весы должны быть электронными и иметь действующий сертификат поверки. Организатор должен иметь поверенный 100 кг контрольный груз. Этот груз используется для корректировки весов до соревнования и в ходе него.

15.6.4. Края дорожки, её обочины и зоны схода. По всей длине с обеих сторон края дорожки должны быть ограничены обочинами, имеющими ровную поверхность и минимальную ширину 1,8 м. Обочины должны быть очищены от камней и гравия и покрыты травой на минимальную ширину 1 м. Они должны быть продолжением поперечного профиля трассы, без ступеньки между полотном трассы и обочиной, любые горизонтальные переходы должны быть очень плавными и постепенными.

Зона схода – это участок поверхности между обочиной и первой линией защиты. Зона схода по отношению к обочине не должна иметь отрицательного уклона; положительный уклон не должен превышать 10 % с плавным переходом от трассы к зоне схода. Эти требования также относятся к зонам схода, имеющим в качестве замедляющего материала гравий. Минимальный размер зоны схода определяется исходя из скорости карта, угла вероятного удара, коэффициента сцепления и других параметров.

Минимальное расстояние между двумя смежными участками трассы должно быть 8 м для трасс категорий «А», «В» или «С» и 6 м для трасс категорий «D» или «Е». При этом может потребоваться разделяющее ограждение в середине этой зоны,

в зависимости от выводов инспекции. Сооружение зоны схода обязательно, если гоночная траектория карта меняет свое направление более чем на 80° .

15.6.5. Стартовая решетка и стартовая прямая. Должна соответствовать эскизу, представленному на Рисунке 6. Должно быть не менее 70 м между линией старта и первым поворотом для трасс категорий «А» или «В», 50 м для трасс категории «С» и 40 м для трасс категорий «D» или «Е». Этот поворот должен просматриваться насколько это возможно и иметь ширину от 10 м до 12 м. Под первым поворотом подразумевается изменения направления не менее чем на 45 градусов.

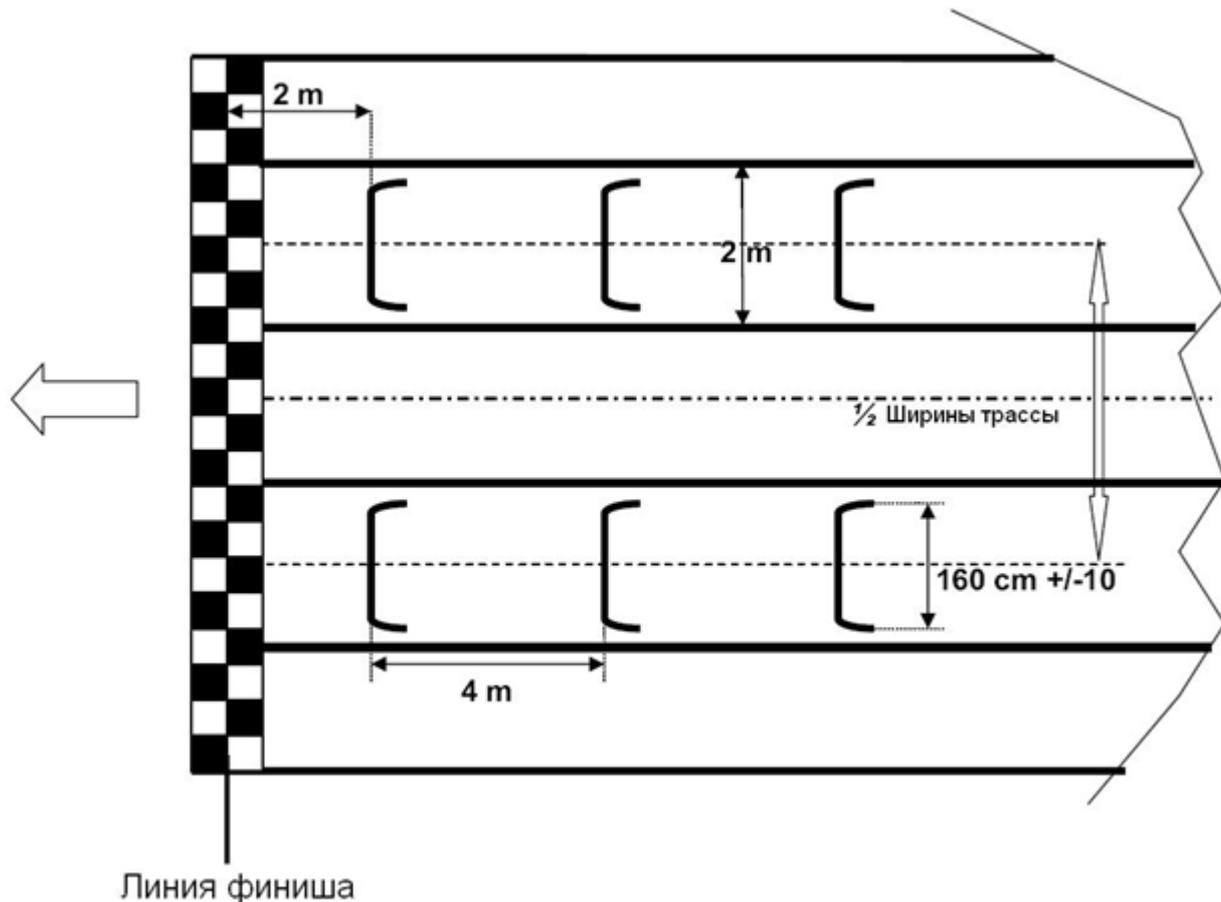


Рисунок 6. Эскиз разметки стартовой решётки.

15.6.6. Стартовые светофоры. Оборудование для процедуры старта гонок должно соответствовать следующим требованиям:

- 1) Светофоры должны располагаться на расстоянии от 10 м до 15 м перед первым рядом стартовой решетки.
- 2) Светофоры должны располагаться на высоте от 2,5 м до 3,5 м над поверхностью трассы.
- 3) Светофоры должны располагаться как минимум над половиной ширины трассы. Контрольная платформа судьи старта должна располагаться на высоте 2,5 м и быть не дальше 3 м от кромки трассы.

Стартовые огни должны иметь следующие значения:

КРАСНЫЕ СИГНАЛЫ включены: приготовиться к старту гонки.

КРАСНЫЕ СИГНАЛЫ погашены: дан старт.

Мигающие ОРАНЖЕВЫЕ СИГНАЛЫ: старт отложен, требуется пройти еще один прогревочный круг.

Стартовые светофоры должны быть большими и яркими насколько это возможно, не менее величины и световой интенсивности светофоров, используемых на дорогах общего пользования.

15.6.7. Рекомендуемый тип защиты трассы зависит от доступного пространства и возможного угла столкновения. Основной принцип состоит в том, что там, где предполагаемый угол удара мал, предпочтительны гладкие непрерывные вертикальные барьеры, а там, где угол столкновения большой, используется замедляющая система (например, зона схода со слоем гравия) и останавливающие (например, пеноматрас) ограждения, при этом необходимо обеспечить достаточное пространство для этих целей на стадии проекта.

Зрители должны размещаться на уровне или выше уровня кромки трассы. Там, где зрители располагаются на уклоне, последний не должен быть круче 25 % за исключением земляных террас или там, где организованы постоянные трибуны. Зрительские зоны должны огораживаться металлической сеткой или иной эквивалентной структурой, минимальной высотой 1,20 м. Это ограждение должно быть на расстоянии минимум 1 м позади первой или второй линий защиты трассы. Все зрительские зоны и зоны, запрещенные для зрителей, должны быть надежно закрыты непрерывными ограждениями.

Рекомендуемые типы защитных ограждений:

Тип А: воздушный матрас.

Тип В: пеноматрасы, улавливающие ограждение, пластиковые блоки.

Тип С: стопки шин.

Гравийный зоны схода (Рисунок 7). Должны быть минимальной шириной 2 м и заполнены окатанным гравием предпочтительно фракций 5/15 или максимум 5/20 с минимальной толщиной гравийного слоя 30 см. Зоны схода должны разрыхляться перед каждым соревнованием. Гравийный материал не должен располагаться ниже уровня трассы и не превышать уровень обочины.

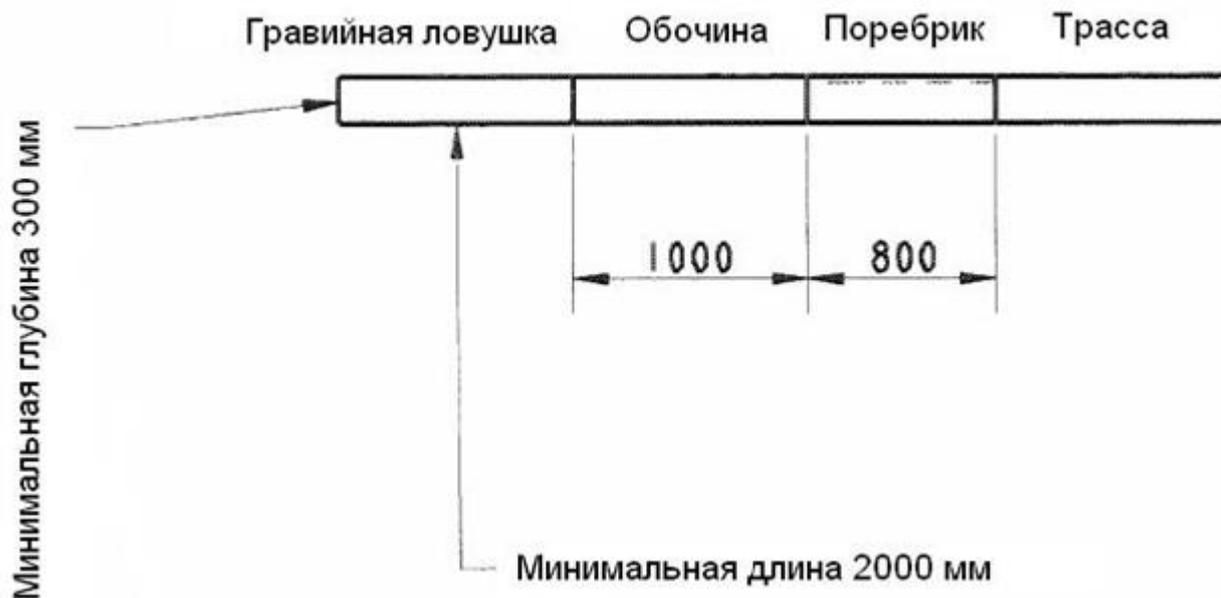


Рисунок 7. Ориентировочные размеры элементов трассы.

15.7. Параметры места проведения соревнования в кольцевых гонках

15.7.1. План трассы. Форма гоночной дорожки в плане не является предметом ограничений, однако Федерация может рекомендовать изменить конфигурацию для повышения зрелищности соревнований и исходя из практической целесообразности. Максимально разрешенная длина прямолинейных участков трассы не более 2 км.

Рекомендуется, чтобы длина новой трассы не превышала 7 км. Длина трассы для расчёта дистанции гонки и классификации рассчитывается по средней линии гоночной дорожки.

Если не указано иное, все рекомендации относительно прямых и криволинейных участков касаются фактической траектории движения автомобилей с наивысшей скоростью, а не геометрической формы трассы (траектория, нанесённая на план, обычно даёт эффект укорачивания прямых и удлинения поворотов: при проектировании или модификации трассы разработчик обязан учитывать это в своих расчётах).

15.7.2. Ширина гоночной дорожки. При планировке новых постоянных трасс ширина гоночной дорожки должна быть не менее 12 м. Расширения или сужения должны быть выполнены как можно более плавно и в любом случае в пропорции не более чем 1 м ширины на 20 м длины гоночной дорожки. Ширина стартовой прямой для новых трасс должна быть не менее 15 м. Эта ширина должна сохраняться до выхода из первого поворота (по гоночной траектории). Для существующих трасс ширина гоночной дорожки в соответствии с паспортом трассы.

15.7.3. Продольный профиль. Изменения профиля, как выпуклого, так и вогнутого, выполняется с учётом динамических характеристик автомобилей. В

общем случае, следует избегать изменения профиля в местах интенсивного снижения скорости или интенсивного разгона. Продольный уклон прямой старта-финиша не должен превышать 2 %.

15.7.4. Поперечный уклон, дренаж. На прямых участках трассы в целях дренажа поперечный уклон между краями гоночной дорожки или между её средней линией и краем не должен превышать 3 % и быть менее чем 1, 5 %.

В поворотах вираж (уклон гоночной дорожки от её внешней стороны к внутренней) не должен превышать 10 % (с возможными исключениями в отдельных случаях). Уклон в противоположном направлении, как правило, не допускается, за исключением отдельно оговоренных случаев. При этом скорость на входе в поворот в таких местах не должна превышать 125 км/час. Любые изменения поперечного уклона, особенно на участках входа в поворот и выхода из него, должны иметь плавные переходы по высоте, основанные на траектории движения.

Задача организации дренажных систем для эффективного отвода воды с поверхности трассы, пит-лейн, из паддока и зрительских зон должна рассматриваться в качестве приоритетной на стадии проектирования.

15.7.5. Края гоночной дорожки, её обочины и зоны схода. За исключением дорожек въезда на пит-лейн и выезда из него, края гоночной дорожки должны быть ограничены вдоль всей длины с обеих сторон сплошными белыми линиями шириной не менее 10 см. Краска не должна изменять сцепные свойства покрытия. Гоночная дорожка с обеих сторон должна иметь обочины с ровной поверхностью шириной от 1 м до 5 м на протяжении всей её длины. Обочины должны являться продолжением профиля гоночной дорожки, без ступеньки между ними: все переходы должны быть очень плавными.

Зона схода – это участок поверхности между обочиной и первой линией защиты. Зона схода должна постепенно переходить в обочину: если она имеет уклон, то он не должен превышать 25 % вверх или 3 % вниз по отношению к поперечной проекции поверхности трассы.

15.7.6. Стартовая прямая. При старте с места стартовая решётка должна быть организована следующим образом: должно быть, как минимум 6 м (рекомендуется 8 м), между двумя последовательными позициями на стартовой решётке. Предпочтительно, чтобы было расстояние не менее 250 м между линией старта и первым поворотом. Только в данном случае поворотом будет считаться изменение направления движения не менее чем на 45 градусов, с радиусом поворота менее 300 м.

15.7.7. Защитные ограждения. Там, где это возможно, целесообразно предусмотреть свободное пространство без препятствий или мест размещения

зрителей, достаточное для полного гашения энергии вылетевшего с трассы автомобиля. Наиболее предпочтительным является создание условий для локализации возможной аварии в непосредственной близости от края гоночной дорожки путём поглощения энергии автомобиля и / или предоставления спортсмену условий восстановления контроля над ним. Для достижения этого могут применяться различные замедляющие и поглощающие энергию системы, останавливающие барьеры, которые образуют первую линию защиты.

Выбор применяемой конструкции определяется наличием свободного пространства и вероятным углом столкновения. Там, где вероятный угол удара мал, предпочтительны гладкие непрерывные вертикальные барьеры, а там, где угол столкновения большой, используются рассеивающие энергию удара устройства и / или, если имеется достаточно подходящее пространство – останавливающие барьеры в сочетании с зонами схода и замедляющими системами. Для этого необходимо предусмотреть пространство в подобных зонах на стадии проектирования. Эти зоны, как правило, располагаются с внешней стороны поворотов, их размер рассчитывается в зависимости от скорости на подходе к повороту и непосредственно в самом повороте.

Кроме того, могут потребоваться дополнительные меры для защиты зрительских зон, расположенных на уровне гоночной дорожки или выше неё. Порядок доступа зрителей в предназначенные для них зоны и условия их размещения там, должны соответствовать действующим на территории Российской Федерации нормативным правовым актам.

15.7.8. Здания и сооружения трассы. Требования, предъявляемые к таким сооружениям как пункт управления гонкой, судейские посты на трассе, боксы команд, медицинский центр и так далее, зависят от статуса планируемого соревнования.

Пит-лейн шириной не менее 12 м, с расположенными боксами команд, пунктом управления гонкой, должен быть смежным со стартовой прямой и отделён от неё обочиной шириной не менее 4 м, пит-уолом и сигнальной платформой.

Как правило, длина пит-лейн должна рассчитываться исходя из длины 7 м (минимум – 4 м) на число автомобилей, ограниченных ёмкостью трассы. Въезд и выезд с пит-лейн должен исключать возможность пересечения с гоночной траекторией в местах съезда с трассы и выезда на неё.

Мосты и/или тоннели для проезда на внутреннюю часть трассы должны быть предусмотрены на стадии проектирования, так как они могут существенно повлиять на общую планировку.

Рекламные щиты и афиши, видеоэкраны и другие сооружения вдоль гоночной

дорожки должны быть прочными и хорошо закреплены. Расположение и характеристики рекламы не должны никоим образом снижать видимость для спортсменов и официальных лиц, а также не вызывать мешающих или обманчивых оптических эффектов (например, чередование афиш с яркими и контрастными цветами, неправильно размещённые рекламные щиты, что вызывает ошибочное восприятие реальной конфигурации трассы и так далее).

Не разрешается наносить никакой рекламы или декоративных элементов на покрытие дорожки (за исключением покрытия зон схода, имеющих твёрдое покрытие). В этих зонах любая реклама или украшение должны наноситься на поверхность так, чтобы это не приводило к уменьшению её качеств, препятствующих скольжению. Любая другая реклама между дорожкой и первой линией защиты запрещена, за исключением временных рекламных щитов, установленных на соревновании дополнительно с разрешения по каждой отдельной конструкции, 1) руководителя гонки и 2) представителя Федерации. Все эти щиты по своей конструкции должны быть таковы, чтобы разрушаться при ударе автомобиля на лёгкие, безопасные части, однако быть устойчивыми к ветровой нагрузке. Они должны располагаться так, чтобы ни в коем случае не препятствовать обзору пилотам или судьям во время соревнования. Щиты не должны размещаться на внешней стороне поворота и на обеих сторонах на выходе из поворота и должны устанавливаться не ближе 3 м от края трассы. Металлические материалы запрещены; допускается использование негорючего пенопласта или подобного материала, толщиной максимум 100 мм. Применение растяжек запрещено; соединение и крепление должно быть выполнено из лёгкого материала.

Любая реклама на стенах или гардрейлях первой линии защиты должна наноситься краской или в форме наклеек, в случае размещения на гардрейлях, такие афиши должны точно повторять контур секций гардрейля. Установка легких, гибких щитов или баннеров на элементах передней части первой линии защиты, но не как продление их, разрешается только в удаленных от трассы местах и там, где удар, по всей вероятности, будет перпендикулярным к этим элементам. Независимо от общей длины рекламной конструкции, панели, из которых она состоит, не должны быть длиной больше 150 см. Не допускается применение рекламных щитов на барьерах, параллельных дорожке и траектории движения.

Любые подвесные конструкции, располагающиеся перед первой линией защиты, должны быть на высоте минимум 4 м от поверхности земли. Они должны быть сертифицированы инженером, на соответствие требуемым стандартам прочности и устойчивости во избежание их падения вследствие ветровой нагрузки или при ударах об ограждение первой линии защиты.

Любое рекламное сооружение за первой линией защиты должно располагаться

не ближе 1 м от неё и ни в коем случае не препятствовать передвижению аварийных служб. Однако в отдельных случаях руководитель гонки или/и рейс-директор (если таковой назначен), могут потребовать их удаления на большее расстояние. Если существует риск падения рекламного сооружения за барьер безопасности, оно должно быть сертифицировано инженером на соответствие требуемым стандартам прочности и устойчивости. Любая сплошная рекламная конструкция перед второй линией защиты должна утверждаться руководителем гонки или рейс-директором (если таковой назначен) и не создавать препятствий для доступа на трассу.

15.8. Параметры места проведения соревнования в кроссе.

15.8.1. Трасса должна представлять собой замкнутую кривую произвольной конфигурации. Для легковых и специальных кроссовых автомобилей трасса должна иметь грейдерированное грунтовое покрытие. Не допускается в соревнованиях для легковых и специальных кроссовых автомобилей пересечение ручьев и других естественных или искусственных водоёмов, ям и канав. Полотно трассы должно быть проходимым для всех классов автомобилей независимо от погодных условий (кроме форс-мажорных обстоятельств) без применения шин с внедорожным протектором. Гоночное полотно должно быть очищено от камней, обработано пылесвязующим веществом и своевременно поливаться водой.

Для обеспечения эффективной эвакуации повреждённых спортивных автомобилей, а также для максимального сокращения времени, необходимого для приведения трассы в рабочее состояние (полив, грейдерование и так далее) рекомендуется наличие дополнительных технологических дорожек, как внутри кольца трассы, так и снаружи его.

15.8.2. Длина трассы по средней линии минимум 800 м (для детских соревнований – 500 м), максимум 1400 м. Для грузовых трасс – максимальная длина трассы 2500 м. Ширина трассы 12-25 м, для грузовых автомобилей 15-30 м. Длина прямолинейных участков не должна превышать 200 м.

При длине прямолинейного участка более 150 м – за ним должен следовать поворот, угол изменения направления движения, в котором должен быть не меньше 45 градусов с максимальным радиусом по средней линии – 25 м. На всем протяжении трассы должен быть возможен обгон двигающегося впереди или остановившегося автомобиля.

15.8.3. Стартовая зона должна находиться за пределами замкнутого кольца трассы, чтобы формирование очередного заезда не мешало двигающимся по трассе автомобилям. Уклон стартовой зоны не может превышать 2 %, для новых трасс не более 1 %. Разрешается оборудование стартовой зоны твёрдым покрытием, при этом оно должно заканчиваться не менее чем через 30 м после линии старта и находится

за пределами замкнутого кольца трассы. Отрезок от линии старта до первого поворота трассы должен быть прямолинейным, длиной не менее 80 м и, желательно, располагаться на подъеме или на горизонтальном уровне и ни в коем случае не должен иметь сужение трассы вплоть до конца первого поворота. Размеры стартовой зоны должны обеспечивать расстояние по фронту между стоящими на одной линии автомобилями не менее 2 м и расстояние между стартовыми рядами в глубину не менее 8 м. Ширина стартовой зоны должна быть как минимум 14,5 м.

15.8.4. Линия финиша должна располагаться по возможности на прямом участке трассы и таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность съезда с трассы финишировавшему автомобилю.

15.8.5. На трассе должны быть оборудованы судейские посты, имеющие последовательную взаимную видимость, радио или телефонную связь с руководителем гонки. Оборудование и расположение судейского поста должно обеспечивать безопасность находящихся на нем судей (не менее двух) от камней и обломков, а также в случае аварийной ситуации в непосредственной близости от него. Основание судейского поста (поверхность, на которой находятся судьи) должно располагаться на высоте не менее 0,75 м и не более 1,75 м над основным полотном трассы. На судейских постах должны находиться средства пожаротушения (огнетушители ёмкостью не менее 5 литров огнегасящего вещества) и сигнальные флаги (два жёлтых, синий и красный).

15.8.6. Граница гоночного полотна с обеих сторон должна быть обозначена (поребриками, минивалом – высотой 15-20 см, пластиковыми столбиками и тому подобное). В опасных местах (местах расположения зрителей, судейских постов или местах, представляющих опасность для гонщика в случае выезда автомобиля за пределы гоночного полотна) должна быть оборудована отбойниками высотой не менее 1 м (гардрелями, стенами, земляным валом с вертикальным профилем), способными удержать на трассе потерявший управление или неисправный автомобиль. Допускается использование для этой цели автомобильных покрышек легковых автомобилей, уложенных горизонтально и обязательно скрепленных между собой бортами с помощью болтов и шайб – располагаться такой барьер может только вместе с земляным валом или другим отбойником и в местах, где угол возможного удара при вылете более 30 градусов. Высота барьера из покрышек зависит от конкретных условий, но должна быть не менее 1 м.

15.8.7. Зрители, свободные от гонки спортсмены, механики, тренеры, представители и другой персонал должны находиться в безопасных местах, определённых организатором. Во всех случаях расположение людей, если они не защищены надёжным отбойником и металлической сеткой или находятся на склоне (трибуне) на высоте не менее 2 м над трассой, возможно на расстоянии не ближе 30

м от края гоночного полотна. Эта граница должна быть четко обозначена и обеспечена организатором. Категорически запрещается нахождение людей на земляном валу, отбойниках, ограничивающих полотно трассы.

15.8.8. Парк-стоянка для участников должна быть оборудована в непосредственной близости от трассы и обеспечивать возможность безопасного выезда в предстартовый накопитель. Она должна быть оборудована радиотрансляцией, информационным табло, средствами пожаротушения. В парке-стоянке должно быть обеспечено размещение спортивной и сервисной техники спортсменов. Сервисные автомобили, размещенные в парке-стоянке, должны быть оборудованы средствами пожаротушения. Скорость автомобилей в парке-стоянке не должна превышать 5 км/час.

Организатор должен предусмотреть возможность мойки, ремонта, погрузки и разгрузки спортивных автомобилей, наличие достаточного количества мусорных баков, санузлов, технической воды и электричества в парке-стоянке.

15.8.9. Закрытый парк должен вмещать все автомобили, участвующие в финальном заезде, огорожен и охраняем от посторонних лиц и оборудован средствами пожаротушения.

15.9. Параметры места проведения соревнования в ралли.

Требования к маршруту ралли (протяженность СУ (ДС), суммарная протяженность СУ (ДС), особенности дорожного покрытия ДС, максимальная дистанция СУ (ДС) между парками сервиса, продолжительность сервиса и тому подобное) и месту проведения ралли определяется регламентом (положением) спортивного соревнования и календарём соответствующего соревнования.

Маршрут и расписание ралли должны учитывать все особенности дорожного движения в прилегающей к маршруту местности. Нормы времени на прохождение дорожных секторов всегда должны быть назначены с учётом Правил дорожного движения, действующих в Российской Федерации.

15.10. Параметры места проведения соревнования в ралли-кроссе.

15.10.1. Трасса должна представлять собой замкнутую кривую произвольной конфигурации. Её основные характеристики:

Состав трассы: минимум 35 % и максимум 65 % поверхности с твердым покрытием (асфальт, асфальтобетон, бетон и так далее). Остальная часть трассы – твёрдая / стабилизированная земля или насыпное покрытие (мелкий гравий, крошка, отсев, песок и тому подобное). Пылезащитные средства обязательны. Не допускается пересечение ручьёв и других естественных или искусственных водоёмов, ям и канав. Гоночное полотно должно быть очищено от камней и других

посторонних предметов, создающих опасность для спортсменов и зрителей, а грунтовая часть трассы должна обрабатываться пылесвязующим веществом или своевременно поливаться водой.

Длина трассы должна быть не менее 800 м. и не более 1500 м. Ширина минимум – 10 м, максимум – 20 м., в поворотах – до 25 м. Максимально разрешенный уклон по горизонтали (продольный и поперечный) – 10 %. От линии старта до первого поворота должно быть не менее 100 м прямого участка трассы.

15.10.2. «Джокер» (добавочная петля – дополнительный участок трассы). Для официальных соревнований «джокер» обязателен. Его основные характеристики:

Длина дополнительного участка трассы («джокера») выбирается с тем расчётом, чтобы проезд через него увеличивал время прохождения круга более чем на 2 секунды. Ширина: минимум 10 м, максимум 12 м. Въезд и выезд должны находиться вне гоночной траектории. Должно быть устроено защитное ограждение, отделяющее основную трассу от «джокера». На выезде автомобили должны иметь возможность развить ту же скорость, что и у автомобилей, находящихся на основной трассе. Судейские посты устанавливаются при необходимости из соображений безопасности.

15.10.3. Стартовая зона должна находиться за пределами основной трассы и представлять собой асфальтированную или покрытую бетоном площадку. Твёрдое покрытие при этом должно заканчиваться не менее чем через 30 м после линии старта. Уклон стартовой зоны не может превышать 2 % (для новых трасс не более 1 %). Ширина трассы от линии старта должна выдерживаться до первого поворота и по всему повороту. Стартовая зона должна быть шириной не менее 14,5 м, ширина стартовой позиции 2,5 м, расстояние от кромки трассы до обозначенной стартовой позиции минимум 1 м, расстояние между стартовыми рядами 6 м. Угол изменения направления движения в первом повороте должен быть не менее 45 градусов с максимальным радиусом (по средней линии) – 25 м.

15.10.4. После пересечения финишной линии должна быть исключена возможность прямолинейного следования автомобилей в парк-стоянку.

15.10.5. На трассе должны быть оборудованы судейские посты, имеющие последовательную визуальную взаимную видимость, радио или телефонную связь с руководителем гонки и обеспечивающие безопасность находящихся на них судей. На каждом посту должно быть не менее двух судей. На судейских постах должны находиться средства пожаротушения (огнетушители, емкостью не менее 5 литров) и сигнальные флаги (2 жёлтых, синий и красный).

15.10.6. Граница гоночного полотна должна быть обозначена поребриками, белыми линиями (на асфальте), минивалом – высотой 15-20 см, пластиковыми

столбиками, и тому подобным. В опасных местах (расположения зрителей, судейских постов или местах представляющих опасность для спортсмена в случае выезда автомобиля за пределы гоночного полотна) должна быть оборудована отбойниками высотой не менее 1 м (гардрейлями, стенами, земляным валом с вертикальным профилем), способными удержать на трассе потерявший управление или неисправный автомобиль. Допускается использование для этой цели автомобильных покрышек легковых автомобилей, уложенных горизонтально и обязательно скреплённых между собой бортами с помощью болтов и шайб – располагаться такой барьер может только вместе с земляным валом или другим отбойником и в местах, где угол возможного удара при вылете более 30 градусов. Высота барьера из покрышек зависит от конкретных условий, но должна быть не менее 1 м.

15.10.7. Зрители, свободные от гонки спортсмены, механики и другой персонал должны находиться в безопасных местах, определённых организатором. Во всех случаях расположение людей, если они не защищены надёжным отбойником и металлической сеткой или находятся на склоне (трибуне) на высоте не менее 2 м над трассой, возможно на расстоянии не ближе 30 м от края гоночного полотна. Эта граница должна быть четко обозначена и обеспечена организатором. Категорически запрещается расположение людей на земляном валу, отбойниках, ограничивающих полотно трассы.

15.10.8. Парк-стоянка для участников должна находиться в непосредственной близости от трассы и обеспечивать возможность безопасного выезда в предстартовый накопитель. Он должен быть оборудован радиотрансляцией, информационным табло, средствами пожаротушения и обеспечивать размещение спортивной и сервисной техники спортсменов. Каждый сервисный автомобиль должен быть оборудован средствами пожаротушения. Организатор должен предусмотреть возможность мойки, ремонта, погрузки и разгрузки спортивной техники, наличие достаточного количества мусорных баков, санузлов, технической воды и электричества в парк-стоянке. Скорость автомобилей в парк-стоянке не должна превышать 5 км/час.

15.10.9. Закрытый парк должен обеспечивать размещение всех автомобилей, участвующих в финальном заезде, огорожен и охраняем от посторонних лиц и оборудован средствами пожаротушения.

15.11. Параметры места проведения соревнования в ралли-рейдах.

Разделение маршрута на этапы должно быть осуществлено таким образом, чтобы большинство участников преодолевали их за светлое время суток. Максимальная протяженность СУ в течение одного этапа – не более 800 км. Категорически запрещено давать старт СУ в тёмное время суток, за исключением

искусственно освещенных трасс. Для официальных соревнований минимальная суммарная протяженность СУ – не менее 300 км.

Официальной трассой соревнования будет считаться та, которая указана в дорожной книге, выданной экипажам. В зонах навигации, где невозможно точно описать местность, применяется прямая линия, соединяющая точки GPS (далее - ГПС (глобальная позиционирующая система), указанные организатором.

При наличии в маршруте навигационных зон, автомобили участников соревнования рекомендуется оборудовать прибором ГПС. Организатор обязан предоставить данные для загрузки приборов .

Организатор обязан указывать в дорожной книге выходной курс на тех позициях легенды, где нет чётких ориентиров, главным образом в пустынной и степной местности и везде, где есть сложная и запутанная сеть дорог.

15.12. Параметры места проведения соревнования в трековых гонках.

15.12.1. Покрытие – лёд, наращенный на виражах до толщины не менее 15 см, на прямых – не менее 10 см. Форма трассы – «ипподромная» (два отрезка прямых, соединенные двумя полуокружностями). Минимальная длина трассы – 1000 м.

15.12.2. Барьеры безопасности (снежные брустверы) высотой не менее 1 м по наружной стороне и по внутренней стороне дорожки на виражах, обработанные роторной снегоуборочной машиной или иным подобным образом, обеспечивающим прямой угол между плоскостями дорожки и барьера. Допускается последующее заледенение вертикальной плоскости. Место схода с круга расчищается в барьере не менее чем через 500 м после линии финиша. Желательно места схода с круга и входа в круг разделить. Для обеспечения свободного проезда служебных автомобилей должна быть расчищена внутренняя технологическая дорожка внутри круга по всему периметру трассы. Выпуск автомобилей участников в предстартовую зону должен происходить по пути длиной не менее чем в 500 м.

15.12.3. Линию старта следует располагать на прямой так, чтобы путь стартовавших автомобилей перед трибунами был максимально велик. Линия старта должна быть расположена на горизонтальной плоскости, исключаящей самопроизвольное качение незаторможенного автомобиля на нейтральной передаче.

15.12.4. Посты судей на дистанции (сигнальщиков) располагаются:

№ 1 – у входа в первый вираж;

№ 2 – в середине первого виража;

№ 3 – у выхода из первого виража;

№ 4 – в середине прямой, параллельной стартовой;

№ 5 – у входа во второй вираж;

№ 6 – в середине второго виража;

№ 7 – у выхода из второго виража;

№ 8 – в середине стартовой прямой (допускается совмещение с местом старта).

Каждый пост сигнальщиков должен быть хорошо виден как минимум с двух соседних постов.

15.12.5. Рекомендуется применение светофора не менее чем с двумя красными сигналами, управляемыми двухпозиционным переключателем («ВЫКЛЮЧЕНО» - «ВКЛЮЧЕНО»). Рекомендуется применение также дублирующего светофора, развёрнутого в сторону трибун и управляемого от переключателя основного светофора.

15.12.6. Зрители, свободные от гонки спортсмены, механики и иной персонал участников должны находиться в безопасных местах на уровне дорожки или выше неё. Там, где место для зрителей располагается на наклонной поверхности, её крутизна не должна превышать соотношения 1:4, если эта поверхность не имеет террас и трибун. На местности такие места должны иметь ограду или другую эквивалентную структуру высотой не менее 1,2 м не менее чем в 30 м от полотна зачётной трассы для расположения парк-стоянки и не менее 15 м в зрелищных местах трассы.

15.13. Параметры места проведения соревнования в трофи-рейдах.

В местах, где невозможно точно описать местность, организатор должен указывать точки ГПС. Все ГПС координаты должны выдаваться экипажам в формате WGS-84 в виде – градусы, минуты, доли минут (ГГ ММ, ммм). Организатор обязан предоставить как минимум письменные данные для загрузки приборов ГПС / Глонасс. В регламенте (положении) спортивного соревнования организатор заблаговременно должен объявить о необходимости наличия прибора ГПС / Глонасс и возможности их электронной загрузки.

Расположение контрольных и судейских пунктов должно быть точно указано в дорожной книге с использованием ссылок на материалы гонки (географические (широта и долгота) координаты, указание места на карте).

15.14. Параметры места проведения соревнований по ралли-спринту.

Соревнования по ралли-спринту проводятся на площадках / участках дорог (преимущественно с твёрдым покрытием), закрытых для постороннего движения. Трасса должна иметь многократное изменение направления движения за счёт естественных или искусственных ограничителей. Ширина трассы не менее 3,5 м.

Длина прямолинейных участков трассы не должна превышать 200 м. Линия финиша должна отстоять от последнего изменения прямолинейности движения не менее чем на 10 м. Это расстояние должно быть повторено за линией финиша при проведении его «с хода». Длина трассы от 1 до 10 км.

Остальные требования к трассе (наличие парка-стоянки, места расположения старта и финиша, применяемая система заездов, и тому подобное) и месту проведения определяется регламентом (положением) спортивного соревнования и календарём соответствующего соревнования.

15.15. Параметры места проведения соревнований по спортивной дисциплине «дрифт» (далее – дрифт).

Соревнования по дрифту могут проводиться на трассах с асфальтовым или асфальтобетонным покрытием.

Минимальная ширина гоночной дорожки не менее 8 м.

Выбранная конфигурация гоночной дорожки должна иметь достаточно места для разгона и предусматривать как минимум одну перекладку (смена направления заноса).

Места для расположения судей дрифта должны находиться на возвышении и быть расположены с таким расчетом, чтобы иметь непрерывный панорамный обзор всего оцениваемого участка.

Гоночная дорожка должна иметь разгонную прямую (зона разгона), которая позволяет автомобилям достаточно ускориться до входа в первый поворот оцениваемого участка, чтобы продемонстрировать свое мастерство и весь потенциал автомобиля и сохранить достаточную скорость на всем участке.

Клипы, линия старта, респект-зона, зона постановки и другие элементы судейского задания должны быть отмечены на трассе таким образом, чтобы спортсмен мог отчетливо видеть установленные ориентиры. При легком контакте с ними автомобиля эти ориентиры должны быть безопасными как для автомобиля, так и для собственной конструкции.

В случае разрушения таких ориентиров (стоек, конусов, знаков) от контакта с автомобилем они или их элементы не должны нанести вред участникам и зрителям.

При составлении плана трассы и плана обеспечения безопасности необходимо предусмотреть возможность оперативного прибытия транспортных средств медицинской, противопожарной и спасательной служб (в том числе бригады извлечения) в любую точку трассы за кратчайшее время.

15.16. Параметры места проведения соревнований по группам спортивных дисциплин «Интерактивные гонки».

Соревнования должны проводиться на объектах спорта или площадках, специально подготовленных для проведения официальных соревнований.

Место проведения соревнований должно соответствовать требованиям, предъявляемым Федерацией, действующему законодательству Российской Федерации в сфере физической культуры и спорта, а также соответствующим региональным и муниципальным законодательным актам, и постановлениям.

15.17. Параметры места проведения соревнований по группам спортивных дисциплин «Двоеборье».

Места проведения соревнований должны соответствовать требованиям группы спортивных дисциплин «Интерактивные гонки» и требованиям, предъявляемыми к местам проведения соревнований соответствующего Physical сегмента.

Статья 16. Требования к оборудованию места проведения соревнований, спортивного и судейского оборудования, инвентаря

С учётом особенностей различных спортивных дисциплин, предъявляются следующие требования к хронометражу спортивных соревнований.

16.1. В автомногоборье время каждого заезда фиксируется в протоколе соревнования при ручном хронометраже с точностью до десятых долей секунды, а при электронном – до сотых долей. Секундомер останавливается при пересечении вертикальной плоскости, проходящей через линию финиша, выступающей (по направлению движения) частью автомобиля.

16.2. В горных гонках хронометрируются все квалификационные заезды. Точность хронометража не ниже 0,1 секунды. Рекомендуется применять системы электронного хронометража.

16.3. В джип-триале хронометраж начинается с пересечения створа стартовых ворот после подачи стартовой команды и заканчивается в момент финиша экипажа в зачётной секции. Ведется с точностью до секунды.

16.4. В дрэг-рейсинге для проведения стартовой процедуры и фиксации результатов на соревнованиях обязательно использование системы электронного хронометража. Описание работы системы хронометража, отличающееся от приведенного в настоящих Правилах, должно быть описано в регламенте (положении) спортивного соревнования.

Система хронометража должна обеспечивать строгую последовательность предстартовой и стартовой процедуры. Точность хронометража не ниже 0,001 секунды.

Система хронометража включает в себя расположенный вдоль гоночной дорожки ряд оптических / лазерных датчиков и стартового светофора. Схема

расположения датчиков приведена на Рисунках 8 и 9.



Рисунок 8. Расположение оптических датчиков.



Рисунок 9. Высота расположения датчиков на стартовой линии.

Минимальный комплект системы хронометража для официального соревнования:

- 1) датчики Предустановки (pre-stage beams), для каждой дорожки свой комплект;
- 2) датчики Установки (stage beams), для каждой дорожки свой комплект;
- 3) датчики Фальстарта (guard beams), для каждой дорожки свой комплект;
- 4) датчики Скорости на финише (speed trap beams), для каждой дорожки свой комплект;
- 5) датчики Финиша (finish beams), для каждой дорожки свой комплект;
- 6) стартовый светофор «Гирлянда» (Christmas tree).

Для соревнований регионального и муниципального уровня комплект датчиков может быть ограничен:

- 1) датчики Предустановки (pre-stage beams), для каждой дорожки свой комплект;

2) датчики Установки (stage beams), для каждой дорожки свой комплект;

3) датчики Финиша (finish beams), для каждой дорожки свой комплект.

16.5. В картинге устройство для электронного счета кругов и электронные часы должны быть расположены в месте, видимом спортсменами (для трасс с категорией «А» обязательно, для остальных рекомендуется). В случае поломки должна быть предусмотрена возможность работы ручного счёта кругов.

16.6. В ралли хронометраж может производиться с точностью до секунд или до десятых долей секунды. Хронометраж СУ и ДС производится на линии финиша при помощи приборов хронометража с цифровой индикацией секунд, имеющих печатающее устройство, и дублируется часами, для которых наличие печатающего устройства не обязательно. Допускается применение часов без печатающих устройств, но с цифровой индикацией секунд. В этом случае рекомендуется, чтобы конструкция часов предусматривала возможность фиксации времени с остановкой индикации секунд. Таких синхронизированных между собой часов должно быть по 2 комплекта на старте и финише. Момент перехода на резервные часы в случае отказа основных часов должен отражаться в протоколе судейского пункта.

16.7. В ралли-кроссе все заезды хронометрируются с точностью, не хуже 0,01 секунды.

16.8. В ралли-рейдах время на СУ контролируется с точностью до секунды или долей секунды. Точность хронометража указывается в регламенте (Положении) спортивного соревнования. Рекомендуется оборудование Финиша СУ автоматической системой хронометража. Для «Супер» СУ минимальная точность хронометража – 1/10 секунды.

16.9. В ралли-спринте время каждого хронометрируемого заезда фиксируется в протоколе соревнования при ручном хронометраже с точностью до десятых долей секунды, а при электронном – до сотых долей. Секундомер останавливается при пересечении вертикальной плоскости, проходящей через линию финиша, выступающей (по направлению движения) частью автомобиля. Если заезды проводятся по системе «play-off», то хронометраж может не применяться.

16.10. В дрифте для оценки заездов могут использоваться показания телеметрии и видеозапись как наружная, так и внутри автомобиля.

16.11. В кольцевых гонках для проведения стартовой процедуры и фиксации результатов на соревнованиях обязательно использование системы электронного хронометража. Для оценки заездов могут использоваться показания телеметрии и видеозапись как наружная, так и внутри автомобиля.

16.12. В интерактивных гонках инвентарем для проведения оффлайн

соревнований по интерактивным гонкам является симуляторная установка - программно-аппаратный комплекс, включающий в себя следующие компоненты, удовлетворяющие соответствующим требованиям:

Рулевая база - устройство, передающее в симулятор управление по каналу руления. Должна быть выполнена по технологии прямого привода (DirectDrive) с максимальным усилием не ниже 14 НМ и снабжена замком быстрого снятия руля (Quick release).

Руль, подходящий под замок базы, диаметром не менее 270 мм, снабженный как минимум двумя подрулевыми переключателями (если не используется отдельный блок управления КПП), и имеющий не менее 4-х кнопок.

Педали, не менее двух - устройства, передающие в симулятор управление по каналам газа и тормоза (сцепления при наличии третьей педали). Педаль тормоза должна быть выполнена с применением датчика нагрузки (Load Cell). Сидение типа ковш, монолитное, с шириной в поясе не менее 400 мм.

Кокпит - конструкция, на которой монтируются перечисленные выше компоненты должна быть выполнена из металла и обеспечивать жесткое крепление при максимальных нагрузках, заявленных производителями оборудования. Конструкция должна также предусматривать возможность регулировки расстояния от руля до сидения и от сидения до педалей.

Устройство отображения - монитор с диагональю не меньше 32 дюймов, временем отклика не выше 4 мс, подключаемый к компьютеру по интерфейсу HDMI или DisplayPort.

Конструкция для установки монитора должна предусматривать возможность перемещения и надежной фиксации используемого монитора.

Персональный компьютер, удовлетворяющий требованиям, рекомендованным производителем ПО, используемого в симуляторе.

Клавиатура и мышь для управления симулятором вне процесса управления автомобилем.

Наушники. Должны быть регулируемы для обеспечения надежной фиксации на голове спортсмена. В случае использования провода для подключения к ПК провод не должен стеснять движения спортсмена при управлении автомобилем.

При проведении онлайн-соревнований по интерактивным гонкам каждый спортсмен использует свой инвентарь, и является ответственным за его техническое состояние, которое должно обеспечивать уровень взаимодействия (быстродействие, пинг, контроль виртуального автомобиля при использовании устройств ввода), не представляющий угрозы процессу соревнования.

Организатор имеет право потребовать с спортсмена осуществлять онлайн трансляцию своего участия в любой момент соревнования. Спортсмены должны быть заранее готовы осуществить включение трансляции с использованием любой системы видеосвязи по запросу организатора, с качеством не ниже 720 пикселей (стандарт высокого разрешения), вебкамера должна находиться на расстоянии не менее 1 м сбоку от спортсмена, чтобы было видно руки вместе с рулем и лицо.

Судейские рабочие места также должны быть оборудованы.

Судейское помещение должно быть отдельным изолированным от основного места проведения соревнования помещением, с возможностью оперативного перемещения судей на площадку.

16.13. В двоеборье для проведения соревнований оборудование должно соответствовать требованиям интерактивных гонок, а также должно отвечать требованиям, предъявляемым к оборудованию для проведения соревнований в дисциплинах Physical сегмента.

Статья 17. Иные требования, обусловленные особенностями автомобильного спорта

17.1. Трассы для проведения соревнований в спортивных дисциплинах «дрэг-рейсинг», «картинг», «кольцевые гонки», «кросс», «ралли-кросс» и «трековые гонки» должны иметь лицензию (сертификат) Федерации, удостоверяющую, что данная трасса отвечает минимальным требованиям к трассам и условиям обеспечения безопасности. Для соревнований в спортивной дисциплине «дрифт» могут дополнительно устанавливаться требования по лицензированию трассы.

17.2. Инспекции трасс являются обязательными для:

1) новых трасс, которые будут впервые использоваться для проведения соревнований;

2) получения, продления или возобновления лицензии на трассу;

3) трасс, подвергшихся значительным изменениям или модификациям в конфигурации или сооружениях безопасности, до того, как они могут быть использованы для соревнований, а также при повышении действующей категории лицензии;

4) временных трасс каждый год перед проведением на трассе первого официального соревнования в текущем году.

Инспекции также могут назначаться в других случаях по решению Федерации.

17.3. Перед проведением инспекции назначенный инспектор должен иметь возможность предварительно изучить досье на трассу и планы всех предстоящих

работ. В случае с инспекцией уже ранее сертифицированной трассы должен быть представлен паспорт и схема трассы и все соответствующие документы. Заверенное инженером строительной специальности подтверждение прочностных характеристик строений, относящиеся к сооружениям безопасности трассы, должно быть представлено в досье на трассу. Невыполнение этих условий может привести к санкциям и/или отмене инспекции.

17.4. Обязательное досье трассы должно включать в себя следующие документы и информацию:

1) план трассы в масштабе 1:2000 (минимум), с обозначением сторон света, направления движения, зданий, сооружений, подъездных дорог, зрительских зон, ограждений и устройств безопасности, пункта управления гонкой, боксов команд, парк-стоянки (паддока), расположения линий старта и финиша, автомобилей скорой помощи и других служб, медицинского центра, вертолетной площадки, пожарных автомобилей, судебных постов и закрытого парка;

2) план боксов команд, парк-стоянки (паддока) и медицинского центра в масштабе 1:500 (минимум);

3) детальный план всех зданий (включая медицинский центр и вертолётную площадку) в масштабе 1:200 (минимум);

4) профиль средней линии дорожки в масштабе не менее 1:2000 (по длине) и 1:200 (по высоте);

5) сечения дорожки и её обочин (не менее чем в 10 м от края дорожки по обе её стороны) на месте стартовой линии, в центрах крутых поворотов, в местах минимальной и максимальной ширины гоночной дорожки, сечения мостов и других неординарных мест трассы в масштабе 1:200 (минимум);

б) паспорт трассы;

7) план обеспечения безопасности.

Для трасс кросса, ралли-кросса, трековых гонок и ледовых гонок, чертежи трассы должны быть выполнены в масштабе 1:500, с обозначением, как минимум, указанного в пункте а) выше.

РАЗДЕЛ 5. ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

Статья 18. Заявки на участие в соревнованиях

18.1. В заявочной форме должна содержаться следующая информация:

1) наименование, статус и дата соревнования;

2) графы для внесения фамилии, имя и отчества, а также адреса заявителя,

спортсмена(ов), номера их лицензий, даты рождения;

3) необходимая и достаточная информация об автомобиле;

4) спортивная дисциплина.

Если регламентом (положением) спортивного соревнования предполагается регистрация членов персонала заявителя, в заявочной форме должны быть предусмотрены соответствующие графы. Все должным образом зарегистрированные лица считаются участниками соревнования от этого заявителя. При заполнении заявочной формы заявитель и спортсмены, а также иные лица должны расписаться в ней.

Рекомендуемый образец заявочной формы приведён в Разделе 8 настоящих Правил.

18.2. Дата и время окончания приёма заявок указываются в регламенте (положении) спортивного соревнования.

Для всероссийских и межрегиональных соревнований приём заявок должен оканчиваться не позднее, чем за 7 дней до даты начала соревнования, если иное не предусмотрено регламентом (положением) спортивного соревнования. Для остальных соревнований этот срок может быть сокращён до 3 дней.

Заявка может быть отправлена электронными средствами связи. Такая заявка обязательно должна быть подтверждена представлением организатору на административных проверках оригинала заявки и уплатой (если это требуется) заявочного взноса. Временем подачи заявки в этом случае считается время её отправки электронными средствами связи.

Статья 19. Заявочный взнос

Если регламентом (положением) спортивного соревнования предусмотрен заявочный взнос (размер и сроки его внесения), он должен уплачиваться одновременно с подачей заявки. В противном случае заявка будет считаться предварительной.

Запрещается взимать заявочный (стартовый) взнос со спортсменов, не достигших возраста 18 лет.

Статья 20. Комиссия по допуску участников соревнований

Исключительным правом допуска спортсменов и автомобилей после прохождения ими административных и предварительных технических проверок обладает коллегия спортивных комиссаров (КСК), входящая в состав главной судейской коллегии соревнования (ГСК).

20.1. ГСК чемпионатов, первенств, кубков, всероссийских, соревнований

федерального округа, гг. Москвы и Санкт-Петербурга и включенных в ЕКП Минспорта России, формируется комитетами Федерации по соответствующим спортивным дисциплинам, совместно с комитетом спортивной техники и с организаторами спортивных соревнований. ГСК согласовывается руководящим органом общероссийской коллегии судей Федерации, с учётом соответствия квалификации предложенных кандидатур «Квалификационным требованиям к спортивным судьям по виду спорта «автомобильный спорт».

20.2. На всероссийских и межрегиональных спортивных соревнованиях, а также на чемпионатах и Кубках субъекта РФ состав КСК, осуществляющей допуск спортсменов и автомобилей к участию в соревновании – три спортивных комиссара. На первенстве субъекта РФ и других официальных соревнованиях субъекта РФ – один спортивный комиссар. На спортивных соревнованиях муниципальных образований функции КСК, осуществляющей допуск спортсменов и автомобилей к участию в соревновании, выполняет главный судья (руководитель гонки) спортивного соревнования.

20.3. Обязанности КСК в части допуска спортсменов и автомобилей к участию в спортивном соревновании:

1) принять доклад главного секретаря об итогах административных проверок и доклад технического комиссара об итогах предварительных технических проверок и заверить своими подписями списки допущенных к участию в спортивном соревновании спортсменов, заявителей и автомобилей;

2) отказать в участии в спортивном соревновании любому спортсмену, не прошедшему административную проверку, находящемуся под санкциями или дисквалификацией, в том числе за нарушение антидопинговых правил;

3) отказать в участии в спортивном соревновании любому автомобилю, не соответствующему техническим требованиям спортивной дисциплины, в которую он был заявлен, либо чья конструкция или элементы конструкции были признаны опасными.

Статья 21. Содержание и продолжительность соревнования

21.1. Спортивная дисциплина «автомногоборье».

21.1.1. Классическое скоростное маневрирование (далее – «классика») – вид программы на точность скоростного преодоления трассы, оборудованной фигурами определенной конфигурации и размеров, в котором спортсмены выполняют упражнения различной сложности. Фигуры имитируют дорожные условия в сконцентрированном виде.

Старт только индивидуальный, с места, при работающем двигателе. При

старте автомобиль к моменту подачи стартовой команды должен быть неподвижен. При этом передние колеса автомобиля должны иметь контакт с линией старта или быть сзади неё на любом расстоянии.

На трассе должен находиться только один автомобиль. Между фигурами и внутри фигур допускается любое маневрирование, кроме остановок в метровой зоне фигуры «стоп».

При наличии параллельных трасс порядок их использования определяется жребием, если иное не указано в регламенте (положении) спортивного соревнования.

Спортсмен на трассе имеет право пользоваться приёмами, общепринятыми у водителей: смотреть назад как через заднее стекло, так и через окно левой двери при опущенном стекле, а также выглядывать через окно этой двери. Открытие двери легкового автомобиля на трассе недопустимо и, в случае преднамеренности, спортсмен получает пенализацию.

Принудительная остановка автомобиля на трассе судьями допускается только в случае возникновения опасности для окружающих и (или) для самого участника, а также при превышении контрольного времени. Если спортсмен допустил отклонение от схемы трассы, но вернулся к исходной точке, с которой начал делать ошибки, и далее закончил прохождение трассы без отклонений от её схемы, он получает зачёт наравне со всеми. При этом упражнения, выполненные дважды, фиксируются дважды и в судейском протоколе.

Упражнения, выполняемые на одной и той же фигуре передним и задним ходом, являются самостоятельными. Задевание ограничителя означает задевание его стержня спортсменом или его автомобилем. Задевание колесами автомобиля основания ограничителя (стойки) не пенализируется.

Посторонняя помощь спортсмену в движении по трассе, а также при ремонте на трассе его автомобиля запрещается и влечёт за собой исключение из зачёта. При этом посторонней помощью считается выполнение каких-либо действий непосредственно с автомобилем любым лицом, не являющимся членом судейской коллегии соревнования при исполнении своих обязанностей. Не считается посторонней помощью, оказанная при выводе автомобиля из аварийного положения или при освобождении от него трассы для обеспечения безопасности других участников. Для освобождения трассы главный судья (или КСК) вправе оказать помощь в принудительном порядке.

Дополнительное оборудование автомобиля (зеркало, фаркоп, колесные фартуки и тому подобное) при определении габаритов последнего не учитываются, однако, задевание ими ограничителей или фишек при выполнении упражнения

засчитываются как ошибка и пенализируется в общем порядке.

За задевание ограничителей, в том числе и фигуры, на которой в данный момент упражнение не выполнялось, спортсмену начисляется пенализация. Задевание одного и того же ограничителя несколько раз в процессе выполнения одного упражнения считается одним задеванием.

Окончанием выполнения упражнения считается момент начала выполнения следующего упражнения.

Вход-выход фигуры «колея» считается по продольной оси фигуры;

В фигуре «стоп» остановка в метровой зоне фигуры или за линией «стоп», а также отсутствие контакта с линией «стоп» хотя бы одного из двух зачётных колес пенализируется. В неявных случаях проверка наличия контакта колеса с линией «стоп» проводится путем подкладывания под колесо тонкой пластины (например, бумажного листа) с ровной кромкой, располагаемой параллельно длинной стороне линии. Отсутствие за кромкой пластины цветной полосы разметки означает отсутствие контакта колеса с линией «стоп».

В фигурах «стоянка» и «бокс», помимо задевания стоек, пенализируются и неполный заезд автомобиля, то есть, если проекция хотя бы одной детали автомобиля выходит за периметр фигуры.

Рекомендуемая пенализация:

1) по 5 секунд за фальстарт; падение или сдвиг ограничителя в фигурах «бокс», «стоянка», «круг», «колея»; задевание кронштейна в фигуре «ворота».

2) по 10 секунд за падение или сдвиг ограничителя в фигурах «крест», «змейка» и пеньков в фигуре «пеньки»; падение или сдвиг ограничителя фигуры, на которой в данный момент упражнение не выполняется; падение стойки в фигуре «ворота», кольца или стойки в фигуре «эстафета».

3) по 20 секунд за неполный заезд (или выезд) в фигурах «бокс», «стоянка», «змейка», «круг»; нарушение условий финиширования (в фигуре «стоп»); проезд над всеми фишками фигуры «колея» без задевания их; проезд, при котором хотя бы одна ближняя или дальняя пара фишек фигуры «колея» (по ходу автомобиля) оказалась с внешней стороны колес проходящего по фигуре автомобиля; преднамеренное открытие двери автомобиля при прохождении трассы.

21.1.2. Нестандартное скоростное маневрирование «нестандарт» – вид программы на точность скоростного преодоления трассы, оборудованной фигурами определенной конфигурации, представляющей собой сочетание четырёх фигур «крест» с радиальными лучами в двух взаимно перпендикулярных направлениях.

Соревнование может проходить в один или несколько заездов, по одной или по

разным трассам, причём, все заезды могут проводиться на одних и тех же фигурах. Внутри фигур и вне их допускается любое маневрирование, если это не повлечёт за собой искажение заданной схемы прохождения трассы.

Если спортсмен допустил отклонение от схемы трассы, но вернулся к исходной точке, с которой начал делать ошибки, и далее закончил прохождение трассы без отклонений от её схемы, он получает зачёт наравне со всеми. Пенализация, начисленная до возврата и после, суммируется.

Дистанция на «нестандарте», для обеспечения возможности фиксации судьями места нарушения спортсменом прохода фигуры, условно разбивается на участки (группы кругов, зигзагов).

Повторное опрокидывание одного и того же ограничителя на одном участке, считается одной ошибкой.

Рекомендуемая пенализация: по 5 секунд за фальстарт; опрокидывание или перемещение стойки; нарушение условий финиша.

21.1.3. Соревнования по автомобильному слалому (далее – слалому) проводятся на трассах с многократным изменением направления движения за счёт естественных или искусственных ограничителей, снижающих скорость.

Старт с места при работающем двигателе. При этом на трассе не может быть более одного автомобиля.

Рекомендуемая пенализация – по 5 секунд за опрокидывание стойки; фальстарт; нарушение условий финиша.

Особенности линейного слалома.

Старт и финиш совмещены. Место старта-финиша – стартовый (он же – финишный) квадрат. Фиксируется касание квадрата одним из колес автомобиля. Старт одиночный, при работающем двигателе. При этом левое переднее колесо автомобиля должно быть в контакте со стартовым квадратом.

21.1.4. Развороты. Старт с места при работающем двигателе. Финиш – базой.

Спортсмен заезжает в первый прямоугольник, боковые стороны которого обозначены фишками, передним ходом, а выезжает с противоположной стороны – задним. Продолжая движение задним ходом, спортсмен заезжает во второй прямоугольник, а выезжает с противоположной стороны – передним. Развернувшись вокруг стойки, продолжает движение в обратном направлении, последовательно проезжая один и второй прямоугольники, как описано выше.

Сторона разворота в прямоугольнике не оговаривается. Рекомендуется использовать две параллельные трассы.

21.2. Горные гонки.

21.2.1. Каждое соревнование включает ознакомительный проезд, тренировки, квалификацию и основную серию заездов (гонки). Соревнования могут проводиться только в светлое время суток. Все заезды, кроме ознакомительного проезда, хронометрируются. Участие допущенных спортсменов в ознакомительном проезде обязательно. Ознакомление спортсменов с трассой производится под контролем судейского автомобиля, возглавляющего колонну автомобилей участников. Ознакомление может проводиться отдельно для каждой из зачётных групп.

Если квалификация проходит накануне основной серии заездов, то в день основной серии заездов может проводиться дополнительная свободная тренировка – разминка. Её результаты, ни при каких обстоятельствах, не могут быть засчитаны, как квалификация. Перерыв между квалификацией (разминкой) и основной серией заездов для каждой из зачётных групп в одном соревновании – не менее 20 минут.

Расписание соревнований должно включать перерывы для организации возврата финишировавших в заезде участников из накопителя в парк-стоянку, под контролем судей.

21.2.2. Свободная тренировка организуется так, чтобы каждый Спортсмен имел возможность проехать трассу не менее одного раза. Необходимость участия в свободной тренировке каждый спортсмен определяет самостоятельно. Во время ознакомления и проведения свободных тренировок запрещена преднамеренная остановка и тренировка старта на зачетной трассе.

Регламент (положение) спортивного соревнования должен содержать полную информацию о проведении квалификационных заездов. При этом каждый допущенный к соревнованию спортсмен должен проехать трассу в квалификационных заездах минимум один раз. При равенстве зачётных результатов у двух и более спортсменов сравниваются результаты вторых, третьих и так далее (по времени прохождения) квалификационных заездов. Коллегия спортивных комиссаров вправе допустить к участию в основной серии заездов спортсмена, совершившего ознакомительный проезд и прошедшего на свободной тренировке хотя бы одну полную зачетную дистанцию, но не принявшего участие в квалификационных заездах, однако его место в списке допущенных будет всегда ниже принявших участие в квалификации.

21.2.3. Состав основной серии заездов для каждой из зачётных групп объявляется не менее чем за 30 минут до старта первого заезда основной серии заездов. Выезд участников заезда в предстартовую зону осуществляется по разрешению судьи выпуска. Спортсмен, не обеспечивший подачу автомобиля с заведённым двигателем в зону старта в установленный регламентом (положением)

спортивного соревнования срок, от участия в заезде отстраняется. При этом на старт вызывается следующий за ним спортсмен (при наличии таковых).

Автомобили, принявшие финиш в заезде, остаются в после финишном накопителе до формирования организованной колонны участников для возврата в парк-стоянку под контролем судей. В после финишном накопителе действует режим ЗП. При этом допускается только проверка давления и замена колес с разрешения руководителя гонки.

При установке автомобиля на линии старта присутствие в стартовой зоне кого-либо, кроме официальных лиц соревнования, запрещено.

Запрещается тренировка старта при движении к месту установки автомобилей на линии старта, с момента появления в предстартовой зоне. Перед стартом и при нахождении автомобиля на трассе фары и задние габаритные огни должны быть включены.

21.2.4. На въезде в стартовую зону с двух сторон дороги на обочинах должны быть установлены знаки начала зоны старта, применяемые на ралли (изображение флага на желтом фоне). У линии старта с обеих сторон трассы – знаки старта, обозначающие расположение стартовой линии (изображение флага на красном фоне). Автомобили устанавливаются на линии старта по одному с работающими двигателями. В случае если стартовая зона находится на уклоне, под одно из колёс автомобиля должен быть подставлен противооткатный башмак. Старт дается с места с интервалом, установленным регламентом (положением) спортивного соревнования.

Стартовая команда каждому автомобилю подается включением зеленого сигнала на стартовом табло. Альтернативным способом является подача стартовой команды флагом, либо иными способами. Процедура подачи стартовой команды должна быть описана в регламенте (положении) спортивного соревнования и продемонстрирована спортсменам до старта первого заезда.

Фальстартом считается любое движение автомобиля с условной линии старта до момента подачи стартовой команды. Совершивший фальстарт спортсмен получает наказание: аннулирование времени заезда или добавление штрафного времени. Совершивший фальстарт спортсмен обязан преодолеть всю трассу до финиша без остановок. Остановка заезда и перезаезд не производятся.

Спортсмен, не способный стартовать в течение 20 секунд после подачи стартовой команды, исключается из текущего заезда, а его автомобиль должен быть немедленно перемещён в безопасное место.

21.2.5. Движение по трассе осуществляется как правило – в направлении вверх. Движение по трассе в противоположном направлении от установленного

запрещается, если это только необходимо для возврата автомобиля на гоночную дорожку. При возникновении ситуации, исключающей дальнейшее самостоятельное движение автомобиля по зачётной трассе, спортсмен должен незамедлительно прекратить гонку, отвести автомобиль с гоночной дорожки в ближайшем безопасном съезде с трассы, чтобы не создавать помех другим участникам, соблюдая меры безопасности установить знак аварийной остановки и покинуть автомобиль. Спортсмен, замедливший движение обязан содействовать беспрепятственному обгону его автомобиля (уступить дорогу).

21.2.6. Сразу после окончания заезда, спортсмен должен поставить свой автомобиль в накопитель, в котором действует режим ЗП. По указанию судей формируется организованная колонна для возврата автомобилей в парк-стоянку у места старта, куда спортсмен обязан привести свой автомобиль.

По окончании соревнования (или в случае досрочного прекращения участия в соревновании) автомобили помещаются в ЗП, где они будут находиться под контролем судей. Автомобили находятся в ЗП до истечения 30 минут после публикации предварительных результатов, если спортивные комиссары не сочтут необходимым увеличить это время. Любой автомобиль и спортсмен, принявший участие в соревновании, не может покинуть территорию проведения соревнования до его официального окончания или специального решения КСК.

21.3. Джип-триал.

Экипаж может состоять не более чем из двух спортсменов (первый и второй водители).

Порядок старта спортсменов в своём зачёте может определяться либо жеребьёвкой, либо в порядке живой очереди. Жеребьёвка проводится сразу после предстартового брифинга, участие в котором обязательно для каждого участника и его представителя. В случае старта по жеребьёвке, для каждой следующей зачётной секции порядок старта меняется на обратный. То есть стартовавший последним на предыдущей секции экипаж, стартует первым, предпоследний – вторым, и так далее. Экипажи самостоятельно прибывают в предстартовую зону Зачётной секции, указанной в расписании для их зачётной группы, и выстраиваются в стартовом порядке. Экипаж, не явившийся в стартовую зону, или явившийся позже, чем через 5 минут после финиша предыдущего Экипажа, считается не вышедшим на старт этой Зачётной секции. Экипаж, не стартовавший ни в одной из Зачётных секций соревнования, зачётных очков в соревновании не получает. При прохождении Зачётной секции Экипаж обязан быть одет в застегнутые защитные шлемы и пристегнут ремнями безопасности.

Старт в секции производится «с места», с работающим двигателем.

Автомобиль располагается перед створом Стартовых ворот. Судья, убедившись в готовности Экипажа стартовать, начинает громко отсчитывать оставшиеся до «Старта» секунды «5-4-3-2-1». При этом отсчёт от «5» до «1» - показом соответствующего количества пальцев, а команда «Старт» - поднятием руки вверх. С момента пересечения створа стартовых ворот начинается отсчёт Лимита времени и хронометраж. Экипаж, не пересекший створ Стартовых ворот до истечения Лимита времени считается отказавшимся от старта в Зачётной секции с соответствующей пенализацией. С момента въезда экипажа в секцию, Стартовые ворота становятся ограждением секции, и пересечение Стартовых ворот пенализируется, как нарушение ограждения секции.

Экипаж, допустивший фальстарт пенализируется. Находясь в Зачётной секции, автомобиль может передвигаться только под действием силы тяги своего двигателя или сил инерции и тяжести.

21.4. Дрэг-рейсинг.

21.4.1. Зона выпуска. В зоне выпуска должен быть работоспособный светофор с зелёными и красными световыми сигналами. Автомобили могут выезжать в предстартовую зону при разрешающем сигнале в зоне выпуска. По вызову судей или при включении зелёного сигнала светофора, расположенного в зоне выпуска, спортсмен обязан в течение 3-х минут поставить свой автомобиль в предстартовую зону.

21.4.2. Процедура старта. После начала стартовой процедуры двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля. Если спортсмен не может вновь завести двигатель во время прогрева шин, или находясь в стартовой зоне в течение 2 минут, ему присуждается поражение в данном заезде.

До команды судьи старта, разрешающей начать процедуру старта, автомобиль должен находиться в неподвижном состоянии. Спортсмен должен находиться в автомобиле в экипировке, шлеме и пристегнутый ремнями безопасности. По команде судьи старта или включению зелёного сигнала светофора, расположенного в предстартовой зоне, спортсмены заводят автомобили и готовятся к прогреву шин и процедуре старта. В данной зоне механикам разрешено проводить работы, связанные с подготовкой автомобиля к старту, в том числе запускать двигатель от внешних устройств.

По команде судьи старта или включению зелёного сигнала светофора, расположенного в стартовой зоне, спортсмены начинают прогрев шин и подготовку к старту. Прогрев шин может осуществляться с использованием воды. Разлив воды осуществляется персоналом трассы/судьями в определенном схемой трассы месте. Персоналу заявителя запрещается прикасаться к автомобилю во время прогрева шин

и/или движения автомобиля. Автомобиль должен возвращаться на старт после прогрева шин самостоятельно.

В случае невозможности включить заднюю передачу, разрешается помощь механиков для возврата автомобиля в стартовую зону. Однако, при большой задержке, руководитель гонки вправе дать старт одному пилоту. Повторно заводить автомобиль можно только используя устройства на борту автомобиля. Одному механику разрешено находиться перед автомобилем во время возврата (но не движения вперед) после прогрева шин. После установки автомобиля на линии «pre-stage» механики обязаны находиться за пределами стартовой зоны.

Время на подготовку автомобиля к старту и прогрев шин ограничено 3 минутами. Отсчёт этого времени начинается с момента команды судьи старта и заканчивается установкой автомобиля на линию «pre-stage» (поперечная линия, нанесённая на расстоянии 52 см от линии старта). При не постановке автомобиля на старт в отведённое время, судья старта вправе дать команду старта для одного автомобиля, либо по решению руководителя гонки присудить техническое поражение в заезде спортсмену, не успевшему поставить автомобиль на линию «pre-stage». Пересечение стартовой линии в направлении финиша во время прогрева шин разрешено не более одного раза. В случае возникновения технических проблем у автомобиля в стартовой зоне спортсмен обязан открыть дверь и поднять руку вверх. В случае задержки или отмены заезда на светофоре, расположенном в стартовой зоне, загорается красный сигнал. Спортсмен обязан немедленно прекратить любое движение и дожидаться дальнейших указаний судей старта.

В первом раунде финальной серии заездов спортсмен, показавший лучшее чистое время в квалификации, имеет право выбрать дорожку для движения в данной паре. В последующих раундах учитывается чистое время, показанное спортсменами в предыдущем раунде. В случае равенства результатов, учитывается скорость, показанная в данном заезде. Руководитель гонки вправе расставить автомобили по своему усмотрению. Данное решение не может быть опротестовано.

Стартовая процедура – начинается с момента подъезда автомобиля к линии «pre-stage» и заканчивается загоранием зелёного сигнала светофора. После начала стартовой процедуры любая помощь механиков запрещена, механикам запрещается заходить за линию «pre-stage».

Спортсмен, первым закончивший прогрев шин и готовый к старту, начинает процедуру старта, для чего приближается к линии старта, пока на стартовом светофоре не загорятся огни «pre-stage», находящиеся в самом верху светофора. После загорания данных огней спортсмен обязан остановиться и дождаться момента, когда второй спортсмен закончит прогрев шин и также выставится на линию «pre-stage». Только после загорания огней «pre-stage» для обоих спортсменов,

они имеют право двигаться дальше.

Спортсмены с минимальной скоростью двигаются к линии старта, пока на стартовом светофоре не загорится сигнал «stage», находящийся под сигналом «pre-stage» (для каждого автомобиля свой сигнал). В этот момент спортсмены должны прекратить движение в ожидании подачи стартовой команды. Время постановки автомобилей на линию «stage» ограничено и публикуется в регламенте. При выставлении на линию «stage» разрешено, прокатываться к линии старта, когда на светофоре гаснет сигнал «pre-stage». В данном случае процедура старта не прерывается. Фиксация автомобиля на линии «stage» (более 1 секунды) означает, что спортсмен уверен в правильном выставлении автомобиля и полностью готов к старту.

После фиксации автомобилей на линии «stage» (более 1 секунды) запускается процедура подачи стартовой команды. В случае некорректного выставления на старт или движения автомобиля дальше стартовой линии на светофоре гаснет сигнал «stage» (для каждого автомобиля свой сигнал). В данном случае судья старта вправе остановить заезд. В случае остановки заезда спортсмен обязан отъехать назад, до выключения сигнала «pre-stage», и повторить всю процедуру заново. Правильное выставление автомобиля на стартовой позиции является обязанностью спортсмена, а судья старта вправе дать старт заезда. За нарушения стартовой процедуры спортсмен может быть пенализирован решением руководителя гонки, вплоть до исключения из заезда.

Последовательность загорания сигналов светофора:

1) через 2-4 секунды после включения двух сигналов «stage» – три ряда ЖЁЛТЫХ СИГНАЛОВ;

2) через 0,4 секунды – ЗЕЛЁНЫЙ.

Допускается использование следующей последовательности загорания сигналов светофора:

1) через 3-5 секунды после включения двух сигналов «stage» – ПЕРВЫЙ ЖЁЛТЫЙ;

2) через 0,4 (0,5) секунды – ВТОРОЙ ЖЁЛТЫЙ;

3) через 0,4 (0,5) секунды – ТРЕТИЙ ЖЁЛТЫЙ;

4) далее через 0,4 (0,5) секунды – ЗЕЛЁНЫЙ.

В случае ошибок или не срабатывания системы хронометража решением КСК может быть назначен перезаезд. Так же допускается определение победителя в финальной части соревнования судьями факта и / или видео фиксацией. В случае чрезмерно медленного движения автомобиля по трассе (более 20 секунд) решением

руководителя гонки может быть закрыт финиш. В этом случае спортсмен признается не финишировавшим в этом заезде.

В соревнованиях допускается подача стартовой команды с помощью системы автостарта. Использование данной системы, а также условия ее работы для каждого класса/зачетной группы должны быть описаны в регламенте и объяснены на брифинге. В данном случае судья старта активирует эту систему, после чего старт дается автоматически в соответствии с принципами работы системы автостарта.

Принцип работы автостарта.

Система хронометража позволяет автомобилю кратковременно пересекать линию «stage», не опасаясь раннего или ложного запуска процедуры автостарта.

Для запуска процедуры автостарта необходима устойчивая фиксация автомобиля на линии «stage». Устойчивой установкой считается фиксация автомобиля на линии «stage» в течение времени, указанному в таблице в столбце «stage минимум».

В парном заезде, после устойчивой установки на линии «stage» обоих автомобилей, следует задержка, указанная в таблице в столбце «stage to start». Затем система хронометража добавляет случайную задержку от 0,0 до 0,13 секунды, прежде чем подать стартовую команду на светофор, не позволяя спортсмену угадать цикл срабатывания светофора. Общая задержка с момента пересечения линии «stage» вторым участником до момента загорания первого желтого сигнала стартового светофора указано в столбце «общее время».

Параметр «stage максимум» определяет максимальное время с момента устойчивой фиксации первого автомобиля на линии «stage» до подачи системой хронометража стартовой команды на светофор. Этот таймер запускается, когда первый автомобиль устойчиво зафиксировался на линии «stage», а второй в этот момент находится на линии «pre-stage».

Судья старта имеет право из соображений безопасности и/или обеспечения соревновательного процесса прервать процедуру автостарта (до подачи стартовой команды) и отдать стартовую команду вручную и/или перезапустить процедуру автостарта.

21.4.3. Движение по трассе. С момента подачи стартовой команды (включение зелёного сигнала стартового светофора) автомобили начинают прямолинейное движение по параллельным дорожкам к финишу. Автомобили должны двигаться по трассе строго в пределах своей дорожки, ограниченной белыми линиями, конусами или защитными ограждениями. Пересечение осевой и боковых линий, полностью хотя бы одним колесом (Рисунок 10) пенализируется вплоть до исключения из соревнования. Сбитие систем хронометража, даже в случае не полного пересечения

центральной линии, приравнивается к пересечению (кроме случаев сбития парашютами). После пересечения линии финиша автомобили замедляются и направляются обратно в паддок или в накопитель в конце трассы.



Рисунок 10.

Пересечение осевой линии после пересечения линии финиша разрешено только для съезда с трассы, в специально обозначенных местах. При этом преимущество заезда на полосу возврата у автомобиля, движущегося по ближней к полосе возврата дорожке. Для автомобилей неспособных вернуться в паддок своим ходом, предусматривается место, откуда гоночные автомобили могут быть эвакуированы представителями команды.

Время, отведенное спортсмену для подготовки к следующему заезду – 40 минут. Отсчёт этого времени начинается с момента финиша автомобиля и до момента въезда в зону выпуска. Любой спортсмен имеет право на дополнительную подготовку к заезду, продолжительностью не более 20 минут. Отсчёт этого времени начинается с момента получения такого разрешения от руководителя гонки и заканчивается въездом автомобиля в зону выпуска. Данное правило не применяется, если данный автомобиль и/или его соперник (в финальной серии заездов) уже находится в предстартовой зоне. Руководитель гонки может установить большее время по просьбе спортсмена, однако в случае аналогичной просьбы другого спортсмена руководитель гонки обязан предоставить ему столько же времени, что и в предыдущем случае.

21.4.4. Хронометрируемые тренировки. Необходимость участия в тренировках каждый спортсмен определяет самостоятельно. Комплектование заездов хронометрируемых тренировок проходит в произвольном порядке, в том числе для автомобилей, отнесённых к разным классам («живая» очередь, попарно). При проведении хронометрируемой тренировки ведётся хронометраж с последующей публикацией результатов до начала квалификационных заездов.

Использование трассы соревнования для тренировок вне отведенного для этого времени и места влечёт немедленное исключение нарушителя из соревнования. Организатор может организовать до начала соревнования дополнительные хронометрируемые тренировки для предварительно заявленных

спортсменов по отдельному регламенту. Никакие результаты хронометрируемых тренировок не могут быть учтены при подведении окончательного результата соревнования.

В тренировочных заездах судья старта расставляет автомобили по дорожкам по своему усмотрению. Любая задержка окончания хронометрируемой тренировки должна приводить к такой же задержке начала квалификации, при этом только исключительные обстоятельства как, например, задержка начала хронометрируемой тренировки или возникновение других проблем в заездах могут привести к изменению времени старта гонки. В этом случае минимальный интервал между последней квалификацией и стартом гонки в одной зачётной группе должен быть не менее 20 минут.

21.4.5. Квалификация. Комплектование заездов квалификации проходит строго по дисциплинам и зачетным группам (если иное не указано в регламенте соревнования). Время начала раунда должно быть указано в расписании. В одном раунде один пилот может совершить только одну квалификационную попытку. Руководитель гонки может неоднократно прерывать квалификацию на время, необходимое для очистки трассы или эвакуации автомобилей. Если, по мнению КСК, ситуация остановки квалификации создана преднамеренно, на спортсмена, имеющего отношение к этому, может быть наложено наказание, вплоть до аннулирования результата квалификации.

В квалификационных заездах по раундам должна быть сформирована последовательность выезда пилотов на старт.

Принцип распределения пилотов по парам в раундах квалификации:

В первом раунде пилоты распределяются по количеству очков в многоэтапном соревновании (на первом этапе используются очки прошлого сезона). Пилоты, не имеющие очков, распределяются по фамилиям в алфавитном порядке. Первыми выезжают пилоты, имеющие меньшее количество очков, таким образом, последняя пара должна содержать победителей прошедшего этапа (сезона). Выбор дорожки в первом раунде определяется случайным образом.

Во втором и последующих раундах для распределения пилотов используется текущие результаты (места) в квалификации. Последовательность заездов от худших к лучшим (текущий победитель квалификации едет в последней паре)

Во втором и последующих раундах пилот должен ехать по другой дорожке, нежели в предыдущем. Данное правило имеет приоритет над правилом лучшего текущего положения в квалификации. В случае, когда второй пилот попадает на ту же дорожку, в пару берется следующий пилот, у которого меняется дорожка. (то есть у первого места в квалификации меняется дорожка, затем, если у второго нет

изменений, то в пару к нему берется 3й, 4й и так далее, у кого первого будет смена дорожки. Затем у второго места в Квалификации меняется дорожка и ищется ближайший соперник со сменой).

Руководитель гонки в праве разбить любую пару в квалификации и запустить пилотов по одному. При этом должен быть сохранен выбор дорожки, в соответствии с правилами распределения пилотов.

Количество раундов в квалификации публикуется в расписании соревнования и может быть изменено КСК как в меньшую, так и большую сторону.

Для определения результатов квалификации используется «чистое время» – время, затраченное спортсменом на прохождение дистанции, с момента пересечения стартовой линии до момента пересечения финишной линии. Результаты квалификации распределяются по возрастанию чистого времени прохождения дистанции. В случае равенства результатов чистого времени прохождения дистанции, места в квалификации распределяются по скорости на финише (от максимальной к минимальной), в случае равенства и скорости на финише – места распределяются по времени получения результата (более ранний результат – место выше).

В случае остановки заездов и невозможности закончить квалификационный раунд результаты данного раунда не засчитываются для всех пилотов данной зачетной группы.

21.4.6. Финальные заезды. Заезды в финальной серии проводятся строго по зачётным группам.

Для определения результатов в финальной серии заездов используется «грязное время» – время, затраченное спортсменом на прохождение дистанции с момента загорания зелёного сигнала светофора до момента пересечения финишной линии. Состав финальной серии заездов объявляется не менее чем за 15 минут до старта первого официального заезда. Состав сетки финальных заездов определяется на основании результатов квалификации.

В первом раунде класса спортсмены, занявшие 1 и 2 место по результатам квалификационных заездов, имеют право выбора очередности их заездов (приоритет у спортсмена, занявшего 1 место).

Спортсмен, не обеспечивший подачу автомобиля в зону выпуска в установленный срок (5 минут с момента объявления о формировании заезда, если не объявлено иное), от участия в заезде отстраняется и ему присуждается поражение в заезде. Однако, по решению руководителя гонки, в первом раунде финальных заездов (1/4 или 1/8) в такой заезд может быть вызван спортсмен, показавший 9-е (17-е) место в квалификации. Если таких заездов несколько, то соответственно

вызываются обладатели 10-го (18-го), 11-го (19-го) и так далее мест в квалификации. В случае проигрыша данных спортсменов в заезде, они занимают места в соответствии с их квалификационным результатом. В случае выигрыша, проходят в следующий раунд финальных заездов и занимают места в обычном порядке.

В случае образования во втором и далее раунде одиночных заездов, связанных со сходом второго участника – выезжать в них оставшемуся спортсмену обязательно.

21.4.7. Закрытый парк. Любой спортсмен и/или автомобиль, принявший участие в соревнованиях, не может покинуть зону соревнований до их официального окончания или до разрешения руководителя гонки. При несоблюдении данного требования результат заявителя может быть аннулирован.

Сразу после окончания заезда, который является для данного спортсмена последним, он обязан привести свой автомобиль в закрытый парк (ЗП) по маршруту, указанному организатором соревнования, где автомобиль будет находиться под контролем судей, и незамедлительно покинуть территорию закрытого парка. Автомобили находятся в закрытом парке в течение 30 минут после публикации предварительных результатов в данной зачётной группе, если коллегия спортивных комиссаров не сочтёт необходимым увеличить это время. Не постановка или несвоевременная постановка автомобиля в закрытый парк, нарушение схемы движения, равно как и нарушение режима закрытого парка, влекут за собой наказание решением КСК, вплоть до аннулирования результата.

Время постановки в закрытый парк автомобилей, утративших в ходе заезда способность самостоятельно передвигаться, определяется техническими возможностями их эвакуации, которая обязательно должна проводиться под контролем технического комиссара.

КСК может принять решение о помещении под режим ЗП только автомобилей, занявших 1, 2 и 3 места в своих зачётных группах.

В ЗП запрещается выполнять любые работы с автомобилем без специального разрешения технического комиссара, который вправе потребовать от заявителя проведение демонтажных работ, связанных с необходимостью контроля соответствия автомобиля заявленной группе. Заявитель должен обеспечить разборку автомобиля до того состояния, которого потребует технический комиссар. При проведении процедуры демонтажа и разборки агрегатов имеют право присутствовать, помимо официальных лиц соревнования, только персонал заявителя, агрегаты чьего автомобиля подвергаются демонтажу и разборке.

Автомобили распускаются из ЗП по решению руководителя гонки, при этом КСК может задержать любой автомобиль и на более длительный срок. В любом

случае представитель заявителя может забрать автомобиль из ЗП только с разрешения судей.

21.4.8. Особенности проведения соревнований с гандикапом.

21.4.8.1. Процедура старта. До начала финальных заездов спортсмен должен указать на своём автомобиле своё заявленное время прохождения дистанции таким образом, чтобы оно было разборчиво видно персоналу трассы (и оппоненту спортсмена). Заявленное время может быть выбрано спортсменом из результатов квалификационных попыток или назначено по собственному усмотрению, и должно соответствовать лимитам времени прохождения дистанции для соответствующей зачётной группы. До начала процедуры подготовки к старту в финальных заездах спортсмен должен подтвердить судье старта, что его заявленное время указано на табло в зоне старта верно. В случае, если заявленное время на табло указано не верно, спортсмен или персонал заявителя должны незамедлительно оповестить об этом судью старта и дождаться соответствующей корректировки. После начала процедуры прогрева шин, (процедуры старта) любое изменение и корректировки заявленного времени не допускаются. В случае, если спортсмен не указал заявленное время на своём автомобиле, ему назначается такое же время, как и у его оппонента. В случае, если оба спортсмена не указали заявленное время, обоим пилотам назначается заявленное время по верхней границе класса. Спортсмен с меньшим заявленным временем имеет право выбрать дорожку для движения в данной паре.

Используется полный цикл работы светофора. Гандикап рассчитывается путем вычитания из большего заявленного времени спортсмена меньшего заявленного времени его оппонента. Для спортсмена более медленного автомобиля зелёный сигнал светофора загорится раньше, он получает фору, равную разнице между их заявленным временем. В случае переезда менять заявленное время запрещено.

21.4.8.2. Движение по трассе. В случае если излишнее торможение привело к блокировке колёс или изменению траектории движения, то спортсмену будет назначено наказание вплоть до дисквалификации, за исключением случаев, когда это было необходимо для ухода от столкновения.

21.4.8.3. Квалификация. Квалификация для классов с гандикапом проходит в соответствии с общими требованиями.

Для того чтобы подтвердить свою заявку в определённую зачётную группу спортсмену необходимо продемонстрировать результат по чистому времени в рамках временных лимитов для соответствующей зачётной группы во время квалификации. В гандикапных классах отбор в финальные заезды производится по увеличению отклонения результата от заявленного времени спортсмена (от меньшего к

большему). Величина отклонения результата считается по формуле «Чистое время» - «Заявленное время».

21.4.8.4. Финальные заезды. Для формирования пар в финальных заездах по результатам квалификации используется сетка для гонок с гандикапами (Рисунок 11).

Elimination ladder - ET handicap and Sportsmans ladder

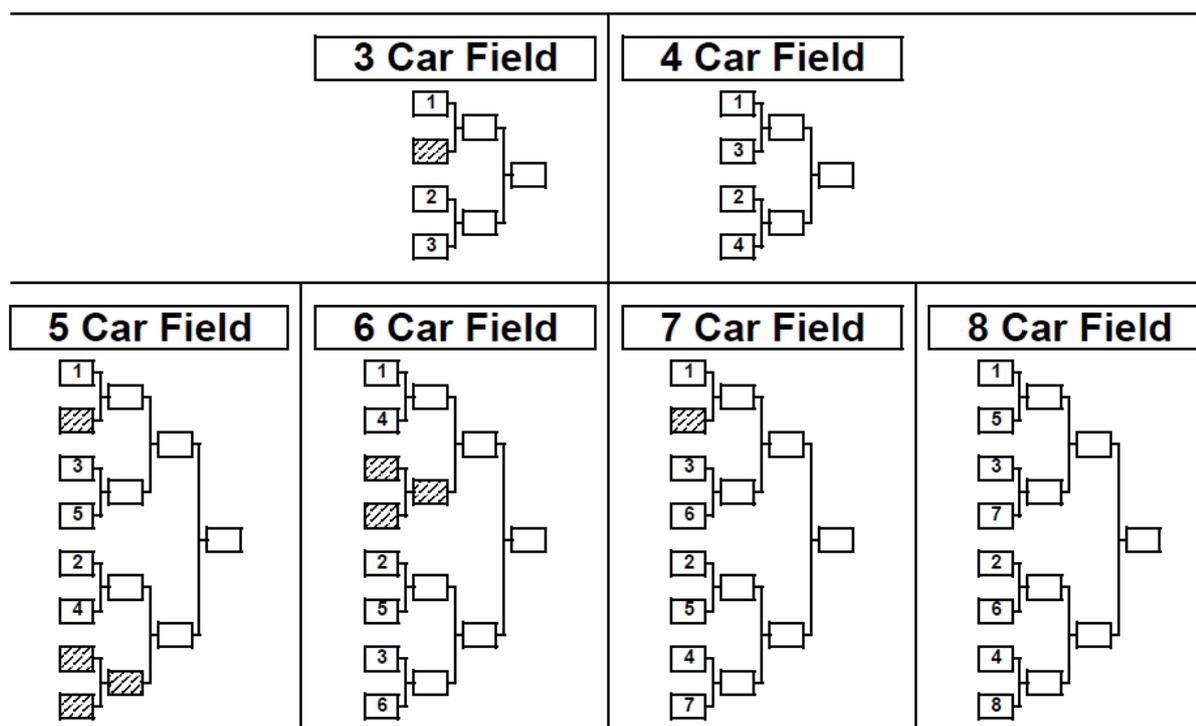


Рисунок 11. Сетка для гонок с гандикапами.

Для определения результатов в финальной серии заездов спортсмену с меньшим результатом (первым пересёкшим финишную линию) присуждается победа в заезде, при условии отсутствия нарушений. В случае равенства результата, спортсмену, продемонстрировавшему меньший результат по времени реакции, присуждается победа в заезде.

Допускается изменение заявленного времени спортсменом перед каждым раундом финальных заездов. Заявленное время может быть выбрано спортсменом из результатов квалификационных попыток или назначено по собственному усмотрению, и должно соответствовать лимитам прохождения дистанции для соответствующей зачётной группы.

В случае назначения перебега, изменение заявленного времени запрещено.

21.5. Ледовые гонки.

21.5.1. Соревнования могут проводиться только в светлое время суток, либо на трассе с искусственным освещением. Ледовые гонки могут проводиться по

принципам Правил кольцевых гонок, либо по системе заездов, принятых для трековых гонок, а также с отдельным стартом участников. Порядок проведения соревнования должен быть подробно описан в регламенте (положении) спортивного соревнования.

Каждое соревнование состоит из нескольких заездов. Заезды подразделяются на тренировочные, квалификационные и основные. Все заезды хронометрируются. Во время соревнования проводятся, как минимум, квалификация и основная серия заездов. В необходимых случаях результаты свободной тренировки могут быть засчитаны как дополнительная квалификация, но решение об этом должно быть объявлено до начала тренировочных заездов. Перерыв между квалификацией (свободной тренировкой) и основной серией заездов в одном соревновании – не менее 60 минут.

21.5.2. Тренировки, квалификационные заезды. Тренировка организуется на зачётной трассе так, чтобы каждый спортсмен имел возможность находиться на зачётной трассе не менее чем 10 минут. Если метеословия ставят под сомнение сохранность основной трассы время тренировки может быть сокращено, или тренировка может быть проведена на вспомогательной трассе. Необходимость участия в тренировке каждый спортсмен определяет самостоятельно, даже в тех случаях, когда её результаты идут в зачёт квалификации. Результаты хронометража тренировки должны быть опубликованы до начала квалификационных заездов.

Если квалификация проходит накануне основной серии заездов, то в день основной серии заездов может проводиться дополнительная свободная тренировка. Её результаты не могут быть засчитаны, как квалификация. Фиксируется время прохождения по зачётной трассе каждого круга каждым автомобилем при их отдельном старте при интервале (на момент начала движения каждого последующего автомобиля) не менее чем в 200-250 м. Для определения списка основных и запасных участников принимается результат лучшего круга квалификации. При равенстве зачётных результатов у двух и более спортсменов сравниваются результаты вторых, третьих и так далее кругов. К участию в основной серии заездов может быть допущен спортсмен, прошедший на свободной тренировке хотя бы один полный круг, но не принявший участие в квалификационных заездах, однако его место в списке допущенных будет всегда ниже принявших участие в квалификации.

Во время проведения тренировочных и квалификационных заездов запрещена преднамеренная остановка при выезде на трассу и во время движения по ней. Запрещена тренировка старта.

21.5.3. Формирование заездов. Состав основной серии заездов объявляется не менее чем за 1 час до старта первого заезда серии (время может быть уменьшено до

30 минут при морозе минус 15 градусов Цельсия и ниже). Для участия в основных заездах спортсмен обязан проехать хотя бы один круг во время тренировок или квалификации. Выезд участников заезда на гоночную дорожку допускается только по разрешению судьи выпуска.

Спортсмен, не обеспечивший подачу автомобиля с заведённым двигателем в зону выпуска в установленный срок (3 минуты с момента объявления о формировании заезда, если не объявлено иное), от участия в заезде отстраняется. При этом его место занимает запасным спортсменом (при наличии таковых) или остается свободным. На свободную дорожку всегда вызывается первый запасной спортсмен, а в случае, когда он уже занял свободную дорожку или отказывается от участия в заезде, вызывается второй запасной спортсмен и так далее. Отказ вызванного в заезд запасного спортсмена от участия в заезде, засчитывается ему, как участие в заезде при подсчёте суммарного количества пройденных им заездов, которое не может превышать количества заездов спортсменов основного состава.

Расстановка автомобилей на дорожках осуществляется либо по принятой системе заездов, либо по произвольному выбору. В последнем случае первым дорожку выбирает спортсмен, имеющий лучшее время квалификации из участников заезда, потом второй, и так далее. Автомобиль спортсмена, переходящего в следующий заезд, после финиша в предыдущем заезде по полосе возврата в парк-стоянку должен прибыть в зону выпуска. При этом допускается его обслуживание в парке-стоянке в пределах 5 минут после финиша лидера предыдущего заезда, если руководителем гонки не установлен больший перерыв. Руководитель гонки вправе увеличить время формирования заезда, если он будет убеждён, что это не окажет отрицательного влияния на общий ритм соревнований (не более 10 минут после финиша лидера предыдущего заезда, если чрезвычайные обстоятельства не потребуют большего времени задержки, например – для эвакуации с трассы поврежденного автомобиля, чистки или восстановления трассы и тому подобного).

При расстановке автомобилей на линии старта присутствие в предстартовой зоне кого-либо, кроме официальных лиц соревнования, запрещено. Запрещается остановка автомобиля и тренировка старта при движении к месту расстановки автомобилей на линии старта. Разрешается одна остановка автомобиля, в предстартовой зоне.

21.5.4. Старт. Автомобили устанавливаются в одну линию на линии старта с работающими двигателями. Интервал между автомобилями на одной стартовой линии не может быть менее 0,5 м. Запрещается пересечение автомобилем линии старта в период расстановки. Судья, проходящий с зелёным флагом перед стартовой линией предупреждает спортсменов о готовности старта. Стартовая команда подаётся, как правило, выключением КРАСНЫХ сигналов светофора через 1-3

секунды после их включения. Альтернативным способом является подача стартовой команды флагом.

Способ подачи стартовой команды должен быть продемонстрирован спортсменам до старта первого заезда.

Фальстартом считается любое движение автомобиля с момента включения стартовых огней стартового светофора до момента их выключения. О совершении фальстарта спортсмены информируются взмахами красного флага судьей флаг-поста, находящимся на прямолинейном участке трассы, на расстоянии не более 150 м от линии старта, что означает остановку заезда. Этот сигнал подается судьей флаг-поста по указанию руководителя гонки и дублируется на всех судейских флаг-постах. По данному сигналу спортсмены обязаны прекратить соревнование, снизить скорость, и без обгонов двигаться к линии старта для повторной расстановки. Фиксация фальстарта осуществляется судьями факта фальстарта либо визуально, либо с помощью электронных или механических систем, либо с помощью видеозаписи старта, с одновременной записью работы стартового светофора (подачи стартовой команды) и стартующих автомобилей. Совершивший фальстарт спортсмен получает замечание. При повторном совершении им фальстарта в данном заезде, он исключается из этого заезда.

При старте с одной линии в 30 м от линии старта с обеих сторон трассы должны быть установлены синие флаги, обозначающие границу «Зоны прямолинейного движения». Нарушение прямолинейности движения наказывается аннулированием результата заезда для нарушителя. Остановка заезда и перезезд в таком случае не производятся. В случае перезезда по другой причине нарушитель прямолинейности движения в остановленном заезде не участвует в перезезде.

21.5.5. Движение по трассе. При возникновении ситуации, исключающей дальнейшее самостоятельное движение автомобиля по зачётной трассе, спортсмен обязан, соблюдая меры безопасности, покинуть автомобиль и уйти в безопасную зону вне трассы. Руль автомобиля должен находиться на месте, двигатель выключен, автомобиль должен быть зафиксирован от произвольного самостоятельного движения.

Спортсмен, замедливший движение или отставший на круг (несколько кругов) обязан содействовать беспрепятственному обгону его автомобиля (уступить дорогу). В случае потери лобового стекла, спортсмен должен незамедлительно прекратить гонку и сойти с трассы в ближайшем съезде с трассы, не создавая помех другим участникам. Возможность дальнейшего участия в соревновании автомобиля без лобового стекла определяется руководителем гонки.

21.5.6. Закрытый парк. Получив отмашку финишным флагом, все спортсмены

должны плавно снизить скорость и, сохраняя порядок прохождения линии финиша, без обгона и остановок, следуя указаниям судей, двигаться по трассе, и далее по полосе возврата в парк-стоянку или в ЗП. Нарушение порядка движения после прохождения линии финиша пенализируется.

Автомобиль находится под действием режима ЗП, находясь на гоночной дорожке, а также двигаясь по полосе возврата до въезда в парк-стоянку или до места взвешивания после заезда. Сразу после окончания заезда, который является для данного спортсмена последним (либо в случае принятия решения о прекращении участия в Соревновании до последнего заезда), он обязан привести свой автомобиль в закрытый парк по маршруту, указанному организатором соревнования, где автомобиль будет находиться под контролем судей. Автомобили находятся в закрытом парке в течение 30 минут после публикации предварительных результатов, если коллегия спортивных комиссаров не сочтёт необходимым увеличить это время. Не постановка или несвоевременная постановка автомобиля в закрытый парк, нарушение схемы проезда в ЗП, равно как и нарушение режима закрытого парка пенализируется, вплоть до исключения из соревнования.

Любой автомобиль, принявший участие в соревновании, не может покинуть зону соревнования до его официального окончания. Любой автомобиль, не способный далее стартовать, должен быть поставлен в закрытый парк. Время постановки в закрытый парк автомобилей, утративших в ходе заезда способность самостоятельно передвигаться, определяется техническими возможностями их эвакуации, которая обязательно проводится под контролем технического комиссара. В ЗП технический комиссар вправе потребовать от заявителя проведение демонтажных работ, связанных с необходимостью контроля соответствия автомобиля техническим требованиям. Заявитель должен обеспечить разборку автомобиля до того состояния, которого потребует технический комиссар. Персонал заявителя может забрать автомобиль из ЗП только с разрешения технического комиссара при наличии решения о роспуске ЗП.

21.6. Картинг.

21.6.1. Стартом является момент, когда подаётся стартовая команда одному или нескольким одновременно стартующим. Если используется хронометраж, он должен начинаться с момента старта. Соревнующиеся считаются стартовавшими в момент подачи стартовой команды.

Линия старта.

1) В соревнованиях со стартом «с хода» линией старта является контрольная линия, при пересечении которой начинается хронометраж движущегося карта. При старте «с хода» карты спортсменов до момента подачи стартовой команды находятся

в движении с регулируемой скоростью (при групповом старте) или с максимальной скоростью до пересечения линии старта (при индивидуальном старте, например, старт при контрольных заездах). Под регулируемой скоростью, при которой должна сохраняться заранее заданная дистанция между картами, понимают скорость движения всей группы стартующих карт по трассе, до момента подачи стартовой команды. При этом моментом старта является момент подачи стартовой команды.

2) В соревнованиях со стартом «с места» Линией старта является контрольная линия, по отношению к которой устанавливаются карты перед стартом. При старте «с места» карты неподвижны в момент подачи стартовой команды.

После публикации окончательной «стартовой расстановки», места нестартующих карт остаются пустыми, и все карты занимают позиции на старте только согласно опубликованной «стартовой расстановке».

21.6.2. Процедура старта. С момента начала процедуры старта на спортсмена налагаются условия гонок и, где бы он ни находился на трассе, ему не может быть оказана какая-либо посторонняя помощь (в том числе дозаправка топлива), кроме той, которая требуется для удаления карта в безопасное место.

Порядок старта «с места».

1) За 5 минут до назначенного времени старта все спортсмены со своими Механиками этого заезда должны прибыть в предстартовую зону. После указанного времени спортсмен может занять своё место в предстартовой зоне только с разрешения КСК. В предстартовой зоне строго запрещается производить какие-либо работы с картой, за исключением корректировки давления в шинах, которую могут проводить спортсмен или его Механик и только своими собственными инструментами.

2) Расстановка в предстартовой зоне (2–2–2) должна соответствовать стартовому построению. Расстояние между колоннами должно быть не менее 3 м.

3) Для информирования спортсменов показываются таблички «3 минуты», «2 минуты», «30 секунд». Если после подачи судьёй сигнала зелёным флагом спортсмен не может покинуть предстартовую зону по любой причине, и он просит помощь Механика (помощь может быть оказана только с разрешения судьи), то спортсмен после оказания помощи, может покинуть предстартовую зону только с разрешения судьи.

4) После подачи судьёй сигнала зелёным флагом спортсмены самостоятельно проезжают по трассе минимум один максимум два круга формирования («формовочных» кругов). Количество кругов формирования объявляется на собрании спортсменов (брифинге) или руководителем гонки перед началом заезда. Темп задает лидирующий спортсмен первого ряда стартовой расстановки.

Спортсмены должны самостоятельно сохранять своё место в стартовом построении в течение круга (кругов) формирования и придерживаться скорости, задаваемой лидирующим спортсменом. Можно использовать всю ширину трассы. Обгон запрещен. Если спортсмен не смог выехать из предстартовой зоны к моменту завершения первого круга формирования лидирующим спортсменом, то он считается не стартовавшим в данном заезде.

5) В случае остановки во время прохождения круга (кругов) формирования, спортсмен не должен начинать движения до проезда всех участников заезда. Однако спортсмен может занять своё место на старте до момента включения красного сигнала светофора. Во время прохождения круга формирования спортсмену запрещено тренировать (имитировать) старт.

6) Руководитель гонки или судья-стартёр может возобновить процедуру старта в прежнем построении, в случае, если на круге (кругах) формирования произошел какой-либо инцидент.

7) После прохождения круга (кругов) формирования спортсмены должны занять места на старте в соответствии со стартовой расстановкой. Расстановка на старте 2–2–2. Руководитель гонки (или судья-стартёр, уполномоченный руководителем гонки) находится на линии старта показывая красный флаг. Как только судьи в конце стартовой расстановки подадут сигнал зелёным флагом, что спортсмены заняли свои стартовые места, руководитель гонки (или судья-стартёр, уполномоченный руководителем гонки) уходит со стартовой линии и, в зависимости от типа светофора, запускает последовательное автоматическое включение пар линз в течение 4-5 секунд или включает красный сигнал светофора. Если спортсмен не может принять старт (например, заглох двигатель), то он должен сигнализировать об этом поднятием руки. Если к моменту включения красного сигнала светофора спортсмен отсутствовал на старте или находился в движении, то он стартует по сигналу судьи с линии старта.

8) В зависимости от типа светофора: в течение 2-3 секунд после включения последней пары красных линз светофор выключается. На трассах, оснащенных системой электронного хронометража с использованием индивидуальных датчиков, хронометраж заезда начинается с момента выключения светофора.

Порядок старта «с хода».

1) За 5 минут до назначенного времени старта все спортсмены со своими механиками этого заезда должны прибыть в предстартовую зону. После указанного времени спортсмен может занять своё место в предстартовой зоне только с разрешения КСК. В предстартовой зоне строго запрещается производить какие-либо работы с картом, за исключением корректировки давления в шинах, которую могут

проводить спортсмен или его механик и только своими собственными инструментами.

2) Расстановка в предстартовой зоне (2–2–2) должна соответствовать стартовому построению. Расстояние между колоннами должно быть не менее 3 м.

3) В классах, в которых двигатели оснащены стартером, механики должны покинуть предстартовую зону за 3 минуты до запланированного времени начала заезда. Будет показана табличка «3 минуты». Для информирования спортсменов далее показываются таблички «2 минуты», «30 секунд». Если после подачи судьёй сигнала зелёным флагом спортсмен не может покинуть предстартовую зону по любой причине, и он просит помощь механика (помощь может быть оказана только с разрешения судьи), то спортсмен после оказания помощи, может покинуть предстартовую зону только с разрешения судьи, и он должен принять старт с последнего ряда стартового построения независимо от количества кругов формирования.

4) После подачи судьёй сигнала зелёным флагом спортсмены самостоятельно проезжают по трассе минимум один максимум два круга формирования («формовочных» кругов). Количество кругов формирования объявляется на собрании спортсменов (брифинге) или руководителем гонки перед началом заезда. С тем чтобы спортсмены одного ряда не мешали друг другу (например, в поворотах), допускается движение на круге формирования в расстановке 1–1–1, но только до момента, когда спортсмены первого ряда начнут формирование стартового построения, после этого движение в только в расстановке 2–2–2. Темп задают спортсмены первого ряда стартовой расстановки. Спортсмены должны самостоятельно сохранять свое место в стартовом построении в течение круга (кругов) формирования и придерживаться скорости, задаваемой лидирующими спортсменами. Можно использовать всю ширину трассы. Обгон запрещен. Если спортсмен не смог выехать из предстартовой зоны к моменту завершения первого круга формирования лидирующим спортсменом, то он считается не стартовавшим в данном заезде.

5) В случае остановки во время прохождения круга (кругов) формирования, спортсмен не должен начинать движения до проезда всех участников заезда. Спортсмен может занять своё место в стартовом построении до красной линии. Спортсмен, не занявший своё место в стартовом построении до проезда первым рядом красной линии, должен занять место позади всех участников заезда.

6) Руководитель гонки или судья-стартёр может возобновить процедуру старта в прежнем построении, в случае, если на круге (кругах) формирования произошел какой-либо инцидент.

7) При подъезде к определённому руководителем гонки месту на трассе во время круга формирования, лидирующий спортсмен, предупредив других спортсменов поднятием руки, должен снизить скорость, с тем, чтобы спортсмен, занимающий вторую позицию, занял место в первом ряду. То же самое должны сделать спортсмены второго, третьего и так далее рядов, двигаясь уже в расстановке 2–2–2. На расстоянии 25 м до линии старта, параллельно ей, наносится жёлтая линия. Всем спортсменам запрещается увеличивать скорость до пересечения спортсменами первого ряда стартового построения жёлтой линии. Лидирующий спортсмен персонально отвечает за скорость и должен двигаться так, чтобы скорость подъезда к жёлтой линии составляла не более 15-20 км/час (скорость бегущего человека). До подачи стартового сигнала (выключения красного сигнала) спортсмены должны двигаться строго по размеченным стартовым коридорам. Наезд на ограничивающую стартовый коридор белую линию до подачи стартового сигнала, пенализируется (+3 секунды), пересечение белой линии стартового коридора пенализируется (+10 секунд).

8) Если руководитель гонки удовлетворен стартовым построением, то после пересечения жёлтой линии спортсменами первого ряда стартового построения, но до пересечения ими линии старта он выключает красный сигнал светофора. С момента выключения красного сигнала начинается хронометраж заезда. Если старт не дан, то спортсмены продолжают движение по трассе в режиме круга формирования. На трассах, оснащённых системой электронного хронометража с использованием индивидуальных датчиков, хронометраж заезда начинается с момента пересечения линии старта первым спортсменом.

Старт флагом. В случае поломки стартового светофора сигнал старта может подаваться флагом Федерации или организатора соревнования. О подаче сигнала старта флагом в случае поломки стартового светофора, спортсменов необходимо предупредить до выезда на старт (например, в предстартовой зоне). Судья-стартёр должен располагаться впереди линии старта таким образом, чтобы он был хорошо виден всем спортсменам.

При старте «с места»: стартовый флаг опущен и держится Судьей-стартёром около голени. После того как судьи на старте подадут сигнал о готовности заезда, судья-стартёр начинает плавно поднимать флаг вверх. После того как флаг поднят горизонтально, судья-стартёр делает паузу 3-5 секунд и резко поднимает флаг вверх. Начало резкого движения стартового флага вверх считается стартовой командой.

При старте «с хода»: судья-стартёр до приближения спортсменов первого ряда к жёлтой линии плавно поднимает стартовый флаг до горизонтального положения. Если судья-стартёр удовлетворен стартовым построением, то после пересечения жёлтой линии спортсменами первого ряда, но до пересечения ими линии старта он

резко поднимает флаг вверх. Начало резкого движения стартового флага вверх считается стартовой командой. Если старт не дан (флаг не поднят), то спортсмены продолжают движение в режиме круга формирования.

21.6.3. Фальстарт. Фальстартом при старте «с места» считается начало движения вперед карта с предписанной ему стартовой позиции до момента подачи стартовой команды. Фальстартом при старте «с хода» считается:

- 1) выезд из колонны до момента подачи стартовой команды;
- 2) скорость подъезда к жёлтой линии превышает 15-20 км/час.

Спортсмен, допустивший фальстарт, пенализируется. При старте «с места»:

1) принудительной остановкой на одном из кругов. При этом спортсмену показывается флаг фальстарта вместе с чёрной доской, на которую нанесён номер. Время остановки не может превышать 10 секунд. Место и время остановки объявляются спортсменам на собрании участников;

2) добавлением трех очков к окончательному результату заезда, если фальстарт допущен в квалификационных (отборочных) заездах (например, если используется система ABCD) и утешительных заездах;

3) добавлением 15 секунд к времени прохождения дистанции заезда, при условии использования системы электронного хронометража с использованием индивидуальных датчиков, если фальстарт допущен в финальных заездах официальных соревнований.

При старте «с хода»:

- 1) процедура старта повторяется, а виновный спортсмен ставится в последний ряд;
- 2), 3) так, как описано выше.

В случаях 2) и 3) виновному спортсмену показывается чёрно-белый флаг вместе с чёрной доской, на которую нанесён номер, и соответствующей табличкой («+ 3 секунды», «+ 15 секунд»).

21.6.4. Контрольные заезды. Как правило, проводятся на трассах, не оборудованных системой электронного хронометража. Контрольные заезды проводятся на дистанцию в три круга, первый из которых прогревочный, два других – зачётные. С момента выезда из закрытого парка на спортсмена налагаются условия гонок и, где бы он ни находился на трассе, ему не может быть оказана какая-либо посторонняя помощь, кроме той, которая требуется для удаления карта в безопасное место. Результат спортсмена определяется по лучшему времени прохождения одного из зачётных кругов. В случае равенства лучшего времени у двух или нескольких

спортсменов учитывается время другого круга. Если спортсмен прошёл лишь один круг из двух зачётных, то его результат определяется по времени прохождения этого круга. В случае поломки карта во время прохождения прогревочного или первого зачётного круга, спортсмен может повторно стартовать (информировав о поломке судью) в течение 10 последующих минут, но только на один зачётный круг.

21.6.5. Квалификация. Проводится на трассах, оборудованных системой электронного хронометража. Состоит из одной или двух сессий продолжительностью по 10-15 минут. С момента выезда из закрытого парка на спортсмена налагаются условия гонок и, где бы он ни находился на трассе, ему не может быть оказана какая-либо посторонняя помощь, кроме той, которая требуется для удаления карта в безопасное место. Допустимое количество карт на трассе в сессии – 36. Хронометрируется время прохождения спортсменом каждого круга в каждой сессии. Начало участия в сессии спортсмен определяет самостоятельно. Если спортсмен во время сессии остановился на трассе, съехал с трассы в ремонтную зону или в закрытый парк, то он уже не может продолжить участие в данной сессии. Результат спортсмена определяется по лучшему времени прохождения одного из кругов. В случае проведения двух сессий результат спортсмена определяется по лучшему времени прохождения одного из кругов в любой из двух сессий. В случае равенства лучшего времени у двух или нескольких спортсменов учитывается время следующего лучшего круга.

21.6.6. Заезды. Соревнование может состоять из нескольких заездов, состав которых определяется организатором соревнования и публикуется в программе. Состав заездов, при необходимости, может быть изменён, но право на внесение таких изменений имеет только коллегия спортивных комиссаров.

21.7. Кольцевые гонки.

21.7.1. Свободные хронометрируемые тренировки, квалификация, разминки.

Если участие в квалификации не обязательно, то спортсмены, не имеющие результата в квалификации должны стартовать после спортсменов, которые такой результат имеют. Минимальный интервал между последней квалификацией и стартом гонки и между гонками в одной зачётной группе или объединённого заезда должен быть не менее 1 часа.

В случае необходимости остановки тренировки, квалификации или разминки, на линии финиша показывается красный флаг, и включаются жёлтые мигающие сигналы светофора. Одновременно с этим красные флаги показываются на всех судейских постах. Все автомобили должны немедленно снизить скорость и без обгонов, соблюдая меры предосторожности, вернуться в боксы; остановка на полосе движения пит-лейн запрещена. Автомобили, не способные вернуться в боксы

самостоятельно, должны быть эвакуированы в безопасное место. Руководитель гонки может неоднократно прерывать тренировку (квалификацию) на время, которое по его усмотрению, необходимо для очистки трассы или эвакуации автомобилей. Только во время свободных тренировок (практики) руководитель гонки с согласия коллегии спортивных комиссаров может после прерывания заезда принять решение не возобновлять его. Если, по мнению коллегии спортивных комиссаров, остановка квалификации создана преднамеренно, спортсмену, имеющему отношение к этому, результат аннулируется.

В случае непредвиденных обстоятельств КСК вправе сократить время квалификации до 10 минут. Никакой протест относительно причин прерывания тренировки, квалификации или разминки не принимается.

Все круги, пройденные во время хронометрируемой тренировки, принимаются во внимание для определения стартовой позиции спортсмена. После окончания тренировки, квалификации или разминки спортсмены могут пересечь линию финиша (хронометража) один раз.

Использование трассы для тренировок вне отведенного для этого времени влечёт немедленное исключение нарушителя из соревнования.

Никакие результаты тренировок, квалификаций и разминок не могут быть учтены при подведении окончательного результата соревнования. Если участие в квалификации обязательно, то коллегией спортивных комиссаров могут быть допущены к старту в гонке спортсмены, которые не имеют результата в квалификации по каким-либо причинам. Однако они могут быть допущены только при условиях, что:

- 1) не будет превышена ёмкость трассы;
- 2) спортсмены соответствуют всем требованиям безопасности, включая знание трассы;
- 3) спортсмены, допущенные таким образом, должны размещаться после тех, кто имеет результат в квалификационных заездах.

21.7.2. Брифинг. Предпочтительно проводить Брифинг за день до старта гонок. Брифинг проводит руководитель гонки. Все спортсмены, которые допущены к участию в гонке и их представители под угрозой штрафа или исключения обязаны присутствовать на брифинге все время его проведения, а информация, объявленная на брифинге, должна быть выдана спортсменам в письменной форме. Если руководитель гонки сочтёт необходимым провести дополнительный брифинг, он может быть проведён с согласия коллегии спортивных комиссаров. Время и место проведения дополнительного брифинга должно быть объявлено спортсменам и представителям заранее.

21.7.3. Стартовая решётка. К старту в гонке не допускаются спортсмены, не проехавшие 3-х последовательных кругов в любой из тренировок. Окончательная расстановка на стартовой решётке должна быть опубликована после утренней разминки (после квалификации) в день гонки. Любой заявитель чей автомобиль(и) не может по какой-либо причине выйти на старт (или у кого достаточно оснований считать, что его автомобиль не будет готов выйти на старт) обязан информировать об этом руководителя гонки как можно раньше. Если один или больше автомобилей отказываются от выезда на старт, стартовая решетка должна быть соответственно сомкнута. Протокол старта должен быть изменён, но, опубликован не позднее, чем за 45 минут до старта.

Стартовая решётка составляется в соответствии с достигнутым каждым спортсменом лучшим временем прохождения круга в квалификации. Если два или больше спортсмена показывают одинаковое лучшее время, приоритет получает тот спортсмен, который показал это время первым.

Место расположения первой стартовой позиции определено паспортом и лицензией на трассу. Стартовая решётка должна быть нанесена в шахматном порядке, а дистанция между соседними позициями должна быть не меньше 6 м. Точное расстояние указывается в паспорте на трассу.

Въезд на стартовую решётку должен быть закрыт за 5 минут до назначенного времени старта. После этого времени любой автомобиль, который не занял свою позицию на стартовой решётке, не выпускается на неё, и будет стартовать с последней стартовой позиции.

21.7.4. Процедура старта.

Стартовый сигнал подаётся погашением красных огней стартового светофора. Во время старта гонки сигнальная платформа должна быть полностью свободна от людей, за исключением уполномоченных лиц. Все лица должны покинуть сигнальную платформу и Полосу движения, когда автомобили уйдут на прогревочный круг. Вернуться можно после прохождения автомобилем безопасности, замыкающим пелетон, стартовой линии, при условии, что стартовая команда дана.

За 15 минут перед назначенным временем начала прогревочного круга, после показа таблички «15», автомобили могут покидать пит-лейн, совершая ознакомительный круг. Остановки во время прохождения ознакомительного круга запрещены. В конце этого круга они должны остановиться на стартовой решётке в порядке, предусмотренном стартовой расстановкой, и заглушить свои двигатели. Если они совершают больше чем один ознакомительный круг, автомобили должны между каждым кругом обязательно проезжать через пит-лейн, значительно снизив

скорость, ни в коем случае не проезжая через стартовую решётку. Все работы, связанные с монтажом/демонтажом деталей должны быть завершены до подачи сигнала 5 минутной готовности.

За 5 минут до назначенного времени начала прогревочного круга выезд с пит-лейн и въезд на стартовую решётку, должны быть закрыты. Если автомобиль в это время уже находился на трассе, то он должен стартовать с последней стартовой позиции. Любой автомобиль, который остался в боксах, может стартовать из пит-лейн, но только с разрешения судей. Он может двигаться к выезду из пит-лейн только с спортсменом за рулем. Автомобиль, не успевший выехать на трассу до показа таблички «5», остаётся на пит-лейн. Он сможет стартовать из пит-лейн по команде судьи на выпуске, после подачи стартовой команды и только вслед за последним стартовавшим автомобилем.

Приближение времени начала прогревочного круга объявляется сигнальными табличками, показывающими 15 минут, 5 минут, 3 минуты, 1 минуту и 15 секунд до начала прогревочного круга. Показ каждой таблички должен сопровождаться звуковым сигналом. Эти таблички имеют следующие значения:

1) Табличка «15»;

2) Табличка «5». При подаче сигнала 5 минут все, исключая спортсменов, официальных лиц и технического персонала команд должны покинуть стартовую решётку. После подачи этого сигнала все автомобили на стартовой решётке должны находиться с установленными колёсами. Нарушение этого требования наказывается по решению КСК. После подачи этого сигнала замена шин может производиться только на пит-лейн;

3) Табличка «3»: до подачи стартовой команды осталось 3 минуты. Автомобили должны стоять на колёсах.

4) Табличка «1»: двигатели должны запускаться спортсменами, сидящими в своих автомобилях или механиками. Технический персонал команды должен покинуть стартовую решетку до показа таблички 15 секунд.

5) Табличка «15»: через 15 секунд после показа этой таблички зелёный флаг показывают взмахами перед решеткой, что служит командой автомобилям начать прогревочный круг, сохраняя свой стартовый порядок, скорость которым задается автомобилем безопасности. В течение прогревочного круга запрещено резкое ускорение, имитирующее старт, а строй должен быть плотный насколько это возможно. Любые остановки на прогревочном круге запрещены. Если автомобиль остановился (по технической причине или в результате разворота или съезда с трассы), либо потерял ход и не может поддерживать темп, заданный автомобилем безопасности, спортсмен обязан подать сигнал и, пропустив весь пелетон, двигаться

к месту старта (при этом он будет стартовать с последней стартовой позиции) или в боксы. В таком случае его стартовое место должно оставаться свободным.

Любой спортсмен, который неспособен стартовать на прогревочный круг должен сигнализировать об этом. После того, как все автомобили стартовали на прогревочный круг, его механики, если это необходимо для запуска двигателя, могут толкать автомобиль по трассе под наблюдением судей. Такой автомобиль может стартовать на прогревочный круг, но ему запрещено обгонять другие движущиеся автомобили. Если двигатель не запустился, он должен быть перемещен толканием во въезд или выезд с пит-лейн (как укажет спортсменам руководитель гонки на брифинге), где механики смогут продолжить попытки завести его.

На прогревочном круге автомобили могут следовать за автомобилем безопасности (на котором включены жёлтые огни) по трассе, используя всю её ширину. Автомобиль, стартующий с первой позиции, держит дистанцию до автомобиля безопасности, равную 5 корпусам автомобиля или приблизительно 20 м. Во время прохождения прогревочного круга спортсмены должны поддерживать темп движения автомобиля безопасности. Обгон запрещён, если только впереди идущий спортсмен не останавливается так, как указано в следующей статье. В этом случае спортсмену, следовавшему за ним, разрешается занять образовавшееся свободное место перед собой. За обгон на прогревочном круге спортсмен будет пенализирован в гонке по решению КСК. Обгоном на прогревочном круге считается исчезновение зазора между автомобилями.

Обгоны в течение прогревочного круга допустимы, если только автомобиль задерживается, когда покидает позицию на стартовой решётке, и автомобили, идущие сзади, не могут избежать обгона этого автомобиля без того, чтобы чрезмерно задержаться на старте. В этом случае задержавшиеся спортсмены так же могут обгонять, для того чтобы восстановить первоначальный стартовый порядок.

Любой спортсмен, задержавшийся на стартовой решётке, не должен обгонять другие движущиеся автомобили, если он был неподвижен, когда все остальные автомобили пересекли линию старта, в этом случае он должен занять место позади пелетона автомобилей, движущихся за автомобилем безопасности. Если такая задержка произошла у более чем одного спортсмена, то они должны выстроиться в том порядке, в котором они покинули стартовую решётку.

Спортсмены, которые не могут поддерживать темп автомобиля безопасности, обязаны сместиться к краю трассы, поднять руку или открыть дверь и пропустить всех. Такие автомобили, мимо которых проехали другие, стартуют с последней позиции, то есть до подачи стартового сигнала им запрещён обгон.

Любой автомобиль, который не сможет стартовать на прогревочный круг или

сохранить стартовый порядок во время прогревочного круга должен стартовать в гонке позади последней линии стартовой решётки и должен быть неподвижен (при старте с места) в момент включения красного света. Если автомобиль в этот момент находился в движении, он должен захватить на пит-лейн, снизив скорость или быть убран с трассы в наиболее безопасное место. Он может стартовать из пит-лейн.

В ходе процедуры старта, в любой момент, начиная с момента показа таблички «15», старт может быть задержан. В этом случае спортсменам подается сигнал табличкой с надписью «СТАРТ ЗАДЕРЖАН». В случае уже начавшегося прогревочного круга автомобиль безопасности снижает скорость и останавливается на стартовой решётке, за ним останавливаются все автомобили в порядке, определенном стартовым протоколом. Отставшие во время прогревочного круга автомобили могут занять на стартовой решётке свои места, однако автомобили, находящиеся вне трассы или неспособные самостоятельно по ней двигаться, должны быть отбуксированы в пит-лейн. После устранения причин задержки весь предстартовый отсчёт и вся процедура старта повторяется с подачи сигнала «5» за исключением п. 15.4 ниже.

Организатор соревнования обязан обеспечить съёмку минимум двумя видеокамерами процесса старта от показа таблички «5 минут» до покидания последним автомобилем стартовой решётки. В поле зрения хотя бы одной камеры должен быть стартовый светофор. Рекомендуется, чтобы обе видеокамеры записывали и показывали на экране текущее время. КСК должна иметь возможность оперативного просмотра сделанной записи.

21.7.4.1. Старт с места. Для гонки со стартом с места, впереди соревнующихся автомобилей на прогревочном круге может находиться автомобиль безопасности, а пелетон сопровождаться позади автомобилем быстрого вмешательства. Автомобили, возвращающиеся на стартовую решётку после прогревочного круга должны остановиться на предназначенных для них местах на стартовой решётке, не выключая двигатели, при этом они должны быть в пределах обозначенной стартовой позиции. Как только все автомобили займут свои места и остановятся – судья-стартёр должен показать табличку «10 секунд», а пятью секундами позже – включить красный свет стартового светофора. Через 2...3 секунды, после того как включен красный свет, он гаснет, что обозначает старт гонки. С этого момента начинается хронометраж гонки.

В случае необходимости в конце прогревочного круга, руководитель гонки может дать указание проехать дополнительные прогревочные круги. Если были пройдены дополнительные прогревочные круги, дистанция гонки сокращается на количество пройденных дополнительных прогревочных кругов.

Если в момент постановки на стартовую решётку в конце прогревочного круга,

у автомобиля заглох двигатель, и он не заводится, но при этом он не мешает другим спортсменам занять свои места на решётке, спортсмен такого автомобиля должен немедленно подать сигнал, подняв руку или открыв дверь. Старт не отменяется. Судья с ближайшего поста должен предупреждать жёлтым флагом движущиеся автомобили. Другие автомобили должны сохранять свои позиции на стартовой решётке и не занимать освободившиеся места. Если проблема возникает, когда автомобили достигли стартовой решетки в конце прогревочного круга, применяется следующая процедура:

1) Если возникли проблемы, способные подвергнуть опасности дальнейшую стартовую процедуру: спортсмен, у которого возникли проблемы, должен немедленно сигнализировать об этом. Если руководитель гонки считает, что необходим дополнительный прогревочный круг, то через 2 секунды после включения жёлтых мигающих световых сигналов, означающих прерывание стартового отсчёта, включаются зелёные световые сигналы, а на линии старта показывается табличка «ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОГРЕВОЧНЫЙ КРУГ».

2) Если возникли иные проблемы, гонка не может стартовать, и руководитель гонки принимает решение задержать старт: включаются жёлтые мигающие световые сигналы, означающих прерывание стартового отсчёта, и, в случае если пятисекундный отсчёт начался, красные световые сигналы остаются включёнными в положении на момент прерывания процедуры старта, а на линии старта показывается табличка «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» и, при необходимости, красный флаг. Все двигатели должны быть выключены, а процедура старта, после устранения всех возникших проблем, повторяется с положения «5 минут».

3) В обоих вышеописанных случаях 1) и 2) дистанция гонки уменьшается на один круг.

4) Если, после подачи стартовой команды, автомобиль остался неподвижным на стартовой решётке, судьи дистанции должны убрать автомобиль со стартовой решётки самым быстрым путём. Если спортсмен сумеет запустить двигатель, пока его автомобиль не перемещают, он может присоединиться к гонке.

5) Если спортсмен не сможет запустить двигатель, его механики могут попытаться запустить его на пит-лейн. Если двигатель завёлся, спортсмен может присоединиться к гонке. При этом спортсмен и механики должны следовать инструкциям судей дистанции во время такой процедуры.

Дистанция гонки, тем не менее, будет считаться полной, независимо от того, как часто эта процедура повторяется и насколько она укоротилась. Если даже проводится больше одной процедуры старта, на стартовой решётке никакая дозаправка не допускается.

Начало движения автомобиля с начала включения и до момента погашения красных огней стартового светофора является фальстартом и пенализируется по решению КСК.

21.7.4.2. Старт с хода. Для гонки со стартом с хода, впереди соревнующихся автомобилей на прогревочном круге должен находиться автомобиль безопасности, а пелетон сопровождаться позади автомобилем быстрого вмешательства. Когда автомобиль безопасности погасил жёлтые огни, спортсмены должны образовать две плотные колонны, выдерживая безопасную дистанцию. Оба автомобиля в первой шеренге должны двигаться, не опережая друг друга, с постоянной скоростью задаваемой автомобилем безопасности. Под угрозой наказания за фальстарт запрещено изменять скорость, провоцировать опережение друг друга и выходить из колонны впереди идущих автомобилей. Изменение позиции в колонне влево или вправо запрещается и считается фальстартом.

Если руководитель гонки считает, что колонны плотные, он подаёт команду автомобилю безопасности покинуть трассу. Автомобили продолжают самостоятельно двигаться по трассе двумя параллельными колоннами по размеченным позициям стартовой решётки к линии старта, поддерживая скорость, заданную автомобилем безопасности. В стартовом светофоре горят красные огни. Сигнал старта подаётся стартовым светофором, в котором гаснут красные огни, когда первые автомобили находятся не ближе 50 м от стартовой линии. Обгон запрещён, пока не будет дан сигнал старта.

Если спортсмены нарушили порядок или возникли другие препятствия, то до окончания прогревочного круга руководитель гонки может обязать автомобиль безопасности пройти дополнительный прогревочный круг. В этом случае он продолжает движение с включенными жёлтыми огнями. Такое решение может приниматься руководителем гонки неоднократно, до тех пор, пока спортсмены не подойдут к линии старта в строгом порядке.

Если после ухода автомобиля безопасности, старт не дан – красные огни в светофоре продолжают гореть. Все судейские посты показывают жёлтые флаги. Лидер должен двигаться по трассе, сохраняя скорость, а все остальные – свои места, как на прогревочном круге, пока лидер не догонит автомобиль безопасности, после чего процедура старта будет продолжена.

Фальстартом считается увеличение или уменьшение скорости или выход из колонны, исключая случай, когда впереди идущий спортсмен информирует о невозможности поддерживать темп колонны, и обгон до подачи стартовой команды. Фальстарт наказывается по решению КСК.

Дистанция гонки сокращается на количество пройденных дополнительных

прогревочных кругов.

При принятии решения о применении «дождевых шин» после показа таблички «5», но до подачи стартовой команды, участникам даётся возможность заменить шины на «дождевые». Показывается табличка «Старт задержан» и процедура отсчёта времени перед стартом начинается вновь с 15-ти минутной готовности.

21.7.5. Остановка гонки или тренировки.

21.7.5.1. Если возникла необходимость остановить гонку, руководитель гонки должен распорядиться показать красный флаг на линии старта. Одновременно красные флаги должны быть показаны на всех судейских постах дистанции. Решение остановить гонку может принять только руководитель гонки (или в его отсутствии его заместитель). Когда сигнал остановки дан, все автомобили должны незамедлительно снизить скорость и проследовать в направлении расположения линии красного флага или к тому месту перед стартовой решеткой, где находится судья с красным флагом, принимая во внимание, что:

1) классификация в гонке или порядок расположения спортсменов при её возобновлении определяется по полным кругам, которые прошёл лидер на момент остановки гонки;

2) на трассе могут находиться гоночные и сервисные автомобили;

3) трасса может быть полностью заблокирована из-за аварии;

4) погодные условия могут сделать трассу непригодной для движения с гоночной скоростью;

5) выезд с пит-лейн будет закрыт;

6) на любого спортсмена, заехавшего на пит-лейн или чей автомобиль был перемещён со стартовой решётки на пит-лейн, после остановки гонки, будет наложен штраф;

7) механики могут осуществлять работу с автомобилями, остановившимися позади линии красного флага или на пит-лейн, однако эта работа не должна препятствовать возобновлению гонки.

Все автомобили будут находиться перед линией красного флага или красным флагом до тех пор, пока по указанию судей не отправятся на вторую часть гонки, в пит-лейн или проследуют в закрытый парк. Если в момент остановки гонки автомобиль или несколько автомобилей находились на пит-лейн, то по команде руководителя гонки после устранения причин её остановки они совершают круг и направляются на стартовую решётку.

21.7.5.2. Процедура, которой нужно следовать в зависимости от

соответствующего количества кругов, пройденных лидером перед сигналом руководителя гонки остановить гонку:

Случай А: Пройдено меньше, чем два полных круга. Если гонка может стартовать снова, должны применяться следующие положения:

1) Первоначальный старт аннулируется и не принимается во внимание.

2) Дистанция повторно стартовавшей гонки должна быть полной установленной дистанцией гонки.

3) Спортсмены, которые были допущены до участия в гонке, должны иметь право для повторного старта как в том их автомобиле, в котором они приняли первый старт, так и в запасном автомобиле (если наличие запасного автомобиля предусмотрено регламентом (положением) спортивного соревнования). Спортсмены, не вышедшие на повторный старт, считаются не стартовавшими в гонке.

4) После устранения причин остановки гонки процедура старта начинается с сигнала 5-минутной готовности.

Случай Б: Пройдено два или больше полных круга, но меньше чем 75 % от установленной дистанции гонки (округляемой в меньшую сторону к целому количеству кругов). Если гонка может стартовать снова, должны применяться следующие положения:

1) Гонка будет считаться состоящей из двух частей. Первая считается финишировавшей, когда лидирующий автомобиль пересёк линию финиша на предпоследнем круге перед остановкой гонки.

2) Дистанция второй части должна быть равной установленной дистанции гонки за вычетом первой части (круг, на котором произошла остановки гонки, не принимается в расчёт).

3) При расстановке автомобилей на вторую часть гонки, порядок их расположения будет определяться по последней точке (последнему сектору) в которой представляется возможным определить положение всех автомобилей на трассе на момент остановки гонки.

4) Только автомобили, которые приняли участие в первой части, имеют право стартовать во второй, и только если они возвратились на стартовую решётку или боксы своим ходом и по разрешённой дистанции.

5) Запасной автомобиль не может быть допущен.

6) Дозаправка или удаление топлива не допускается.

7) Если гонка была остановлена по соображениям безопасности из-за дождя, надпись «ДОЖДЬ» должна быть показана на линии старта. На автомобили должны

быть установлены «дождевые шины». Замену колёс в этом случае можно производить на стартовой решётке.

8) После устранения причин остановки гонки процедура старта начинается с сигнала 5-и минутной готовности.

9) Автомобиль безопасности занимает место перед автомобилями, находящимися за линией красного флага или линией старта.

10) Сигналы до возобновления гонки должны подаваться через соответствующие промежутки времени и сопровождаться звуковыми сигналами.

11) При включении зелёных сигналов светофора гонка возобновляется позади автомобиля безопасности.

Случай В: Пройдено 75 % или больше установленной дистанции гонки (округляемой в меньшую сторону к целому количеству кругов). Автомобили должны быть направлены прямо в закрытый парк, а гонка будет считаться законченной, когда лидирующий автомобиль пересёк линию финиша на предпоследнем круге перед остановкой гонки.

21.7.6. Автомобиль безопасности. Должен обозначаться сзади и боков надписями «SAFETY CAR», буквами размером подобным гоночным номерам. Он должен иметь на крыше два жёлтых проблесковых маячка и один зелёный, каждый из которых должен обеспечиваться электроэнергией от разных электрических цепей. Им должен управлять водитель, имеющий опыт выступления в кольцевых гонках. В нём также должен находиться судья, способный распознать все соревнующиеся автомобили, и поддерживающий постоянный контакт с пунктом управления гонкой.

21.7.6.1. Старт гонки. За 15 минут перед назначенным временем старта автомобиль безопасности должен занять позицию перед стартовой решёткой и оставаться там пока не будет подан сигнал «5». С момента подачи сигнала он должен проехать полный круг и въехать в пит-лейн.

Место перед стартовой линией занимает автомобиль безопасности, который поведет пелетон на прогревочный круг. По команде «1» он должен включить жёлтые маячки. Место за последней стартовой позицией занимает автомобиль безопасности, который будет сопровождать пелетон на прогревочном и первом кругах. Во время движения на нём включён зелёный сигнал. В конце первого круга он заедет в пит-лейн или займёт место, предусмотренное планом безопасности.

В исключительных случаях (например, сильный дождь) гонка может стартовать позади автомобиля безопасности. В этом случае пятиминутным сигналом считаются включенные жёлтые проблесковые маячки. Это сигнал спортсменам, что гонка начнётся позади автомобиля безопасности. Когда на основном светофоре

включаются одновременно жёлтые мигающие сигналы вместе с зелёными, автомобиль безопасности покинет стартовую решётку, за ним проследуют автомобили, не нарушая стартовой расстановки. В этом случае не будет никакого прогревочного круга, и гонка начнется, когда на основном светофоре включаются одновременно жёлтые мигающие сигналы вместе с зелёными.

21.7.6.2. Нейтрализация гонки. Рестарт. Автомобиль безопасности применяется для нейтрализации гонки по решению руководителя гонки. Он может быть применён, только если участник соревнований или должностное лицо находится в непосредственной физической опасности или затруднён проезд по трассе, но обстоятельства таковы, что остановка гонки не требуется.

Когда даётся распоряжение применить автомобиль безопасности в течение гонки, все судейские посты (включая линию старта) должны показывать взмахами жёлтые флаги и таблички «SC» которые должны сохраняться, пока вмешательство не закончено. По команде руководителя гонки автомобиль безопасности с включёнными жёлтыми проблесковыми маячками должен стартовать из пит-лейна или другого, предусмотренного планом безопасности места, о котором спортсмены должны быть проинформированы, и выехать на трассу независимо от того, в каком месте трассы находится лидер.

Все соревнующиеся автомобили должны выстроиться в линию позади автомобиля безопасности на расстоянии не больше пяти корпусов автомобиля и поддерживать темп, задаваемый им. Любые обгоны запрещены, если автомобилю не разрешают сделать это из автомобиля безопасности. Разрешением к обгону автомобиля безопасности является включение зелёного проблескового маяка. По этой команде спортсмены по одному по очереди обгоняют автомобиль безопасности до тех пор, пока за ним не окажется лидер гонки. Автомобили, которые обогнали автомобиль безопасности, должны продолжить движение на пониженной скорости, без обгонов, пока не достигнут пелетона позади автомобиля безопасности.

Автомобиль безопасности должен использоваться, по меньшей мере, до тех пор, пока лидер не окажется за ним, а когда имеется больше одного автомобиля безопасности – все автомобили находятся в одном секторе с ним.

Когда автомобиль безопасности находится на трассе, соревнующиеся автомобили могут останавливаться на пит-лейн, но возвратиться на трассу они могут только когда на выезде из пит-лейн горит зелёный световой сигнал. Этот сигнал будет подаваться постоянно, кроме момента, когда автомобиль безопасности и цепочка автомобилей, следующих за ним, приближаются или проходят выезд с пит-лейн. Автомобиль, возвращающийся на трассу, должен двигаться с пониженной скоростью, пока не достигнет конца цепочки автомобилей, следующих за автомобилем безопасности.

В определённых обстоятельствах руководитель гонки может дать команду автомобилю безопасности проследовать через пит-лейн. В этом случае, жёлтые маячки должны оставаться включёнными, все автомобили направляются на пит-лейн без обгонов. Любой автомобиль, въезжающий на пит-лейн в этих обстоятельствах, может останавливаться у своих боксов.

Когда все причины, приведшие к нейтрализации гонки, будут устранены, руководитель гонки отдаст указание автомобилю безопасности покинуть трассу. В этом случае на автомобиле безопасности должны быть выключены проблесковые маячки, что будет сигналом соревнующимся автомобилям, что автомобиль безопасности возвратится на пит-лейн в конце круга. С этого момента первый автомобиль позади автомобиля безопасности может устанавливать темп и, если это необходимо, увеличить расстояние более 5-и кратной длины автомобиля, позади него. Как только автомобиль безопасности въедет в зону пит-лейн флаги и таблички на судейских постах должны быть убраны.

Сигналом к продолжению гонки (рестарт) является команда, подаваемая на линии старта взмахами зелёным флагом. Все судейские посты, начиная с первого, должны показывать зелёные флаги. Обгоны строго запрещены до тех пор, пока автомобиль не пересёк линию старта. Зелёные флаги убирают после прохождения одного круга. Опережение одного автомобиля другим до линии старта пенализируется по решению КСК.

Каждый полный круг, в то время, когда используется автомобиль безопасности, должен быть засчитан как круг в гонке.

21.8. Кросс.

21.8.1. Структура соревнования.

1) Тренировки:

первая тренировка;

вторая тренировка.

2) Квалификационные заезды:

1 серия;

2 серия;

3 серия.

3) полуфиналы и финал.

21.8.2. Тренировки и брифинг спортсменов. Брифинг проводится перед свободными практиками.

Для каждой дисциплины проводятся 2 тренировки. Порядок выхода на первую тренировку – по возрастанию стартовых номеров, порядок выхода на вторую – по убыванию стартовых номеров. Дистанция каждой тренировки 4 круга. Первый круг разгонный, следующие три – хронометрируемые.

Лучшее время круга двух хронометрируемых тренировок определяет позицию пилота на 1 серии квалификации. При равенстве результатов у двух или нескольких спортсменов сравниваются результаты другого круга, при дальнейшем равенстве или невозможности применения данного метода приоритет определяется жребием. Спортсмен, который не проехал ни одного круга в хронометрируемых тренировках допускается к старту в 1 серии квалификации по решению КСК. Во время каждого тренировочного заезда на дистанции одновременно может быть не более 1 автомобиля на 120 м дистанции круга.

21.8.3. Общие правила для квалификационных заездов (хитов) и финалов.

Стартовая решётка размечается на 10 автомобилей, расставленных в четыре ряда по схеме 3-2-3-2. Спортсмен, имеющий лучший результат в классификации, по которой ведётся расстановка, выбирает себе место на старте в пределах стартовой разметки первого ряда. Спортсмен, занимающий второе место, может, в свою очередь, выбрать одно из двух оставшихся мест. Такая возможность выбора также распространяется на 2-й, 3-й и 4-й ряды, но выбирать ряды запрещается. Если по каким-то причинам спортсмен не может принять участие в серии, его место не может быть занято другим спортсменом. Стартовые позиции должны быть размечены на стартовом поле. Минимальное расстояние между рядами – 8 м. Автомобили должны быть построены в шахматном порядке.

Дистанция каждого квалификационного заезда – 5 кругов, дистанция полуфиналов – 6 кругов, дистанция финального заезда – 7 кругов.

Результаты в заездах определяются в соответствии со следующими правилами:

1) Спортсмены, прошедшие установленное количество кругов классифицируются в соответствии с порядком, в котором они пересекли финишную линию;

2) Спортсмены, не прошедшие установленное количество кругов, классифицируются в соответствии с их количеством и порядком прохождения последнего из них.

21.8.4. Квалификационные заезды. В каждом классе предусмотрено три квалификационных заезда. При количестве стартующих более 10 – три серии квалификационных заездов. Распределение стартовых позиций в квалификационных заездах (сериях) осуществляется следующим образом:

1-я серия заездов: согласно результатам хронометрируемых тренировок.

2-я серия заездов: согласно результатам первой серии квалификационных заездов.

3-я серия заездов: согласно результатам второй серии квалификационных заездов.

При количестве стартующих более 10 они делятся на группы с одинаковым количеством автомобилей (разница плюс-минус один автомобиль). Максимальное количество автомобилей, стартующих в одной группе – 10. Заезды с наименьшим количеством автомобилей проводятся последними в каждой серии. Распределение спортсменов по группам в каждой серии и расстановка на старте каждого заезда осуществляется в соответствии со следующим примером:

Если проводятся три заезда, первый спортсмен занимает первую стартовую позицию в первом заезде, второй спортсмен занимает первую стартовую позицию во втором заезде, третий спортсмен занимает первую стартовую позицию в третьем заезде. Четвёртый спортсмен занимает вторую позицию в первом заезде, пятый спортсмен занимает вторую позицию во втором заезде и так далее до последнего спортсмена.

После хронометрируемых тренировок, первой и второй серии квалификационных заездов публикуются списки стартующих с первого по последнее место. Места автомобилей, отсутствующих на стартовых позициях, остаются свободными.

Система начисления баллов в квалификационных заездах. Спортсмен, пришедший первым, получает один балл, вторым – два, третьим – три и так далее. Спортсмены, которые не стартовали в заезде, получают 90 баллов. Спортсмены, которые были исключены из заезда, получают 95 баллов. Спортсмены, не прошедшие установленное количество получают дополнительные 5 баллов.

По окончании всех квалификационных заездов, создается промежуточная классификация в порядке возрастания суммы баллов двух лучших результатов. Если у соревнующихся равное количество баллов, решающими считаются баллы, полученные в заезде, которые не были зачтены. При дальнейшем равенстве решающим является лучшее время любого из заездов, в которых соревнующиеся прошли наибольшее одинаковое количество кругов, если и в этом случае наблюдается равенство – сравнивается лучшее время оставшихся заездов с наибольшим одинаковым количеством кругов. В случае если одинакового количества кругов со временем нет, преимущество будет иметь спортсмен прошедший большее количество кругов. Спортсмены, набравшие по итогам квалификации не более 21 очка, получают право стартовать в полуфиналах/финале.

Первые десять из них получают очки в зачёт многоэтапного соревнования:

1-ый – 10 очков; 2-ой – 9 очков; 3-ий – 8 очков; 4-ый – 7 очков; 5-ый – 6 очков; 6-ой – 5 очков; 7-ой – 4 очка; 8-ой – 3 очка; 9-ый – 2 очка; 10-ый – 1 очко.

21.8.5. Полуфиналы и финал. Если по результатам квалификационных заездов к финальным/полуфинальным заездам допущено как минимум 14 спортсменов – проводятся 2 полуфинала для лучших 20. Если по какой-то причине спортсмен (или спортсмены) не могут принять участие в полуфинале (на момент начала формирования стартовой решетки) – они будут заменены следующими пилотами, допущенными до полуфиналов по результатам квалификационных заездов, которые будут стартовать последними. Остальные спортсмены перемещаются вверх, занимая места выбывших участников. При 13 и менее спортсменах, допущенных к финальным / полуфинальным заездам – полуфиналы не проводятся, и не более 10 лучших спортсменов из числа допущенных к участию в полуфиналах сразу попадают в финал. При этом, если по какой-то причине спортсмен (или спортсмены) не могут принять участие в финале (на момент начала формирования стартовой решетки) – они будут заменены следующими пилотами, допущенными до финала по результатам квалификационных заездов, которые будут стартовать последними. Остальные спортсмены перемещаются вверх, занимая места выбывших участников.

В первом полуфинале участвуют 1-й, 3-й, 5-й 19-й, во втором полуфинале 2-й, 4-й, 6-й 20-й.

Классификация спортсменов в полуфиналах/финалах осуществляется в следующем порядке:

1) Спортсмены, прошедшие установленное количество кругов, классифицируются в порядке пересечения линии финиша;

2) Спортсмены, не прошедшие установленное количество кругов, классифицируются по количеству пройденных кругов;

3) Спортсмены, совершившие два фальстарта, классифицируются в порядке стартовой ведомости перед не стартовавшими;

4) Спортсмены, не стартовавшие в полуфинале/финале, классифицируются в порядке стартовой ведомости.

5) КСК может переместить спортсмена на любое место в итоговой классификации, наложив пенализацию за неспортивное поведение.

По результатам полуфиналов проводится финальный заезд. В него попадают спортсмены, занявшие с 1-ого по 5-ое место в полуфиналах. С первого ряда в финале стартуют спортсмены, занявшие 1 место в полуфиналах (приоритет в выборе позиции у обладателя лучшего результата по итогам квалификационных заездов) и

тот спортсмен, занявший 2 место в полуфинале, чей результат по итогам квалификационных заездов лучше. Дальнейшее формирование стартовой решетки происходит по тому же принципу.

Места с 11-го по 20-е распределяются следующим образом: 11-12 место – спортсмены, занявшие 6-е место в полуфиналах, 13-14 место – спортсмены, занявшие 7-е место в полуфиналах и так далее. Лучшее место в каждой паре у обладателя лучшего результата по итогам квалификационных заездов. Если полуфиналы не проводились – стартовый порядок финала формируется в соответствии с результатами квалификационных заездов для лучших 10 спортсменов.

Если спортсмен не смог стартовать в финальном заезде (в случае проведения полуфиналов), его место остаётся свободным и не может быть занято другим спортсменом. По итогам финальных заездов очки в зачёт многоэтапного соревнования будут начисляться по итоговой классификации в соответствии со следующей шкалой:

1-е место – 25 очков; 2-е – 22 очка; 3-е – 20 очков; 4-е – 18 очков; 5-е – 16 очков; 6-е – 15 очков; 7-е – 14 очков; 8-е – 13 очков; 9-е – 12 очков; 10-е – 11 очков; 11-е – 10 очков; 12-е – 9 очков; 13-е – 8 очков; 14-е – 7 очков; 15-е – 6 очков; 16-е – 5 очков; 17-е – 4 очка; 18-е – 3 очка; 19-е – 2 очка; 20-е – 1 очко.

В зачёт многоэтапного соревнования идёт сумма, набранных спортсменом на данном этапе: очков за квалификационные заезды и очков по итогам финальных заездов.

21.8.6. Система отборочных заездов и финала.

21.8.6.1. Свободная и хронометрируемая тренировки. Организатор соревнования обязан предоставить спортсменам проехать на свободной тренировке не менее 3-х кругов.

Хронометрируемая тренировка состоит из 3 кругов, начиная с выхода первого автомобиля на трассу, при этом хронометраж начинается со 2-го круга. По итогам хронометрируемой тренировки оформляется Протокол хронометрируемой тренировки, который содержит список спортсменов в порядке ухудшения их результатов (времени лучшего круга). При равенстве результатов у двух или нескольких спортсменов сравниваются результаты другого круга, при дальнейшем равенстве или невозможности применения данного метода приоритет определяется по жеребьевке. Спортсмен, который не проехал ни одного круга в свободной или хронометрируемой тренировке, или не имеющий результата в хронометрируемой тренировке, может быть допущен к старту в заездах только по решению КСК.

21.8.6.2. Отборочные и финальные заезды. В зависимости от количества

спортсменов, заезды могут состоять из нескольких уровней отборочных и финальных заездов (финалы, полуфиналы, четвертьфиналы, 1/8-финалы и так далее). На каждом уровне проводится несколько заездов, по результатам которых определяется состав участников и расстановка на старте заездов более высокого уровня. Чтобы попасть в заезд следующего уровня (за исключением финала «Б»), спортсмен должен проехать не менее одного круга в своём заезде. Все спортсмены, не попавшие в заезды более высокого уровня, заканчивают участие в этапе соревнований.

Количество кругов в заездах устанавливается исходя из длины трассы и должно последовательно (от первых отборочных заездов к финальным) увеличиваться минимум на один круг. Если спортсмен в установленное время не явился к старту заезда или он дисквалифицирован в ходе заездов, его место на старте остается свободным.

Спортсмены должны прибыть в предстартовую зону не позднее 5 минут до времени старта заезда, в котором они участвуют. Если спортсмен по какой-либо причине не может выйти на старт, он обязан информировать об этом руководителя гонки. Выезд в стартовую зону производится из предстартового накопителя. Очередность выезда в стартовую зону определяется стартовой ведомостью. Спортсмен имеет право выбрать любую свободную стартовую позицию в своём ряду.

21.8.6.3. Проведение заездов при участии не более 10 спортсменов. Проводятся только два финальных заезда. Стартовая решетка размечается на 10 автомобилей, расставленных в четыре ряда по схеме 3-2-3-2. В первом финальном заезде спортсмен, показавший лучший результат в хронометрируемой тренировке, выбирает себе место на старте в пределах стартовой разметки первого ряда. Спортсмен, занявший второе место, может, в свою очередь, выбрать одно из двух остающихся мест. Такая возможность выбора также распространяется на 2-й, 3-й и 4-й ряды, но выбирать ряды запрещается. Стартовая решётка второго финального заезда формируется в порядке ухудшения результатов первого финального заезда (Таблица №9).

Таблица №9

Расстановка спортсменов в двух финальных заездах.

1-й финальный заезд	2-й финальный заезд
1X – 2X – 3X	1Ф – 2Ф – 3Ф
4X – 5X	4Ф – 5Ф
6X – 7X – 8X	6Ф – 7Ф – 8Ф
9X – 10X	9Ф – 10Ф

Обозначения:

2X – спортсмен, занявший второе место в хронометрируемой тренировке,

9Ф – спортсмен, занявший девятое место в первом финальном заезде.

21.8.6.4. Проведение заездов при участии более 10 спортсменов. Проводятся сначала отборочные, а затем финальные заезды. Максимальное количество автомобилей в заездах (как отборочных, так и финальных) – десять. КСК по предложению руководителя гонки может принять решение об участии в первых отборочных заездах до 12 автомобилей, если это обусловлено количеством заявленных спортсменов и обеспечивается достаточной степенью безопасности.

1) Проведение заездов при участии от 11 до 20 (24) автомобилей. Расстановка автомобилей в стартовой зоне полуфинальных заездов производится по Таблице №10 в соответствии с результатами хронометрируемой тренировки. Расстановка автомобилей на старте каждого заезда по схеме 3 – 2 – 3 – 2 (– 2).

Таблица №10

Расстановка спортсменов в двух полуфинальных заездах.

1-й Полуфинал	2-й Полуфинал
1X – 3X – 5X	2X – 4X – 6X
7X – 9X	8X – 10X
11X – 13X – 15X	12X – 14X – 16X
17X – 19X	18X – 20X
(21X – 23X)	(22X – 24X)

Обозначения:

2X – пилот, занявший второе место в хронометрируемой тренировке.

Из каждого полуфинального заезда в финал «А» выходят спортсмены, занявшие места с первого по четвёртое и имеющие не менее одного пройденного круга в своём полуфинальном заезде (Таблица №11). При отсутствии пройденных кругов места таких пилотов в финале «А» остаются свободными. В финал «Б», который проводится перед финалом «А», из каждого полуфинального заезда выходят следующие пять лучших спортсменов (то есть показавшие лучший результат среди спортсменов, не попавших в финал «А»), пересёкших линию старта в полуфинальном заезде (в Таблице №11 им условно присвоены места с пятого по девятое в полуфинальных заездах). Спортсмены, не стартовавшие в полуфинальных заездах, к участию в финале «Б» не допускаются.

Таблица №11

Расстановка спортсменов в финалах «А» и «Б».

Финал «Б»	Финал «А»
5(1) – 5(2) – 6(1)	1(1) – 1(2) – 2(1)
6(2) – 7(1)	2(2) – 3(1)
7(2) – 8(1) – 8(2)	3(2) – 4(1) – 4(2)
9(1) – 9(2)	1 (фин. Б) – 2 (фин. Б)

Обозначения:

8(1) – спортсмен, занявший восьмое место в первом полуфинале.

2(фин. Б) – спортсмен, занявший второе место в финале «Б».

Спортсмены, занявшие первое и второе места в финале «Б» выходят в финал «А». Если на старте финала «Б» оказалось только два спортсмена, то заезд не проводится, а оба спортсмена сразу выходят в финал «А», при этом позицию в 4 ряду стартовой решётки первым выбирает спортсмен, имеющий лучшую позицию в стартовой ведомости финала «Б», а второй спортсмен занимает оставшееся место.

2) Проведение заездов при участии от 20 (24) до 40 (48) автомобилей. Расстановка автомобилей в стартовой зоне четвертьфинальных заездов производится по Таблице №12 в соответствии с результатами хронометрируемой тренировки.

Таблица №12

Расстановка спортсменов в четырёх четвертьфинальных заездах.

Четвертьфинальные заезды			
1-й заезд (А)	2-й заезд (Б)	3-й заезд (В)	4-й заезд (Г)
1X – 5X – 9X	2X – 6X – 10X	3X – 7X – 11X	4X – 8X – 12X
13X – 17X	14X – 18X	15X – 19X	16X – 20X
21X – 25X – 29X	22X – 26X – 30X	23X – 27X – 31X	24X – 28X – 32X
33X – 37X	34X – 38X	35X – 39X	36X – 40X
(41X-45X)	(42X-46X)	(43X-47X)	(44X-48X)

Обозначения (пример):

23X – спортсмен, занявший двадцать третье место в хронометрируемой тренировке.

Первые пять спортсменов из каждого заезда выходят в два полуфинальных заезда и распределяются на старте по Таблице №13.

Таблица №13

Расстановка спортсменов в двух полуфинальных заездах.

1-й Полуфинал	2-й Полуфинал
1А – 1В – 2А	1Б – 1Г – 2Б
2В – 3А	2Г – 3Б
3В – 4А – 4В	3Г – 4Б – 4Г
5А – 5В	5Б – 5Г

Обозначения (пример):

2Г – пилот, занявший второе место в 4-м четвертьфинальном заезде.

3) Проведение заездов при участии более 40 (48) автомобилей. В случае необходимости проведения 1/8-финала, 1/16-финала и так далее, расстановку автомобилей на стартовой решётке заездов разрабатывает КСК по аналогии с примерами, рассмотренными выше.

4) Определение личных результатов. Принявшими старт в соревновании считаются все спортсмены, прошедшие административную и техническую проверки, внесенные секретариатом в список допущенных спортсменов и пересёкшие линию старта в хронометрируемой тренировке или в одном из заездов своим ходом.

По результатам каждого заезда спортсмену, получившему право участия в нём, присваивается место в заезде в зависимости от количества пройденных кругов, а при их равенстве – по очерёдности пересечения установленной контрольной (финишной) линии. Места спортсменов, не прошедших одного полного круга к моменту закрытия финиша, определяются по результатам предыдущих заездов, при этом спортсмены, стартовавшие, но не прошедшие ни одного круга, имеют преимущество перед не стартовавшими и перед спортсменами, перемещёнными решением КСК на последнее место в заезде (после не стартовавших).

По результатам соревнования каждому принявшему старт пилоту присваивается место:

1) при участии не более 10 спортсменов: каждому спортсмену, в соответствии с занятым им в каждом из финальных заездов местом, начисляются баллы (за первое место 1, за второе 2, за третье 3 и так далее), при этом не стартовавшим или не прошедшим ни одного круга в заезде спортсменам, начисляется максимально возможное количество баллов, численно равное количеству спортсменов, включенных в стартовую ведомость 1-го финального заезда. Такое же максимальное количество баллов получают спортсмены, перемещённые, по решению КСК, на последнее место в заезде и спортсмены, чей результат был аннулирован. Итоговое место спортсмена в соревновании определяется в соответствии с суммой баллов, набранных им в обоих финальных заездах. Спортсмен, набравший наименьшую

сумму, занимает в соревновании первое место, получивший следующую в порядке возрастания сумму - второе и так далее. При равенстве суммы баллов преимущество имеет спортсмен, имеющий лучший результат во втором финальном заезде.

2) при участии более 10 спортсменов. С 1 по 10 – спортсменам, занявшим соответствующие места в финале «А». Начиная с 11 места – спортсменам, получившим право участия в финале «Б» в зависимости от занятых ими в этом заезде мест (кроме спортсменов, вышедших в финал «А»). Спортсменам, не попавшим в финальные заезды, места в соревновании присваиваются с учётом следующих показателей (в порядке важности):

максимальный достигнутый уровень отборочного заезда (полуфинал, четвертьфинал, 1/8 и так далее);

занятое в этом заезде место;

количество пройденных в этом заезде кругов;

результаты предыдущего отборочного заезда, а для первых отборочных заездов – результаты хронометрируемой тренировки.

21.8.7. Старт. Старт всех заездов дается с места. Старт осуществляется со стартовой решётки (часть трассы с размеченными стартовыми местами для автомобилей). Автомобили расставляются таким образом, чтобы на уровне линии старта (стартовой решетки) находилась передняя часть (передний бампер) автомобиля.

Выезд в стартовую зону производится из предстартового накопителя. Очередность выезда в стартовую зону определяется стартовой ведомостью. Спортсмен, опоздавший в накопитель к моменту выезда в стартовую зону, занимает место в своем ряду на стартовой решётке в последнюю очередь.

Для соревнований, проводимых в соответствии с пунктом 22.8.6.4., доступ в предстартовый накопитель закрывается через 5 минут, после старта предыдущего заезда. Информация об этом должна дублироваться соответствующей табличкой «5 мин», установленной на въезде в накопитель, или доведена до пилотов судьей выпуска. После старта выезд спортсменов из стартовой зоны на трассу допускается до момента завершения прохождения лидером заезда первого круга.

При изменении состояния трассы или при отсутствии в этот день тренировки (разминки) перед стартом заездов необходимо проводить показ трассы – ознакомительный круг.

Формирование стартовой решётки, производится после прохождения ознакомительного круга. Разрешение на выезд на ознакомительный круг подаётся судьей старта на основании стартовой ведомости, каждому спортсмену

индивидуально. Если спортсмен отказывается от прохождения ознакомительного круга, то его автомобиль должен остаться в зоне стартового накопителя. Остановки и обгоны при движении на ознакомительном круге запрещены. Если по какой-либо причине автомобиль не может продолжать движение, его спортсмен обязан принять меры к тому, чтобы безопасно пропустить остальные автомобили и дожждаться эвакуации. Решение о допуске данного автомобиля к старту в данном заезде лежит в компетенции руководителя гонки (главного судьи). После прохождения ознакомительного круга, спортсменам может быть предоставлено время для замены колёс (шин) (но, не более 10 минут). Информацию о такой возможности, а также детали этой процедуры, руководитель гонки должен довести до сведения участников на обязательном брифинге.

Старт подается сигналом светофора или отмахкой флагом судьи-стартёра.

Процедура старта светофором. Светофор должен быть размещён в месте, хорошо видимом всем участникам заезда, светофор должен состоять минимум из двух красных фонарей. После полной готовности старта, включается светофор, и судья проходит стартовые ряды с поднятым зеленым флагом, показывается табличка «5 секунд» (загораются желтые огни светофора или надпись READY to RACE). Стартовый сигнал дается включением зелёных огней светофора в течении 5 секунд после поднятия таблички.

Процедура старта флагом: судья-стартёр должен располагаться в месте, хорошо видимом всем участникам заезда, после полной готовности старта, судья проходит с поднятым зелёным флагом, судья-стартёр поднимает флаг вертикально вверх, одновременно с этим показывается табличка «5 секунд». Стартовый сигнал дается энергичным махом вниз в течении 5 секунд, после поднятия таблички.

21.8.8. Фальстарт. Объявляется, если автомобиль покидает место старта с предписанной ему стартовой позиции с момента показа таблички «5 секунд» до подачи стартового сигнала.

Контроль фальстарта. При применении автоматических электронных средств хронометража – фиксация фальстарта с помощью показаний датчиков и компьютера. При зрительном контроле – на каждый ряд стартовой решётки выставляется судья факта. Напротив него устанавливается красный фонарь, дублирующий стартовый светофор (при старте светофором). Судья факта фиксирует фальстарт резким поднятием вверх красного флага.

При фальстарте по команде руководителя гонки все посты поднимают красные флаги. Причастные к фальстарту спортсмены пенализируются.

Обязательно применение автоматических электронных средств хронометража и фиксации фальстарта соревнований статуса чемпионата России. Рекомендуются и в

других соревнованиях.

21.8.9. Движение по трассе. При движении по трассе на автомобилях должны быть включены задние габаритные огни. Движение по трассе разрешается только в установленном направлении. При этом не являются нарушениями правил движения по трассе:

- 1) вынужденный съезд назад с крутого подъема;
- 2) выезд задним ходом из непреодолимого препятствия;
- 3) минимально необходимое маневрирование в случае разворота автомобиля.

При совершении этих маневров спортсмен не должен создавать помех другим участникам заезда.

Спортсмен, выехавший за пределы обозначенного гоночного полотна обязан вернуться на него на том же участке трассы, а если он таким образом получил преимущество, то обязан отказаться от него. При этом запрещается выезд за ограждения зоны безопасности. Спортсмен, допустивший разворот, замедление, остановку или выезд за пределы гоночной дорожки обязан прекратить борьбу, вернуться на гоночную дорожку на том же участке трассы или продолжить движение, не препятствуя другим участникам заезда.

Обгон разрешается как с левой, так и с правой стороны, но с соблюдением мер предосторожности. спортсмен обгоняющего автомобиля не должен допускать толчков и ударов обгоняемого автомобиля. Контактная борьба запрещена. Спортсмен обгоняемого автомобиля не должен препятствовать обгону резким изменением траектории направления движения или каким-либо другим способом. Если обгоняющий автомобиль «въехал в базу» обгоняемого автомобиля (см. Рисунок 12), то дальнейшее движение обоих автомобилей должно происходить по параллельным траекториям.

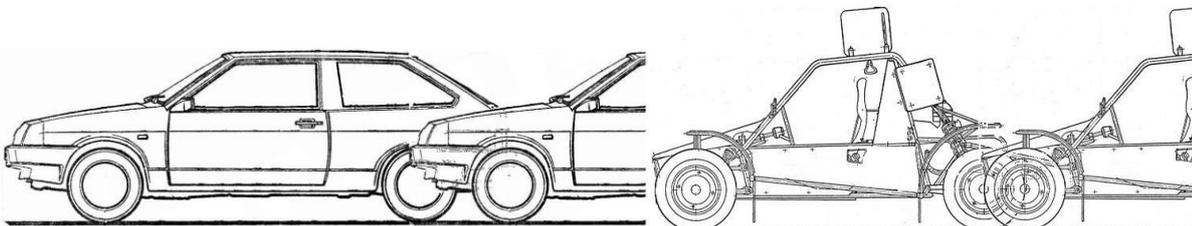


Рисунок 12. Примеры «въезда в базу» обгоняемого автомобиля.

Ни один автомобиль не должен изменять траекторию своего движения (то есть автомобили должны двигаться параллельными траекториями) на входе в поворот, в самом повороте и на выходе из поворота параллельно. Автомобиль, находящийся на внутренней траектории, не должен предпринимать манёвра, который может повлечь вытеснение автомобиля, находящегося на наружной траектории. Те же действия не

должен предпринимать, находящийся на наружной траектории автомобиль.

Запрещается резко изменять направление движения, если это не обусловлено конфигурацией трассы. При движении по трассе в ходе заезда автомобиль должен передвигаться только под действием силы тяги своего двигателя или сил инерции и тяжести. Запрещается передвижение автомобиля с помощью мускульной силы спортсмена или помогающих ему людей.

В случае, если в ходе заезда автомобиль не может продолжить движение из-за технической неисправности, аварии или по какой-либо другой причине, спортсмен такого автомобиля обязан, убедившись в полной безопасности своих действий, немедленно его покинуть, выйдя за пределы трассы. В любом случае это должно быть выполнено не позднее, чем лидер заезда опередит его на два круга.

Во время заезда оказание посторонней помощи спортсмену остановившегося или замедлившего движение автомобиля запрещено. Категорически запрещается ремонт автомобиля на трассе во время заезда. Если спортсмен покинул автомобиль во время заезда (отстегнул ремни безопасности), то данный заезд для него закончился, и он должен ожидать эвакуации в безопасном месте за пределами трассы. Если указанное действие совершено, спортсмену засчитывается количество полных кругов в заезде, пройденных до места нарушения данного пункта. Если спортсмену после стартовой команды оказана любая посторонняя помощь, он также считается закончившим заезд.

Судьи должны обозначить участок трассы, на котором находится аварийный автомобиль, жёлтыми флагами, а в необходимых случаях принять меры к эвакуации спортсмена. При этом на данном участке запрещаются обгоны, и спортсмены, участвующие в заезде, при необходимости обязаны обеспечить безопасность эвакуации, вплоть до полной остановки. Если возникает необходимость остановить заезд (при аварии в целях безопасности или по причине фальстарта или при «форс-мажорных» обстоятельствах) следует показать красный флаг на линии старт/финиш и на всех судейских постах. Это означает, что все спортсмены должны сразу же прекратить гонку и медленно продолжать движение, подчиняясь указаниям судей.

Если к моменту остановки заезда лидер прошёл не менее 60 % запланированного количества кругов, заезд считается состоявшимся и всем участвовавшим в заезде спортсменам засчитывается результат по прохождению финиша на предыдущем полноценном круге для всех спортсменов (пример: если лидер на момент остановки гонки закончил 6 из 10 кругов, то заезд будет считаться состоявшимся и результаты будут подведены по итогам 5 круга гонки). В противном случае (менее 60 %), как только появится возможность продолжить соревнование, КСК принимает решение об организации перезаезда. Только стартовавшие в остановленном заезде спортсмены могут быть допущены к перезаезду. Если

спортсмен преднамеренно стал причиной остановки заезда (заблокировал проезд или спровоцировал массовую аварию) – он не будет допущен на старт перезаезда и может быть исключён из этапа соревнований по решению КСК. Спортсмены, которые стартовали в первоначальном заезде, но не смогли стартовать в перезаезде, будут классифицироваться перед спортсменами, которые не стартовали вообще.

21.8.10. Закрытый парк. Организатор соревнования обязан предусмотреть режим закрытого парка. После окончания финального заезда в закрытый парк должны быть поставлены все автомобили, участвовавшие в финальном заезде. Эти автомобили должны проследовать в закрытый парк без остановки в парке-стоянке (ремонтной зоне). Автомобили устанавливаются в закрытом парке, где они находятся в течение 30 минут после публикации предварительных результатов заезда (время, установленное для подачи протестов). Спортсмен должен обеспечить доставку автомобиля в закрытый парк. По докладу руководителя гонки, решением КСК в закрытый парк могут не ставиться автомобили, получившие в ходе заезда значительные повреждения в результате аварии и вследствие этого не финишировавшие. Спортсмены в течение 5 минут с момента постановки автомобиля должны покинуть закрытый парк. После истечения указанных 30 минут режим закрытого парка снимается по решению КСК, за исключением случая подачи протеста либо специального решения КСК или руководителя гонки, при котором необходимо произвести демонтаж узлов или агрегатов автомобиля. В этом случае «опротестованный» автомобиль передается в распоряжение технического комиссара для проверки на соответствие техническим требованиям.

21.9. Ралли.

21.9.1. Ознакомление с маршрутом. Организатор соревнования (за исключением ралли 3-й категории) обязан до старта ралли организовать ознакомление экипажей с маршрутом ралли. Время, отведённое на ознакомление с маршрутом, должно быть рассчитано так, чтобы каждый экипаж имел возможность установленного количества прохождений дистанции каждого СУ, с соблюдением скоростного режима, установленного ПДД. Количество прохождений СУ при ознакомлении устанавливается регламентом (положением) спортивного соревнования. Ознакомление экипажей с маршрутом рассматривается как один из факторов безопасности. Все экипажи обязаны ознакомиться с дистанциями всех СУ минимум один раз.

Организатор соревнования может провести специальный тестовый участок (ТУ) с целью опробования экипажами автомобилей, заявленных для участия в ралли. Организация безопасности при проведении тестового участка должна полностью соответствовать требованиям, описывающим организацию безопасности на СУ. К заездам на тестовом участке допускаются только экипажи на автомобилях,

заявленных для участия в ралли. Экипировка членов экипажей, принимающих участие в заездах на тестовом участке, должна полностью соответствовать экипировке для участия в ралли.

21.9.2. Движение по маршруту ралли. Экипаж должен точно следовать маршруту, описанному в дорожной книге (или, при официальном изменении маршрута – в соответствующих бюллетенях или Информационных сообщениях главного судьи), не отклоняясь от предписанных дорог или мест обслуживания. За любое отклонение от маршрута экипаж может быть исключен из ралли. Вне населённых пунктов дорога ограничивается проезжей частью с обочинами, а в черте населённых пунктов – проезжими частями улиц, не включая тротуары. Примыкающие и пересекаемые дороги, как и улицы – в черте населённых пунктов, прилегающие к дороге территории, дворы и площади, стояночные площадки и тротуары в маршрут не входят, если иное не описано в дорожной книге, и появление в указанных местах автомобилей, участвующих в ралли, квалифицируется как отклонение от маршрута. Контроль правильности прохождения специальных участков осуществляют судьи фактов, место расположения которых не указывается в маршрутных документах. Для облегчения работы судьей факта организатор соревнования вправе использовать маркеры (ограничительные ленты, стойки и тому подобное) устанавливающие границы дороги, предписанной маршрутом ралли. Такие маркеры должны быть однозначно идентифицируемы, место их установки должно быть обозначено на местности в период ознакомления.

При движении на специальном участке экипаж считается отклонившимся от маршрута, если автомобиль полностью находится вне пределов дороги. Не наказывается за отклонение от маршрута экипаж, допустивший такое отклонение при движении на специальном участке в результате неумышленной ошибки, очевидно не пытавшийся получить и не получивший от этого никакого преимущества. В случае если отклонение экипажа от маршрута во время прохождения специального участка привело к получению этим экипажем преимущества, но при этом будет установлено, что отклонение от маршрута допущено в результате неумышленной ошибки, такой экипаж наказывается пенализацией, выраженной в единицах времени. Указанная пенализация устанавливается коллегией спортивных комиссаров в таком размере, чтобы полученное этим экипажем преимущество перед другими экипажами было полностью компенсировано.

На всех дорожных секторах, кроме СУ, экипажи обязаны соблюдать Правила дорожного движения (ПДД), действующие в Российской Федерации. Такое движение называется дорожным режимом.

Экипаж, замеченный в ходе ралли в нарушениях ПДД, пенализируется в

соответствии с регламентом (положением) спортивного соревнования.

На маршруте ралли, если иное не предусмотрено настоящими Правилами, запрещено применять постороннюю помощь для буксировки, транспортировки или толкания соревнующегося автомобиля, за исключением возвращения его обратно на дорогу в случае аварийного съезда или освобождения дороги от автомобиля, неспособного двигаться самостоятельно и мешающего проезду других автомобилей. Любой экипаж, нарушивший этот запрет, исключается из ралли.

Экипажам запрещается, под угрозой наказания, налагаемого коллегией спортивных комиссаров:

- 1) преднамеренно блокировать проезд других соревнующихся автомобилей или препятствовать обгону ими своего автомобиля;
- 2) вести себя неспортивно.

21.9.3. Контроль в ралли. Контрольная карта предназначена для внесения отметок времени на всех контактных пунктах контроля, указанных в маршрутных документах ралли. Контрольная карта с указанными нормами времени между каждыми двумя последовательными пунктами контроля времени выдаётся на старте ралли каждому экипажу. Контрольная карта должна предъявляться экипажем по требованию судей и всегда - на пунктах контроля, где контрольная карта передаётся судьям лично одним из членов экипажа для внесения записи о времени или постановки штампа.

Экипажи, участвующие в ралли, обязаны иметь отметки прохождения на всех внесённых в контрольные карты и присутствующих на местности пунктах контроля в установленной последовательности, при этом повторный въезд в зону контроля запрещается. Отсутствие штампа или подписи судьи любого пункта контроля прохождения, отсутствие отметки на пункте контроля времени или не предъявление контрольной карты (по вине экипажа) на любом присутствующем на местности пункте контроля повлечёт за собой исключение экипажа из ралли.

Зона контроля – зона, отведенная исключительно для функционирования пунктов контроля ралли. Все пункты контроля, к которым относятся пункты контроля времени (КВ) или прохождения (КП), старта и финиша специальных участков (СУ), «Стоп», обозначаются посредством стандартизированных знаков. На всем протяжении зоны контроля действует режим закрытого парка, при котором запрещены любой ремонт или помощь. За неисполнение этого правила экипаж исключается из ралли.

Между знаком начала зоны контроля и местом контроля экипажу запрещается останавливаться или преднамеренно двигаться с низкой скоростью. Остановка разрешается только у знака на красном фоне. Время остановки экипажа не должно

превышать времени, необходимого для выполнения процедуры контроля.

21.9.4. Старт. Перед стартом ралли и, возможно, повторным стартом все участвующие автомобили могут быть собраны организатором соревнования в предстартовой зоне на условиях, описанных в регламенте (положении) спортивного соревнования.

С целью уменьшения интервалов, возникающих между соревнующимися экипажами в результате опозданий и / или сходов отдельных экипажей, в расписании ралли могут быть запланированы один или несколько регруппингов. После регруппинга порядок старта может соответствовать текущей классификации ралли на момент прибытия в зону регруппинга, учитывающей только результаты, показанные экипажами на специальных участках (новый порядок старта), или старт экипажам может быть дан в порядке их прибытия в зону регруппинга (новое время старта).

Межстартовый интервал. Объявляется организатором соревнования, на старте ралли и каждого дня должен быть не менее 1 минуты и должен быть одинаковым для всех участвующих экипажей, если регламентом (положением) спортивного соревнования не предусмотрено иное.

21.9.5. Специальные участки (СУ) являются скоростными соревнованиями и проводятся на дорогах, специально закрытых от постороннего движения.

Экипажи должны всегда двигаться по СУ в направлении движения, указанного в дорожной книге (кроме необходимости вывода автомобиля из опасной позиции). Во время движения по дистанции СУ оба члена экипажа должны быть в экипировке, застёгнутых защитных шлемах, и пристёгнуты ремнями безопасности, система пожаротушения должна быть приведена в рабочее положение. На всём протяжении СУ помощь запрещена, за исключением возвращения автомобиля обратно на дорогу в случае аварийного съезда или освобождения дороги от автомобиля, неспособного двигаться самостоятельно.

Специальный участок начинается со старта «с места», где автомобиль устанавливается на условную линию старта, единую для всех экипажей. Временем старта экипажа на СУ считается астрономическое время подачи этому экипажу стартовой команды, определённое по официальному времени соревнования. После подачи стартовой команды экипаж должен немедленно стартовать.

СУ заканчивается финишем «с хода». Экипаж должен остановиться на пункте контроля «Стоп» для получения записи в контрольную карту отметки времени финиша на СУ.

Результатом экипажа на СУ является разница между астрономическим временем пересечения им линии финиша, определённым по официальному времени

соревнования, и временем старта экипажа на этом СУ.

Фальстарт (пересечение условной линии старта, совершенное до подачи стартовой команды), пенализируется за каждое зафиксированное нарушение.

Если движение на специальном участке остановлено по любой причине, классификация на таком СУ устанавливается путём присвоения каждому экипажу, затронутому этой остановкой, времени, которое после обсуждения всех обстоятельств остановки СУ коллегия спортивных комиссаров сочтёт наиболее справедливым. Это же правило может применяться к одному и/или нескольким экипажам, потерявшим время в результате какой-либо задержки во время движения по дистанции СУ (оказание помощи, форс-мажорные обстоятельства и прочее).

На дистанции СУ могут применяться искусственные ограничители – ретардеры (связки легковых покрышек, грузовые покрышки, тюки сена, водоналивные блоки и прочие)

С целью привлечения зрителей могут быть организованы «Супер» Специальные участки («Супер» СУ) – специальные участки, проводимые по дополнительным правилам, которые должны быть подробно описаны в регламенте (положении) спортивного соревнования.

21.9.6. Сервис. Под сервисом понимаются неограниченные работы с автомобилем, участвующим в ралли. Сервис может производиться только в Парках сервиса (если маршрутными документами не предусмотрено иное), являющихся частью маршрута ралли, и указанных в маршрутном листе или регламенте (положении) спортивного соревнования. Находясь на маршруте ралли экипаж, без применения внешней помощи и используя только имеющийся на борту инструмент и запасные части, может выполнять ремонт и обслуживание автомобиля в любое время, кроме случаев нахождения автомобиля под действием режима закрытого парка.

Получение экипажем любых материалов (твёрдых тел или жидкостей), запасных частей, инструмента или иного оборудования, кроме имеющихся на борту автомобиля этого экипажа, может квалифицироваться как запрещённый сервис. В случаях, когда присутствие персонала команды вблизи соревнующегося автомобиля и его экипажа не запрещено, разрешается передача экипажам продовольствия, напитков, одежды (за исключением предметов специальной спортивной экипировки), документов и информации.

Автомобили, участвующие в ралли, могут заправляться только в заправочных зонах, или на коммерческих АЗС, обозначенных в дорожной книге. Особенности организации заправочных зон ограничения по доступу в них определяются планом безопасности. Любые действия, не связанные непосредственно с дозаправкой

автомобиля, в заправочной зоне запрещены.

21.9.7. **Закрытый парк** – огражденное место с ограниченным доступом и режимом, куда экипаж обязан привести свой автомобиль в соответствии с маршрутным листом. В закрытом парке действуют правила ограничений по ремонту, внешней помощи и иным действиям экипажей (режим закрытого парка). Во время нахождения автомобиля в закрытом парке при отсутствии в нём членов экипажа ответственность за сохранность автомобиля несёт организатор соревнования. Никто не вправе находиться в закрытом парке, за исключением должностных лиц ралли, выполняющих свои служебные обязанности, а также официальных лиц.

Во время нахождения автомобиля под действием режима закрытого парка запрещается:

1) производить с ним любые работы, проверки, подготовку или приведение в рабочее состояние, за исключением случаев, когда это разрешено официальными лицами соревнования, имеющими такие полномочия в соответствии с настоящими Правилами;

2) открывать капот и / или багажник автомобиля (за исключением случаев, когда необходимо достать из багажника одежду, обувь, экипировку и личные вещи);

3) производить заправку автомобиля топливом;

4) применять буксирование автомобиля для любых целей.

Любая посторонняя помощь во время нахождения под действием режима закрытого парка запрещена.

21.10. Ралли-кросс.

21.10.1. Структура соревнования:

1) Свободная тренировка;

2) Квалификационные заезды: жеребьевка; 1 серия; 2 серия; 3 серия; 4 серия;

3) Полуфиналы и финал.

21.10.2. Свободная тренировка В каждой дисциплине проводится свободная тренировка не менее 4 кругов. Выпуск осуществляется отдельно по дисциплинам по 4-9 автомобилей. При проведении соревнования в два дня – перед заездами второго дня должна быть проведена дополнительная свободная тренировка – разминка (3 круга). Каждый спортсмен, чтобы быть допущенным на старт квалификационных заездов должен пройти не менее одного круга в тренировке. В противном случае, он может быть допущен на старт в 1-й квалификационной серии только по решению КСК. В свободных тренировках разрешается проезжать через «джокер».

21.10.3. Квалификационные заезды (хиты). Проводятся 4 серии квалификационных заездов с пятью стартующими автомобилями с одной линии в каждом квалификационном заезде (см. Рисунок 13). Дистанция каждого заезда – 4 круга.

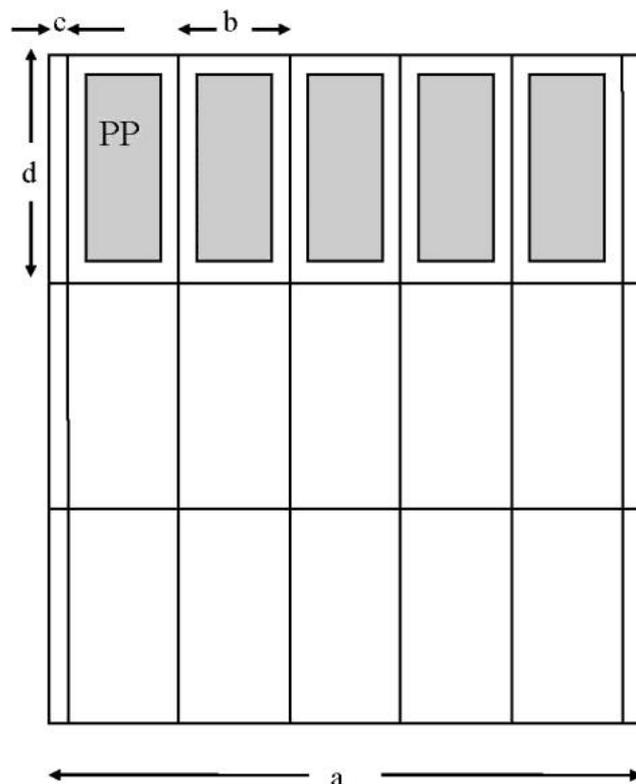


Рисунок 13. Расстановка автомобилей на старте квалификационных заездов.

Порядок старта:

1) 1-я и 3-я серии: согласно результатам жеребьевок (отдельных для каждой серии), которые проводятся в присутствии одного из спортивных комиссаров на брифинге;

2) 2-я серия: согласно классификации 1-й серии квалификационных заездов; при одинаковом времени в 1-й серии приоритет определяется по результатам жеребьевки;

3) 4-я серия: согласно классификации 3-й серий квалификационных заездов; при одинаковом времени в 3-й серии приоритет определяется по лучшему времени заезда в любой из серий (2-й или 1-й).

Принцип формирования стартовых листов квалификационных заездов в каждой серии – по 5 автомобилей, кроме двух первых заездов для самых медленных или худших по жеребьевке (см. пример ниже). Лучшие 5 спортсменов всегда стартуют в последней гонке серии, следующие 5 в предпоследней и так далее. Если в первые две гонки попадает от 6 до 9 спортсменов, то они делятся на две гонки:

- 1) при 9 – в первой гонке 4 самых медленных, во второй следующие 5;
- 2) при 8 – в первой гонке 3 самых медленных, во второй следующие 5;
- 3) при 7 – в первой гонке 3 самых медленных, во второй следующие 4;
- 4) при 6 – в первой гонке 3 самых медленных, во второй следующие 3.

Если по каким-то причинам спортсмен не может принять участие в серии – его представитель обязан сообщить об этом судье при участниках до начала данной квалификационной серии. В противном случае к данному участнику будут применены штрафные санкции.

Момент выезда на стартовую решётку – старт предыдущего заезда. К моменту своего выезда на стартовую решетку спортсмен должен находиться в своем автомобиле в накопителе. Если по каким-то причинам его там не окажется – его место на старте останется свободным и к нему будет применена денежная пенализация в размере равном 0,5 стартового взноса.

Спортсмен с лучшей классификацией имеет право выбирать место на линии старта, затем второй, третий и так далее. Пример: при 18 спортсменах, классифицированных и допущенных к квалификационной серии, проводятся 4 заезда: в первом заезде серии стартуют спортсмены, занимающие места с 16 по 18, во втором – с 11 по 15, в третьем – с 6 по 10 и в четвёртом с 1 по 5 место.

По итогам каждой серии квалификационных заездов спортсменам начисляют баллы: обладателю лучшего результата – 50 баллов, второго – 45, третьего – 42, четвёртого – 40, пятого – 39, шестого – 38 и так далее. При одинаковом результате (времени) начисляются среднеарифметические баллы.

Спортсмены, не финишировавшие в квалификационном заезде, получают количество баллов равное баллам, которые получил бы самый медленный спортсмен, при условии старта и финиша всех спортсменов, минус 1 балл. Спортсмены, не стартовавшие или результат, которых был аннулирован в квалификационном заезде, баллов не получают. Пример: при 8 спортсменах, допущенных к квалификационной серии, если все стартуют и финишируют, то последний получит 36 баллов. Если кто-то не финиширует – он/они в этом случае получают по 35 баллов, независимо от того сколько спортсменов стартовало.

Чтобы финишировать в квалификационном заезде необходимо пройти полную дистанцию этого заезда. Спортсмены, отставшие на круг или более, считаются не финишировавшими.

По окончании всех квалификационных заездов, создается промежуточная классификация, согласно сумме баллов всех квалификационных заездов. При равенстве баллов у двух или нескольких спортсменов приоритет будет иметь

спортсмен, имеющий лучший результат в 4-й серии. При дальнейшем равенстве учитывается лучшее время прохождения любого из квалификационных заездов данными спортсменами. Чтобы попасть в данную промежуточную классификацию, получить очки в зачёт многоэтапного соревнования и иметь возможность стартовать в полуфинале/финале необходимо финишировать как минимум в двух квалификационных заездах. По результатам квалификационных заездов лучшие 16 спортсменов получают очки в зачёт многоэтапного соревнования:

1-й – 16 очков, 2-й – 15 очков, 3-й – 14 очков, 4-й – 13 очков, 5-й – 12 очков, 6-й – 11 очков, 7-й – 10 очков, 8-й – 9 очков, 9-й – 8 очков, 10-й – 7 очков, 11-й – 6 очков, 12-й – 5 очков, 13-й – 4 очка, 14-й – 3 очка, 15-й – 2 очка, 16-й – 1 очко.

В каждом квалификационном заезде спортсмен обязан один раз проехать через «джокер». Спортсмены, которые не проедут через него, получают штрафное время в 30 секунд. Назначаются двое судей факта, чтобы отмечать номера проходящих через «джокер» автомобилей. При выезде из «джокера» автомобили, движущиеся по основной трассе, имеют преимущество.

21.10.4. Финальные заезды. Общие правила. Если спортсменов, допущенных до финальных заездов 11 или менее, проводится только 1 финальный заезд для 8 лучших спортсменов. При числе спортсменов, допущенных до финальных заездов более 11 проводятся 2 полуфинальных заезда и финал.

Спортсмен, исключённый из полуфинала/финала – очков за него не получает. КСК может лишить его и остальных набранных очков на этапе, если сочтет необходимым.

Спортсмен, не стартовавший в полуфинале/финале – очков за него не получает.

В полуфинальном/финальном заезде спортсмен обязан один раз проехать через «джокер». Спортсмены, которые не проедут через него, классифицируются последними в данном заезде и очков не получают (за исключением сошедших). При выезде из «джокера» автомобили, движущиеся по основной трассе, имеют преимущество. Результаты в полуфинале/финале определяются в соответствии со следующими правилами:

1) Спортсмены, прошедшие установленное количество кругов классифицируются в соответствии с порядком, в котором они пересекли финишную линию;

2) Спортсмены, не прошедшие установленное количество кругов, классифицируются в соответствии с их количеством и порядком прохождения последнего из них.

21.10.5. Финал для 8 спортсменов проводится по схеме 3-2-3 (Рисунок 14), при этом спортсмен с лучшей классификацией может выбрать место в своем ряду. Дистанция финала – 6 кругов.

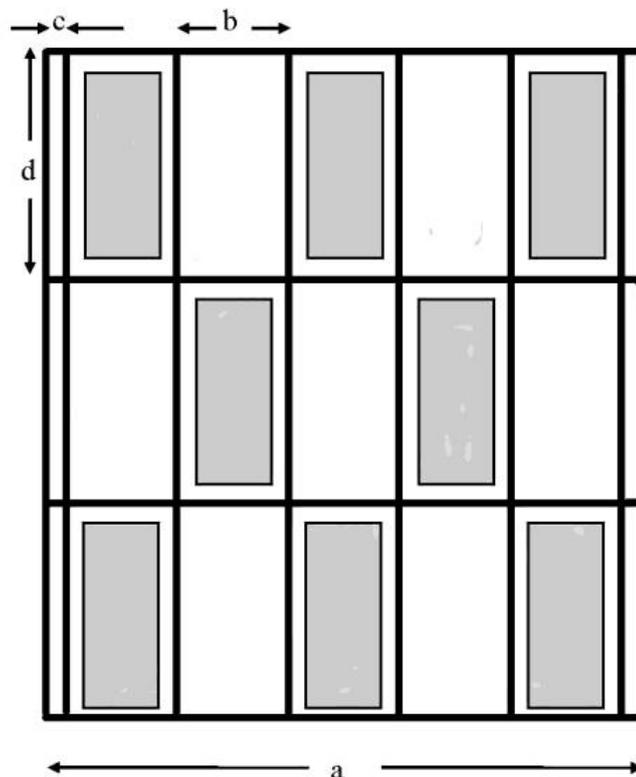


Рисунок 14. Расстановка автомобилей на старте финальных заездов.

Если по какой-то причине спортсмен (или спортсмены) из первых 8 не могут принять участие в финале (на момент начала формирования стартовой решётки) – они будут заменены следующими спортсменами по результатам квалификационных заездов, которые будут стартовать последними. Остальные спортсмены на стартовой решётке перемещаются вверх, занимая места выбывших участников.

По результатам финала спортсмены получают очки в зачёт многоэтапного соревнования:

1-й – 10 очков, 2-й – 8 очков, 3-й – 6 очков, 4-й – 5 очков, 5-й – 4 очка, 6-й – 3 очка, 7-й – 2 очка, 8-й – 1 очко.

21.10.6. Полуфинальные и финальные заезды для 12 спортсменов. По результатам квалификационных заездов 12 лучших спортсменов попадают в 2 полуфинальных заезда (Таблица №14).

Таблица №14

Расстановка спортсменов в двух полуфинальных заездах.

1-й Полуфинал	2-й Полуфинал
1X – 3X	2X – 4X

5X – 7X	6X – 8X
9X – 11X	10X – 12X

Обозначения:

2X – спортсмен, занявший второе место по результатам квалификационных заездов.

Из каждого полуфинального заезда в финал выходят спортсмены, занявшие места с первого по третье и имеющие не менее одного пройденного круга в своём полуфинальном заезде. При отсутствии пройденных кругов места таких спортсменов в финале остаются свободными.

Полуфиналы и финал проводятся по схеме 2-2-2 (Рисунок 15), при этом спортсмен с лучшей классификацией (наибольшим количеством очков в соревновании) может выбрать место в своем ряду. Дистанция полуфинала – 5 кругов, финала – 6 кругов.

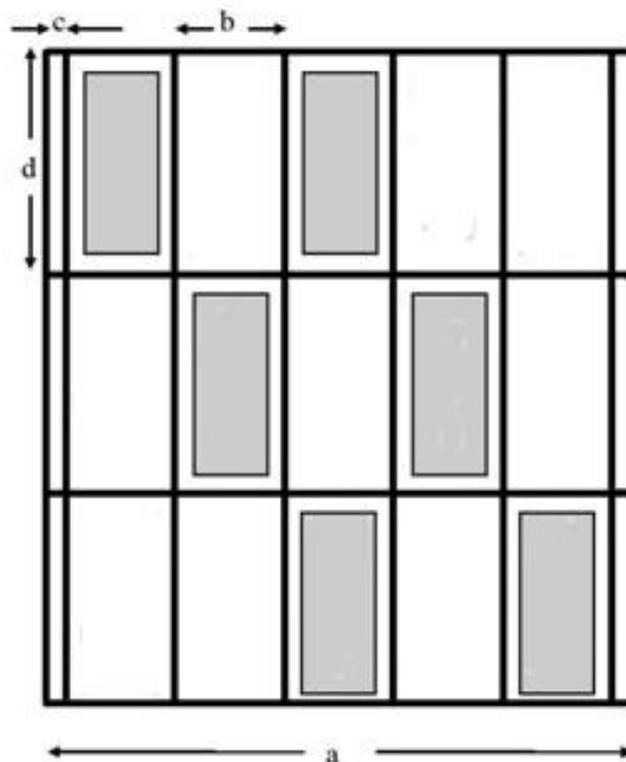


Рисунок 15. Расстановка автомобилей на старте полуфинальных и финальных заездов.

На момент формирования полуфинальных заездов все 12 пилотов должны быть в предстартовой зоне. Время начала формирования финальных и полуфинальных заездов должно быть опубликовано на табло информации. Если по какой-то причине спортсмен (или спортсмены) из первых 12 не могут принять участие в полуфинале (на момент начала формирования стартовой решетки) – они будут заменены следующими спортсменами по результатам квалификационных

заездов, которые будут стартовать последними. Остальные спортсмены перемещаются вверх, занимая места выбывших участников.

По результатам полуфиналов спортсмены получают очки в зачёт многоэтапного соревнования:

1-й – 6 очков, 2-й – 5 очков, 3-й – 4 очка, 4-й – 3 очка, 5-й – 2 очка, 6-й – 1 очко.

По результатам финала спортсмены получают очки в зачёт многоэтапного соревнования:

1-й – 8 очков, 2-й – 5 очков, 3-й – 4 очка, 4-й – 3 очка, 5-й – 2 очка, 6-й – 1 очко.

21.10.7. Положения относительно старта, фальстарта, движения по трассе и финиша сходы с группой спортивных дисциплин «кросс» и указаны в статьях 21.8.7.-21.8.10. настоящих Правил.

21.11. Ралли-рейд.

21.11.1. Порядок старта.

Накануне старта ралли-рейда может проводиться квалификационное соревнование «Супер» Специальный участок (ССУ). Разрешается организовывать только одно квалификационное соревнование. Оно проводится в виде скоростного участка, минимальная протяженность – 4 км, максимальная протяженность – 20 км. Результаты ССУ входят в общую классификацию.

Порядок старта на первый СУ может определяться руководителем гонки с учётом следующих требований:

1) Спортсмены листов приоритета;

2) Спортсмены листа приоритета Федерации;

3) Все остальные спортсмены, в порядке, определённом руководителем гонки. При этом необходимо учитывать дисциплину, к которой относится автомобиль, а также (в рамках одной дисциплины) положение первого спортсмена в чемпионате или Кубке.

Стартовая ведомость рассматривается КСК одновременно с предложениями и заявлениями по изменению порядка старта из соображений безопасности. Если в начале соревнования проводится ССУ, то старт следующего СУ должен проводиться в соответствии с классификацией на ССУ.

Со 2-го этапа старт дается по суммарной классификации всех СУ предыдущего этапа. Классификация СУ составляется с учётом пенализаций, относящихся к данному СУ. В случае равенства результатов, первым стартует экипаж, имеющий лучший результат на первом СУ предыдущего этапа. Пенализация, полученная на дорожных секциях, не влияет на порядок старта, но

включается в итоговую классификацию.

На любом этапе из соображений безопасности КСК имеет право изменить стартовую позицию экипажа, в составе которого заявлен спортсмен листов приоритета, на более высокую. Тот же принцип может быть применён и к любому другому экипажу, подавшему мотивированное письменное заявление об улучшении своей стартовой позиции.

На старте каждого СУ первые 10 экипажей должны стартовать с интервалом не менее 2 и не более 3 минут. Межстартовый интервал для остальных экипажей определяется руководителем гонки, при этом:

- 1) для соревнований по ралли-рейдам межстартовый интервал не менее 1 и не более 3 минут;
- 2) для Бах – не менее 30 секунд и не более 3 минут.

Если этап включает 2 и более последовательных СУ, разделённых дорожными секциями, на которых не проводится регруппинг (уплотнение канала), время явки экипажа на КВ следующего СУ, определяется прибавлением ко времени СТОП-КВ на предшествующем СУ нормы времени на дорожный сектор. В случае если экипаж имеет временные пенализации на предшествующем СУ (пропуск КП, КС, нарушение ОС и так далее) руководитель гонки имеет право изменить время явки на КВ путем добавления всей или части пенализации ко времени СТОП-КВ.

Любой экипаж, опаздывающий на старт этапа, будет пенализирован 1 минутой штрафного времени за каждую минуту или часть минуты опоздания. Любой экипаж, прибывший на старт с опозданием в 30 минут и более, исключается из соревнования или получает фиксированную пенализацию.

Ознакомление с трассой ССУ может быть разрешено организатором соревнования. Организатор может, выдав легенду ССУ, запретить или ограничить ознакомление.

21.11.2. Маршрут и дорожная книга. Дорожная книга является описанием маршрута движения. Ответственность за соответствие описания маршруту несёт организатор соревнования.

Каждый экипаж получает дорожную книгу или карты с указанием маршрута и/или обязательных контрольных точек прохождения. Соблюдение маршрута является обязательным, под угрозой пенализации, вплоть до исключения из соревнования.

За исключением случаев, оговоренных в регламенте (положении) спортивного соревнования, для всех лиц, имеющих отношение к данному соревнованию, любая форма разведки маршрута запрещена. Должны быть чётко оговорены сроки и

границы территории, на которой запрещена разведка. Экипажи, не соблюдающие данные правила, исключаются из соревнования, а заявитель штрафуются на сумму до 300 % от заявочного взноса.

Официальной трассой соревнования будет считаться та, которая указана в дорожной книге, выданной экипажам. В зонах навигации, где невозможно точно описать местность, применяется прямая линия, соединяющая точки ГПС, указанные организатором соревнования. При наличии в маршруте навигационных зон, автомобили участников соревнования рекомендуется оборудовать прибором ГПС. Организатор соревнования обязан предоставить данные для загрузки приборов ГПС. Организатор соревнования обязан указывать в дорожной книге выходной курс на тех позициях легенды, где нет чётких ориентиров, главным образом в пустынной и степной местности и везде, где сложная и запутанная сеть дорог.

В любом случае, под угрозой пенализации вплоть до исключения из соревнования решением коллегии спортивных комиссаров, экипажам запрещено отклоняться от официального маршрута:

1) более чем на 1 км – для ралли-рейдов и марафонов. Не пенализируется отклонение от маршрута в навигационных зонах в случае, если экипаж не получил преимущества.

2) более чем на 100 м – для гонок типа ралли-рейды при условии выдачи организатором трека СУ. Треки должны проверяться, как минимум, у первых трех экипажей в каждом классе по итогам каждого дня.

3) более чем на 100 м – для гонок типа Баха. Решение о пенализации за отклонение от маршрута принимается КСК с учётом факта получения / не получения спортивного преимущества.

4) более чем на 50 м – на ССУ всех типов гонок и на гонках типа баха-спринт. На ССУ если экипаж отклоняется от маршрута, нарушает схему прохождения или ограничительную разметку он должен возвратиться на маршрут в той же точке, прежде чем продолжить движение. Нарушение данного требования пенализируется.

21.11.3. Дорожное движение. Во время соревнования (исключая СУ) экипажи должны соблюдать Правила дорожного движения (ПДД). Экипажам настоятельно рекомендуется быть пристегнутыми ремнями безопасности, и быть в застегнутых твердых шлемах.

Экипаж, не выполняющий ПДД, пенализируется:

1) первое нарушение – Денежная пенализация в размере 10 % от заявочного взноса;

2) второе нарушение – начисляется пенализация – 1 час;

3) третье нарушение – исключение.

Штрафные санкции за нарушение ПДД могут быть наложены при соблюдении одного из следующих условий:

1) уведомление о нарушении посланное по официальным каналам в письменной форме из ГИБДД достигло руководителя гонки, до опубликования результатов этапа, на котором было совершено нарушение.

2) сообщение содержит обоснованную и достаточную информацию о времени и месте нарушения, а также для идентификации автомобиля, водитель которого нарушил ПДД.

3) факт нарушения не может быть интерпретирован по-другому.

Любые сомнения трактуются в пользу участника.

Во время соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании автомобили (под угрозой исключения), за исключением случаев, когда экипаж оформил сход на этапе, получил фиксированную пенализацию и перевозит автомобиль к месту сервиса. Также запрещается преднамеренно блокировать проезд других автомобилей (в том числе и не имеющих отношения к соревнованиям).

21.11.4. Контрольная карта. В ходе соревнования экипажам выдаются контрольные карты, в которых указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка. Контрольная карта должна предъявляться по прибытию на каждый судейский пункт и может быть заменена новой на старте этапа или на любом другом судейском пункте, указанном в маршрутном листе. Каждый экипаж несёт ответственность за сохранность контрольной карты.

Любое исправление или изменение данных в контрольной карте будет наказываться исключением из соревнования, за исключением случаев, когда это исправление внесено на судейском пункте и заверено подписью судьи.

Только экипаж является ответственным за получение Контрольной карты перед стартом этапа и её подачу на судейских пунктах, и правильность вносимых данных. Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в контрольные карты.

Контрольные карты должны иметь отметки каждого судейского пункта в порядке, указанном в контрольной карте, под угрозой пенализации. За отсутствие записей (причём в правильной последовательности судейских пунктов) или не предъявление контрольной карты на любом судейском пункте (за исключением случаев, оговоренных данными Правилами) решением коллегии спортивных комиссаров экипаж будет пенализирован, вплоть до исключения. В случае утери

контрольной карты экипаж будет подвергнут пенализации 5 минут, что не исключает получение дополнительных пенализаций за отсутствие отметок в КК.

Экипаж, не финишировавший на этапе, но продолжающий соревнование, обязан обменять контрольную карту данного этапа либо на судейском пункте финишного КВ этапа в рамках времени его работы, либо в штабе (после закрытия судейского пункта КВ), но не позднее, чем за 6 часов до старта следующего этапа. Экипаж, не выполнивший данное требование, из соревнования исключается.

21.11.5. Контрольные зоны судейских пунктов. Все судейские пункты, то есть пункты контроля времени, старт и финиш Скоростных участков, пункты контроля прохождения (и пункты контроля перекрёстков – только для соревнований типа Баха), обозначаются стандартными знаками (см. рисунок 17 статьи 38) значение которых указано ниже.

Начало контрольной зоны обозначается знаками на жёлтом фоне. Максимальная ширина контрольной зоны не должна превышать 15 м. Створ контрольной зоны образуется двумя знаками. Рекомендуется контрольные зоны располагать по одной оси, за исключением КП. В случае невозможности обозначить створ контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачётного движения, контрольная зона размечается другими способами. Схема проезда через контрольную зону судейского пункта должна однозначно определяться по дорожной книге.

Вся контрольная зона, то есть пространство между первыми жёлтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной с “режимом закрытого парка”. Время пребывания в контрольной зоне не должно превышать времени, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в контрольной карте, старт и так далее).

Строго запрещается въезжать в контрольную зону или покидать её в направлениях, не предусмотренных дорожной книгой, также запрещается повторно въезжать в контрольную зону после того, как были проставлены отметки о времени. Нарушения пенализируются:

- 1) 1-е нарушение – 10 минут;
- 2) 1-е повторение нарушения – 1 час;
- 3) 2-е повторение нарушения – исключение из соревнования или фиксированная пенализация, если таковая имеется.

Расчёт времени прибытия в контрольную зону – обязанность только экипажей, которые могут сверяться с официальными часами судейского пункта.

Судейские пункты должны быть готовы начать работу за 1 час до расчётного

времени прибытия первого экипажа, и продолжают работу в течение 1 часа после расчётного времени прохождения последнего экипажа (расчитанного на основе нормы времени или норматива) если руководителем гонки не принято иное решение. Предельное время опоздания (Время исключения), после которого экипаж подвергается фиксированной пенализации или исключению, для пунктов КВ составляет 30 минут.

Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж исключается из соревнования решением коллегии спортивных комиссаров. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в контрольную карту отметки (время и место), о выполнении указаний судей, которые могут привести к пенализации данного экипажа. Данный факт фиксируется в протоколе. Судьи не имеют права отказаться от данной отметки, исключением являются форс-мажорные обстоятельства.

21.11.6. Контроль времени. На судейском пункте контроля времени (КВ) отмечается точное время прибытия, то есть то время, когда член экипажа передал контрольную карту судье. Данные заносятся в контрольную карту только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта.

Время правильной отметки на пункте КВ получается при сложении Нормы времени, отпущенной на проезд данной секции и стартового времени для данной секции. Это время определяется с точностью до целой минуты и называется расчётным. Время фиксируется в следующем виде: от 00.01 до 24.00. В случае превышения норматива на СУ, если судейский пункт СТОП-КВ закрыт, норма времени до отметки на следующем КВ отсчитывается от времени истечения норматива для каждого конкретного экипажа.

Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает жёлтые знаки начала Контрольной зоны.

Процедура получения отметки выполнена правильно, если автомобиль въехал в контрольную зону в расчётную минуту или минуту, предшествующую расчётной и контрольная карта подана судье в течение расчётной минуты. Пример: экипаж, расчётное время отметки которого 18.58, имеет право въехать в контрольную зону с 18.57.00 до 18.58.59, и обязан подать контрольную карту между 18.58.00 и 18.58.59.

Любое различие между расчётным временем и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минуты пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения от расчётного времени отметки.

На судейских пунктах КВ, расположенных на финише этапа экипажам разрешается отметка раньше расчётного времени без пенализации. Экипаж, не

получивший отметки на судейском пункте КВ на старте этапа, исключается из соревнования, если дополнительным регламентом не предусмотрена фиксированная пенализация.

Время исключения, норматив или одна/несколько норм времени, определенных в регламенте (положении) спортивного соревнования могут быть изменены коллегией спортивных комиссаров, по предложению руководителя гонки. Экипажи, к которым это имеет отношение, должны быть своевременно об этом информированы. Исключение из соревнования или фиксированная пенализация будут объявляться только в конце этапа.

Время отметки на пункте КВ дорожной секции является стартовым временем на эту дорожную секцию.

Пункт КВ перед стартом СУ объединяется с судейским пунктом «Старт СУ» в одну контрольную зону («совмещенные КВ-Старт»), знаки которой располагаются следующим образом:

- 1) 2 жёлтых знака «КВ» (начало контрольной зоны);
- 2) примерно через 25-50 м 2 красных знака «КВ» (пункт контроля времени);
- 3) примерно через 100-200 м 2 красных знака «Старт СУ» (пункт Старта СУ);
- 4) примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными черными линиями (окончание контрольной зоны).

На совмещенном КВ-Старт судья вносит в контрольную карту время прибытия экипажа, а также планируемое стартовое время на СУ. Должен существовать разрыв (не менее 5 минут) между временем отметки на КВ и планируемым временем старта для подготовки экипажа к старту. Сразу после отметки на пункте КВ, экипаж должен подъехать к старту СУ и немедленно подать КК судье. Судья вносит в контрольную карту предписанное время старта экипажа на СУ, а затем дает старт данному экипажу в момент наступления предписанной минуты. В случае расхождения между планируемым и предписанным временем старта, к расчёту принимается предписанное время старта.

Экипаж имеет право, находясь в контрольной зоне совмещенного КВ-Старта, заменить спущенное колесо силами самого экипажа с помощью инструментов находящихся на борту автомобиля. Для этих целей экипажу дополнительно дается 10 минут и назначается новое время старта. Превышение дополнительного времени пенализируется 1 минутой штрафного времени за минуту или часть минуты превышения.

На финише СУ знаки контрольной зоны «Финиш - Стоп» располагаются следующим образом:

- 1) 2 жёлтых знака «Финиш СУ» (начало контрольной зоны);
- 2) примерно через 100 м 2 красных знака «Финиш СУ» (судейский пункт финиша скоростного участка);
- 3) примерно через 150-300 м 2 красных знака «STOP» и 1 красный знак «КВ» (судейский пункт Стопа скоростного участка);
- 4) примерно через 25-50 м 2 белых/бежевых знака с 3-мя диагональными чёрными линиями (окончание контрольной зоны).

Судейская зона, начиная от желтых знаков «Финиш СУ» и до белых/бежевых знаков с 3-мя диагональными черными линиями, не должна иметь трамплинов, подбросов, перегибов, сужений или резких изменений направления движения.

21.11.7. Контроль прохождения. Для контроля за соблюдением экипажами маршрута, на трассе могут быть расположены пункты контроля прохождения (КП), контрольные створы (КС) и контрольные точки (КТ). Местоположение контрольных створов и пунктов КП указываются в дорожной книге. Порядковые номера пунктов КП указываются в маршрутном листе. Контроль прохождения может предусматривать необходимость получения отметки, или не предусматривать (КП без отметки).

Знаки контрольной зоны КП располагаются следующим образом:

- 1) 2 жёлтых знака «КП» (начало контрольной зоны);
- 2) примерно через 100 м 2 красных знака «КП» (пункт КП);
- 3) примерно через 100 м 2 белых/бежевых знака с 3 диагональными полосами.

Экипаж обязан остановиться возле красного знака «КП» и предъявить контрольную карту судьё для проставления отметки.

Знаки контрольной зоны КП без отметки располагаются следующим образом:

- 1) 2 жёлтых знака «КП» (начало контрольной зоны);
- 2) примерно через 100-300 м 2 белых/бежевых знака с 3 диагональными полосами (окончание контрольной зоны).

Экипаж обязан проехать через створ контрольной зоны без остановки. Пункт КП без отметки может быть обозначен другими способами, специально оговоренными.

Время закрытия пункта КП должно быть обозначено в маршрутном листе или объявлено бюллетенем. Оно определяется с учётом:

- 1) расстояния от предшествующего КВ до КП;
- 2) нормы времени на дорожном секторе или норматива на СУ;

3) расчётного времени прибытия последнего экипажа для данного КП плюс 60 минут.

Рекомендуется располагать собственно Пункт КП по возможности на горизонтальном участке. Для пунктов КП, расположенных на навигационных участках, рекомендуется дополнительное обозначение ярким флагом, видимым экипажем со значительного расстояния.

Время прибытия экипажа на пункт КП фиксируется в судейском протоколе с точностью до секунд.

Контрольные створы обозначаются разметкой с применением ограничительной ленты. Факт прохождения КС фиксируется судьями.

Контрольные точки задаются координатами ГПС. Факт прохождения КТ фиксируется записью ГПС-регистратора. Контрольные точки обозначаются в дорожной книге.

21.11.8. Контроль скорости. На трассе могут быть применены зоны ограничения скорости (ОС), где ограничивается скорость движения автомобилей участников. Все зоны ОС и лимит скорости должны быть обозначены в дорожной книге и могут контролироваться организатором соревнования.

Превышение скорости в зоне ОС сверх разрешенного лимита зарегистрированное ГПС, будет штрафовать следующим образом: 1 минута за каждый факт превышения, соответственно количеству записанных фактов превышения.

Начало и конец зоны ОС рекомендуется обозначать знаками и указывать в дорожной книге.

Контроль скорости в зонах ОС может осуществляться с помощью специальных контрольных приборов.

В случаях, когда трасса соревнования проходит через населенный пункт организатор соревнования может ввести норму времени на прохождение этого отрезка трассы. На въезде и выезде такой Зоны ограничения скорости располагаются судейские пункты КВ-ОС, обозначаемые знаками «СТОП». На въезде в Зону ОС судья отмечает время въезда и назначает время выезда из Зоны ОС. На судейском пункте выезда из Зоны ОС судья фиксирует время выезда.

21.11.9. Скоростной участок (СУ). Если СУ проводится на участках дорог, зарезервированных исключительно для данного соревнования, то данное условие должно быть указано в регламенте (положении) спортивного соревнования. Скоростной участок – это тест на скорость, который начинается на судейском пункте старта и заканчивается контролем времени на финише. Время на СУ контролируется

с точностью до секунды или долей секунды.

Во время движения по трассе СУ все члены экипажа должны быть пристегнуты ремнями безопасности, быть в застегнутых шлемах, защитных комбинезонах и омологированном белье.

Экипажам запрещается вести автомобиль в направлении, противоположном направлению трассы спецучастков. Такое нарушение, зафиксированное только официальными лицами, рассматривается КСК. Протесты заявителей друг на друга по этому пункту не принимаются. Решением КСК экипаж может быть пенализирован. В любом случае вся ответственность за последствия нарушения этого пункта лежит на экипаже – нарушителе.

На пунктах старта СУ автомобиль с экипажем на борту останавливается перед красным знаком «Старт СУ», судья вносит предписанное время старта в контрольную карту (часы и минуты) и даёт стартовую команду. Если экипаж отмечается на пункте КВ перед стартом СУ раньше своего расчётного времени, это не должно вносить изменения в установленный порядок старта.

Пример: расчётное время отметки на пункте КВ - 10 ч 00 минут. Автомобиль фактически отметился в 9 ч 54 минуты. Теоретически, время старта должно быть: 9 ч 54 минуты + 5 минуты = 9 ч 59 минут. Предписанное время старта, тем не менее, должно быть не ранее 10 ч 05 минут, то есть расчётное время отметки + минимум 5 минут. Судья на пункте КВ обязан вернуть экипаж, получивший пенализацию за опережение, в его расписание посредством назначения ему времени нейтрализации, равного времени его опережения, и поставить в известность руководителя гонки.

Стартовая команда может подаваться с использованием автоматических систем или вручную. В последнем случае судья начинает громкий обратный отсчёт секунд 30-15-10 и последние 5 секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчёта сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и тому подобное). По истечении последних 5 секунд, дается стартовый сигнал, после которого автомобиль должен стартовать немедленно. Если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, налагается штраф в 2 минуты.

Старт СУ может быть задержан относительно запланированного времени старта только судьей в случае «форс-мажора». Экипаж, спровоцировавший задержку старта, пенализируется КСК, по меньшей мере, 1 минутой или более, в соответствии с отчетом судьи.

За фальстарт (начало движения до подачи судьей стартовой команды) экипаж будет пенализирован, по меньшей мере, на 1 минуту или более, в соответствии с отчётом судьи. При неоднократных фальстартах коллегия спортивных комиссаров

может применить к экипажу более строгие наказания.

Специальный участок (СУ) заканчивается финишем «с хода». Остановка в контрольной зоне финиша между жёлтыми знаками «Финиш СУ» и знаками «STOP» запрещена. Данное нарушение влечёт пенализацию 15 минут.

Хронометраж финиша производится на финишной линии, обозначенной красными знаками «Финиш СУ». Рекомендуется оборудование Финиша СУ автоматической системой хронометража. Минимальная точность хронометража – 1/10 секунды для ССУ, и 1 секунда для СУ.

На расстоянии 150 – 300 м после финишной линии экипаж должен отметить на судейском пункте, обозначенном красными знаками «КВ» и красными знаками «STOP». Судья вносит время финиша в контрольную карту (час, минута, секунда) и, возможно, стартовое время на следующую дорожную секцию. Стартовым временем для следующей дорожной секции является час и минута времени финиша. Если несколько экипажей финишируют в течение одной минуты, тогда судья назначает экипажам стартовое время на следующую дорожную секцию с учётом порядка их прибытия на судейский пункт таким образом, чтобы разрыв между стартовым временем этих экипажей соответствовал межстартовым интервалам на данном этапе. Если экипаж не останавливается у знака «STOP» и не получает отметку, налагается пенализация в размере 1 часа.

Во время прохождения СУ ремонтные работы разрешены, а сервис запрещен. Могут использоваться зоны сервиса, установленные организатором соревнования и обозначенные в дорожной книге.

Межстартовые интервалы на СУ должны соответствовать межстартовым интервалам, установленным на старте этапа. Любой экипаж, отказывающийся стартовать на Скоростном участке в предписанное время и с позиции, назначенной ему судьей, будет пенализирован или исключен из соревнования.

Прерывание СУ: если гонка по СУ окончательно остановлена до прохождения СУ последним участником, вне зависимости от причин, тем не менее, можно получить классификацию по этому СУ, начислив всем экипажам, на которых повлияли обстоятельства прерывания, наихудшее время, фактически зафиксированное до того, как гонка была остановлена. Определение результатов СУ может быть произведено по ближайшей позиции в дорожной книге к месту остановки соревнования, но не ближе 1 км.

Классификацию можно составить даже в том случае, если даже один спортсмен смог пройти маршрут при нормальных условиях гонки. Только коллегия спортивных комиссаров решает, применить эту меру или нет, после того как руководитель гонки сообщил им причину прерывания СУ. Если коллегия

спортивных комиссаров сочтёт, что наихудшее фактически зафиксированное время не подходит, она может выбрать наиболее подходящее время фактически зафиксированных результатов. Любой частично или полностью ответственный за прерывание гонки экипаж, ни при каких обстоятельствах не может извлечь выгоду из этой меры, то есть этому экипажу присваивается время, затраченное им фактически, если оно больше присвоенного другим экипажам. В исключительных случаях, в целях безопасности, руководитель гонки может прервать прохождение СУ на пункте КП или на ближайшей позиции в дорожной книге, находящимся, перед опасным участком, и экипажи могут продолжить гонку по СУ после того, как минует опасность (от очередного КП или позиции в дорожной книге). Классификация в таком случае определяется путем сложения времен двух частей этого СУ.

За исключением случаев, признанных коллегией спортивных комиссаров как прерывание СУ, в случае полного или частичного блокирования трассы любым препятствием экипажи обязаны принять все возможные меры для освобождения проезда и помочь другим экипажам. Исходя из требований безопасности, по предложению руководителя гонки, коллегия спортивных комиссаров может остановить прохождение этапа до того, как экипажи прибудут на финиш этапа. В таком случае определяется пункт контроля времени, который действует как финиш этапа (например, для СУ это может быть пункт совмещенного Финиш-КВ). По решению руководителя гонки, этап может быть продолжен или не продолжен, нейтрализован, проводиться в конвое и попадать или не попадать под действие «режима закрытого парка».

Запрещается закрывать проезд другим автомобилям и пытаться препятствовать обгону. Контактная борьба запрещена.

21.11.10. Регруппинг. Проводится с целью уменьшения временных интервалов между экипажами, возникших в ходе этапа. После регруппинга порядок старта должен соответствовать порядку прибытия на входной КВ регруппинга (термин, определяющий такую процедуру, называется «уплотнение канала»).

По прибытию на входное КВ регруппинга экипажи сдают свои контрольные карты судьё КВ и немедленно направляются в закрытый парк регруппинга. Новые контрольные карты экипажу выдаются либо на входном, либо на выходном КВ регруппинга. Новое время старта проставляется в новых контрольных картах.

После постановки автомобилей в закрытый парк регруппинга экипажи могут в холодное время года не глушить (заводить) двигатель с разрешения официальных лиц.

Если закрытый парк регруппинга не превышает 30 минут, экипажи могут оставаться в этом парке регруппинга.

21.11.11. Закрытый парк. «Режим закрытого парка» действует:

1) с момента постановки автомобиля в предстартовую зону, зону регруппинга или в закрытый парк в конце этапа до момента выезда из этих зон.

2) с момента попадания в контрольную зону судейского пункта и до тех пор, пока они её не покинут.

3) с момента, когда автомобиль прибудет в закрытый парк на финише соревнования, до момента истечения времени установленных сроков подачи протестов, и объявления решения коллегии спортивных комиссаров о снятии «режима закрытого Парка».

Любое нарушение правил закрытого парка может привести к пенализации от 1 часа до исключения из соревнования.

Если технический комиссар решит, что состояние автомобиля, находящегося в закрытом парке, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии технических контролеров такой автомобиль должен быть отремонтирован. В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт автомобиля, рассматривается как опоздание на дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему может быть назначено новое стартовое время. Любой экипаж, который опоздает более чем на 30 минут, будет наказан фиксированной пенализацией или исключен из соревнования.

Как только автомобиль будет поставлен в закрытый парк, все члены экипажа должны немедленно его покинуть. Запрещено входить в закрытый парк повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешен повторный вход в ЗП в сопровождении официальных лиц.

В порядке исключения, с разрешения технического комиссара в закрытых парках перед стартом, в зоне регруппинга и после завершения этапа экипажи могут:

1) заменить одно или два спущенных колеса, используя инструменты и колёса, находящиеся в автомобиле;

2) заменить лобовое стекло с посторонней помощью. Ремонтные работы необходимо закончить до времени старта данного экипажа, иначе будет наложен штраф в размере одной минуты за каждую минуту или часть минуты опоздания.

Для выезда автомобиля из закрытых парков перед стартом, после регруппинга или после завершения этапа, экипажам разрешен вход в закрытый парк за 15 минут до предписанного времени.

Никто не может находиться в закрытом парке, за исключением официальных лиц, выполняющих свои служебные обязанности.

Внутри закрытого парка разрешается заводить автомобиль с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт автомобиля, за исключением случая, когда эта батарея является частью балласта автомобиля.

21.12. Трековые гонки.

21.12.1. Трековые гонки проводятся, как правило, по системе заездов, при которых в каждом заезде определённое этой системой число автомобилей стартует одновременно. Количество основных и запасных спортсменов определяется по результатам квалификационных заездов, исходя из числа заявленных и допущенных к соревнованиям спортсменов.

21.12.2. Положения относительно тренировок, квалификационных заездов, формирования заездов, старта, движения по трассе, финиша и закрытого парка сходны с ледовыми гонками и указаны в статьях 21.5.2.-21.5.6. настоящих Правил.

21.13. Трофи-рейд.

21.13.1. Дорожная книга – документ, который определяет маршрут движения экипажей и особенности прохождения трассы соревнования. Дорожная книга может быть в виде легенды прохождения маршрута и/или перечня обязательных для прохождения точек, определять порядок прохождения точек, определять допустимое отклонение от заданного маршрута, контрольные пункты. Дорожная книга может иметь приложения в виде картографических или иных материалов. При наличии в дорожной книге ссылок на географические пункты или названия организатору соревнования рекомендуется обеспечить все экипажи одинаковыми картографическими материалами.

Организатор соревнования должен гарантировать участникам соревнования или лицам, планирующим участвовать в соревновании равные условия получения информации о маршруте. Для обеспечения участников соревнования своевременной информацией, организатор соревнования обязан осуществить проверку дорожной книги перед соревнованием.

Дорожная книга должна описывать границы навигационного СУ (если применяется). Район внутри описанных границ является официальной трассой навигационного СУ. В местах, где невозможно точно описать местность, организатор соревнования должен указывать точки ГПС. Все ГПС - координаты должны выдаваться экипажам в формате WGS-84 в виде – градусы, минуты, доли минут (ГГ ММ, ммм). Организатор соревнования обязан предоставить как минимум письменные данные для загрузки приборов ГПС /Глонасс.

Расположение контрольных и судейских пунктов должно быть точно указано в дорожной Книге с использованием ссылок на материалы гонки (географические (широта и долгота) координаты, указание места на карте).

В регламенте (положении) спортивного соревнования могут быть оговорены ограничения и/или условия ознакомления с трассой.

21.13.2. Дорожное движение. Во время проведения соревнования запрещается перевозить любым способом заявленные в соревновании автомобили. Перевозкой автомобиля считается любая транспортировка автомобиля на расстояние более 100 м, при которой менее 3-х его колёс контактируют с покрытием, по которому осуществляется движение. Нарушение пенализируется решением КСК (вплоть до исключения из соревнования). Запрещено использование не предусмотренного ПДД осветительного оборудования при движении по дорогам общего пользования.

21.13.3. Помощь. Ремонт автомобилей разрешён в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещённых данными Правилами и/или регламентом (положением) спортивного соревнования.

Для экипажа, находящегося на СУ запрещён заезд в Базовый лагерь, нарушение трактуется как запрещённый сервис.

В соревнованиях буксировка на СУ одного автомобиля другим разрешается только тем участникам соревнования, которые стартовали на данном СУ и ещё не финишировали. За проезд через любой судейский пункт, кроме старта и финиша, на буксире налагается пенализация 1 час. Проезд линии старта на буксире пенализируется незачётом СУ. Въезд в Зону контроля судейского пункта финиша и любое движение в данной зоне на буксире пенализируется незачётом СУ.

Передача денег, медикаментов, одежды, средств связи, пищи и напитков от/для экипажа разрешена в течение всего соревнования.

Сервис на СУ может быть разрешён в специально отведенной зоне сервиса. Любое отмеченное нарушение, касающееся сервиса, ведёт к пенализации решением КСК вплоть до исключения из соревнования.

Запрещается расположение (размещение, установка) любых материалов, запасных частей, инструментов или оборудования на СУ/ДС.

Рекомендуется, чтобы автомобили сервиса были ясно идентифицированы при помощи соответствующих эмблем, выдаваемых организатором соревнования, и закреплённых в определенных регламентом местах. Количество автомобилей сервиса может ограничиваться.

Рекомендуется, чтобы остальные машины команд идентифицировались при помощи эмблем “Сопровождение”, выдаваемых организатором соревнования.

Во всех Зонах сервиса скорость ограничена 30 км/ч. При наличии дополнительных взносов за автомобили сервиса/сопровождения организатор соревнования обязан обеспечить проезд и зарезервировать место для заявителей с

помощью разметки, пропускного режима и так далее. Организаторам соревнования рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся автомобилей и отдельный – для служб и зрителей.

Экипаж обязан иметь в машине символы «ОК» зелёного цвета и «SOS» красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге форматом А4 или на другом прочном материале, рекомендуется иметь флаги зелёного и красного цвета, с размерами полотнища не менее 60×40 см на древке.

В случае аварии на трассе СУ при отсутствии пострадавших и отсутствии необходимости оказания помощи, любой член экипажа должен закрепить знак «ОК» и/или флаг зелёного цвета на хорошо просматриваемой части автомобиля по возможности так, чтобы его могли хорошо видеть другие проезжающие экипажи.

В случае аварии на трассе СУ с пострадавшими, нуждающимися в медицинской помощи, должен быть показан знак “SOS” и/или флаг красного цвета всем следующим экипажам. После оказания помощи обязательно устанавливается зелёный знак “ОК” и/или зелёный флаг.

Экипаж, следующий за потерпевшим аварию автомобилем, обязан:

1) В случае если ему был показан «SOS» – остановиться, принять меры по оказанию помощи. Принять меры для передачи информации об аварии официальным лицам соревнования. По необходимости – дождаться прибытия медицинской помощи.

2) В случае отсутствия какого-либо из этих знаков экипаж обязан остановиться и убедиться в том, что потерпевший аварию экипаж не нуждается в помощи.

За невыполнение этих требований экипаж может быть подвергнут пенализации.

21.13.4. Контрольная карта. На старте соревнования экипажам могут выдаваться контрольные карты, в которых могут быть указаны Нормы времени и нормативы для каждого участка/секции. Контрольная карта (КК) может быть заменена новой на старте следующего СУ/секции. Каждый экипаж несёт ответственность за сохранность контрольной карты.

Контрольная карта должна иметь отметки всех судейских и / или контрольных пунктов. За отсутствие отметок или отказ в предъявлении контрольной карты на любом судейском пункте (за исключением случаев, оговоренных данными Правилами), экипаж решением коллегии спортивных комиссаров будет подвергнут пенализации, вплоть до исключения.

Любые исправления или изменение данных в контрольной карте пенализируются решением КСК, за исключением случаев, когда это исправление

внесено судьёй на судейском пункте и заверено его подписью.

Только экипаж является ответственным за подачу контрольной карты на судейских пунктах и правильность вносимых данных. Только судьям на судейских пунктах разрешается вносить данные в контрольные карты.

Экипаж, прибывший в лагерь соревнования и не получивший отметку на финише СУ/ДСУ, обязан сдать контрольную карту в секретариат соревнования. Экипаж, не выполнивший данное требование, пенализируется решением КСК.

Экипаж, выбывший из соревнования, обязан в кратчайшие сроки сдать контрольную карту официальным лицам с собственноручной записью о причинах схода.

21.13.5. Специальные участки (СУ). Начинается на линии старта и заканчивается на судейском пункте финиша. Соблюдение маршрута на СУ является обязательным.

Для контроля за соблюдением маршрута экипажами, на трассе могут быть расположены пункты КП (контроля прохождения). Местоположение и порядковые номера КП указываются в дорожной книге. Рекомендуется каждый пункт КП обозначать координатами ГСП.

Линейный СУ должен включать в себя последовательно расположенные по маршруту:

- 1) КП обозначенные на местности и обязательные для взятия/фиксации;
- 2) КП не обозначенные на местности, обязательные для проезда.

КП могут быть организованы как судейские пункты или как контрольные пункты (без судей). В любом случае процедура взятия/фиксация КП должна быть подробно и однозначно прописана в регламенте (положении) спортивного соревнования.

Для контроля взятия КП, обозначенных на местности или контроля проезда через КП необозначенных на местности или соблюдения коридора, организатор соревнования может применять специальные контрольные приборы. По решению КСК возможен контроль ГСП-треков с приборов участников.

В случае использования стандартных судейских знаков, их рекомендуется располагать следующим образом:

- 1) 1-2 жёлтых знака «КП» (начало Зоны контроля);
- 2) через 10 м 1-2 красных знака «КП» (судейский пункт контроля прохождения).

В случае, если КП предусматривает процедуру отметки, экипаж обязан остановиться возле красного знака «КП» и предъявить контрольную карту судьёе для

проставления отметки.

В случае обозначения КП краской на предметах, знак и номер КП должны быть чётко читаемыми на контрастном фоне. Рекомендуется обозначать КП дополнительно явным образом на местности – отмечать сигнальной лентой деревья и тому подобное. Организатор соревнования должен иметь контрольные фотографии всех подобных КП.

Для чемпионата России и Кубка России обязательно, для остальных рекомендуется: на линейном СУ зачёт только при полном прохождении маршрута. Только взятие всех КП означает полное прохождение маршрута. Не взятие любого из КП указанного в дорожной книге, или нарушение процедуры взятия/прохождения КП описанной в дорожной книге пенализируется незачётом СУ.

Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачёта на этом СУ, либо пенализирован. Организатор соревнования не гарантирует работу судейских пунктов для экипажей, превысивших норматив.

Время прохождения на СУ определяется с точностью до секунды. Изменение норматива на СУ после старта данного СУ допускается только в том случае, если в регламенте (положении) спортивного соревнования была предусмотрена возможность пересмотра норматива и указано два значения – исходное и возможное, в случае если время лидирующего экипажа составит более 80 % от исходного значения норматива.

До момента закрытия финиша СУ без разрешения руководителя гонки категорически запрещён выезд на трассу тех автомобилей, которые финишировали, либо были не допущены к участию на данном СУ, а также автомобилей сервиса, сопровождения, зрителей и болельщиков.

Прерывание СУ: если спортивное движение на СУ прерывается, то КСК на основании доклада руководителя гонки, может принять решение об исключении из зачёта такого СУ в случае невозможности определения спортивного результата на нём. В исключительных случаях, исходя из требований безопасности, руководитель гонки может прервать СУ на предшествующем пункте контроля прохождения, и экипажи могут продолжать СУ после того, как опасная зона будет пройдена. Спортивный результат будет определяться путём сложения времён частей СУ, на которых осуществлялось движение в спортивном режиме.

Время нейтрализации не учитывается при начислении пенализации за отклонение от норматива. То есть время нейтрализации вычитается из времени прохождения СУ. Время нейтрализации должно быть отмечено в контрольной карте экипажа и/или в протоколе судьи.

В том случае, если трасса включает в себя проезд по дорогам общего

пользования, организатор соревнования обязан принять меры к максимальному сокращению применения дорог общего пользования на СУ, в том числе и путём организации Секции из нескольких СУ с дорожными секциями.

Экипажам запрещается, под угрозой пенализации, вплоть до исключения решением КСК преднамеренно блокировать проезд соревнующихся автомобилей, или препятствовать обгону другими участниками. В случае, если подобное нарушение имело целью получение спортивного преимущества для другого экипажа, КСК может наложить пенализацию не только на экипаж, непосредственно нарушивший данный запрет, но и на экипажи, «аффилированные» с нарушителем, в том числе и занимающие максимально высокое место в текущей классификации.

21.13.6. Старт и финиш.

На старте каждого СУ (в случае отдельного старта) экипажи должны стартовать с интервалом не менее 1-й минуты. Если организация трассы позволяет провести одновременный старт экипажей, и при этом не будут нарушены меры безопасности, а сам по себе старт не даст преимущества одного экипажа перед другим, то возможен общий старт всех экипажей. При процедуре расстановки экипажей в зоне общего старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ/ДСУ.

Если формат соревнования предполагает отдельный старт, то порядок старта определяется регламентом (положением) спортивного соревнования. При определении порядка старта могут учитываться результаты, показанные на предыдущих СУ/ДСУ.

Экипаж, прибывший на старт с опозданием, пенализируется 2 минутами за каждую минуту или часть минуты опоздания, если опоздание меньше 30 минут. Опоздавший экипаж должен зафиксировать время прибытия на старт у судьи старта. В случае опоздания на 30 минут и более экипаж не допускается на старт СУ. В случае одновременного старта для экипажа, опоздавшего на старт, время старта равно изначально назначенному времени старта, норматив отсчитывается от изначально назначенного времени старта. В случае отдельного старта экипажу, не сумевшему стартовать в назначенное время старта разрешается стартовать только по решению судьи старта не позднее фактического времени прибытия на старт плюс стартовый интервал, но не ранее 30 секунд после предыдущего стартовавшего. При этом время старта фиксируется по фактическому времени старта, а норматив отсчитывается от изначально назначенного времени старта. Последовательность старта между несколькими опоздавшими экипажами определяется по зафиксированному времени прибытия на старт.

На старте СУ экипаж должен находиться на борту автомобиля в полном

составе и выполнить требования безопасности. При нарушении данного требования экипаж к старту не допускается. На старте СУ автомобиль с экипажем на борту останавливается перед знаком «Старт СУ». Судья сообщает предписанное время старта и начинает громкий обратный отсчёт секунд 30-15-10 и последние пять секунд последовательно 5-4-3-2-1 с одновременным дублированием отсчёта сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и тому подобное). По истечении последних пяти секунд, даётся стартовый сигнал, после которого автомобиль должен стартовать. В случае раздельного старта, если экипаж не стартует в течение 20 секунд после стартового сигнала, может налагаться пенализация 2 минуты.

Фальстарт (начало движения до подачи судьей стартовой команды) пенализируется минимум 1 минутой по решению КСК.

Экипаж, отказывающийся стартовать на СУ в предписанное время и с предписанной позиции, может быть пенализирован решением КСК вплоть до незачёта СУ.

21.13.7. Контрольные зоны судейских пунктов. Все судейские пункты, то есть пункты контроля времени, старта и финиша СУ, обозначенные на местности рекомендуется обозначать стандартными знаками.

Для судейских пунктов начало Зоны контроля рекомендуется обозначать знаками на жёлтом фоне. Через 30-50 м от жёлтых знаков находится судейский пункт, обозначенный знаками на красном фоне. Окончание Зоны контроля, примерно через 10 м после судейского пункта, обозначать знаками белого / бежевого цвета с тремя чёрными диагональными полосами.

Максимальная ширина Зоны контроля судейских пунктов не должна превышать 15 м (исключение – одновременный старт). Рекомендуется створ Зоны контроля обозначать двумя знаками. В случае невозможности обозначить створ контрольной зоны двумя знаками, знаки располагаются справа по направлению зачётного движения, контрольная зона может ограничиваться другими наглядными и легко идентифицируемыми способами.

Вся Зона контроля, то есть пространство между первыми жёлтыми и последними белым/бежевым знаками считается зоной закрытого парка. Время пребывания в зоне контроля не должно превышать время, необходимого для проведения процедуры, предусмотренной для данного судейского пункта (отметка в контрольной карте, старт и так далее).

Въезжать и покидать контрольную зону экипажи должны в том направлении, которое обозначено в дорожной книге. После получения отметки повторный въезд в эту контрольную зону запрещается. Нарушение пенализируется 1 часом.

Экипажи обязаны подчиняться указаниям судей. В случае неподчинения, экипаж может быть пенализирован решением КСК. Экипаж вправе потребовать от судьи внесения в контрольную карту отметки (время и место) о выполнении указаний, которые могут привести к пенализации данного экипажа, в случае невыполнения. Судьи не имеют права отказать экипажу в данной отметке. Судьи не должны давать экипажам никаких комментариев относительно времени их отметки, регламента, маршрута и выполнения расписания.

Контроль времени (КВ). На судейском пункте КВ отмечается точное время прибытия, при наличии контрольной карты то время, когда член экипажа подал контрольную карту судье. Данные заносятся в протокол/контрольную карту только в том случае, если автомобиль и все члены экипажа находятся в контрольной зоне в непосредственной близости от судейского пункта. Время отметки на КВ определяется с точностью до целой минуты в следующем виде: от 00 часов 01 минут до 24 часов 00 минут. Расчёт времени прибытия в контрольную зону – обязанность только экипажей, которые имеют право сверяться с официальными часами судейского пункта. Для расчёта времени отметки на КВ необходимо ко времени старта на дорожную секцию прибавить норму времени, отпущенную на проезд данной секции. Временем старта на дорожную секцию является либо время отметки на предыдущем КВ, либо время финиша без учёта секунд (для дорожных секций, расположенных между СУ).

Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает жёлтые знаки начала Зоны контроля. Экипажу запрещено останавливаться между жёлтыми знаками и судейским пунктом. Процедура получения отметки выполнена правильно, если в течение расчётной минуты автомобиль въехал в контрольную зону и любой член экипажа подал контрольную карту судье. Любое различие между расчётным временем отметки и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минута пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения. Пенализация, начисленная на дорожных секциях, прибавляется ко времени прохождения последующего СУ, а в случае отсутствия последующего СУ – ко времени прохождения предыдущего СУ.

21.13.8. Сходы, эвакуация.

Экипаж, выбывший из соревнования по причине схода, обязан информировать об этом при первой возможности официальных лиц соревнования, любыми доступными для него способами. Эвакуация техники собственными силами участников разрешена только после получения разрешения официальных лиц соревнования.

21.13.9. Закрытый парк (ЗП). «Режим закрытого парка» действует:

1) с момента въезда автомобиля в предстартовую зону, или зону закрытого парка до момента выезда из этих зон;

2) с момента въезда автомобиля в зону контроля судейского пункта до момента выезда из неё;

3) с момента, когда автомобиль прибудет в закрытый парк на финише трофи-рейда, до истечения времени установленных сроков подачи протестов и объявления решения коллегии спортивных комиссаров о снятии «режима закрытого парка».

В порядке исключения, с разрешения технического комиссара в закрытом парке, перед стартом, в зоне регруппинга и после завершения СУ/секции/этапа экипажи могут:

1) сменить одно или два колеса, используя инструменты, находящиеся в автомобиле;

2) сменить лобовое стекло с посторонней помощью.

Данные ремонтные работы необходимо закончить до назначенного времени старта данного экипажа. Задержка пенализируется в размере одной минуты штрафного времени за каждую минуту или часть минуты.

В ЗП могут находиться: официальные лица, выполняющие свои служебные обязанности; члены экипажей только по разрешению или по требованию официальных лиц. Иные лица допускаются только по разрешению руководителя гонки.

Как только автомобиль въезжает в ЗП, все члены экипажа должны немедленно его покинуть; запрещено входить в ЗП повторно. Как исключение, экипажу может быть разрешён повторный вход в ЗП с целью забрать личные вещи из автомобиля в сопровождении официальных лиц.

В ЗП разрешается заводить автомобиль с помощью внешнего аккумулятора, который затем не разрешается брать на борт автомобиля.

Если технический комиссар решит, что состояние автомобиля, находящегося в ЗП, представляет угрозу безопасности дорожного движения, то в присутствии технических контролеров такой автомобиль должен быть отремонтирован. В этом случае, время, которое будет затрачено на ремонт автомобиля, рассматривается как опоздание на дорожной секции. Для предотвращения нагона времени экипажем, ему будет назначено новое стартовое время.

Для выезда автомобиля из ЗП перед стартом, после регруппинга или после завершения этапа, экипажам разрешен вход в ЗП за 10 минут до предписанного времени. Если ЗП регруппинга не превышает 30-ти минут, экипажи могут оставаться в ЗП.

21.14. Ралли-спринт.

21.14.1. Экипаж может состоять не более чем из двух спортсменов (первый и второй пилоты).

21.14.2. Разрешается следующее участие в разных классах (дисциплинах):

участие одного спортсмена/экипажа на разных автомобилях в разных классах;

участие нескольких спортсменов/экипажей на одном автомобиле в одном классе (только при системе «Спринт»).

Запрещено участие одного спортсмена/экипажа на разных автомобилях в одном классе.

Организатор соревнования обязан до начала заездов организовать ознакомление экипажей с трассой. Каждый экипаж обязан ознакомиться с трассой (не менее одного полного прохождения). Невыполнение данного требования – недопуск к старту.

21.14.3. Системы проведения заездов.

21.14.3.1. Система «Дуэль».

Квалификация:

Экипажи проходят квалификацию, по итогам которой в каждом классе формируется сетка основных заездов. Количество экипажей, отобранных по итогу квалификации в каждой дисциплине (классе), может равняться: 4, 8, 16, 24, 32 и так далее. Квалификация представляет собой хронометрируемые заезды, у каждого экипажа минимум две попытки. Результатом квалификации является лучший результат экипажа, показанный в любой из попыток. В таблицу основных заездов соревнования включаются экипажи, показавшие лучшие результаты на квалификации. Участники, не прошедшие квалификацию, выбывают из соревнования либо включаются в резерв.

Соревнование:

При системе «Дуэль» происходит одновременный старт двух автомобилей и их последующее движение по замкнутой трассе.

По указанию судьи автомобили выезжают в предстартовую зону, где формируют пары согласно таблице заездов. Выбор дорожки осуществляется экипажем, показавшим лучшее время в квалификационных заездах. Судьи старта обеспечивают расстановку автомобилей. Невыход на старт в течение 3-х минут означает проигрыш заезда, при этом второй экипаж объявляется победителем заезда.

Для каждого экипажа место его старта является местом его финиша. Старт «с места», финиш «с хода». Судьи финиша фиксируют порядок пересечения экипажем

линии финиша.

Обгон на трассе запрещается. Экипаж, догнавший другой экипаж, объявляется победителем. При этом остановка заезда происходит только после подачи соответствующего сигнала судьями соревнования. До подачи сигнала экипаж, догнавший другой экипаж должен двигаться по трассе с включенной аварийной сигнализацией, соблюдая безопасную дистанцию. Отклонение экипажа в заезде от схемы движения, повлекшее неправильное прохождение трассы, пенализируется аннулированием его результата в данном заезде. Если экипаж допустил отклонение от схемы трассы, но вернулся к исходной точке, с которой отклонился, и закончил трассу без отклонений, попытка засчитывается.

Если во время прохождения трассы автомобиль экипажа сломается или по каким-либо другим причинам, не зависящим от организатора соревнования, не сможет проехать трассу до финиша – перезаезд не даётся.

Сигналы красным флагом обязывают участников немедленно прекратить заезд.

Экипажу, допустившему первый фальстарт в заезде, дается перезаезд в том случае, если этот экипаж победил в заезде. Повторный фальстарт этого экипажа в том же заезде – аннулирование его результата в данном заезде. При совершении фальстарта заезд не останавливается.

Варианты конфигураций трасс:

- 1) с одной линии в разных направлениях;
- 2) с одной линии в одном направлении с мостом или тоннелем;
- 3) с одной линии в одном направлении с гоночной дорожкой между ними.

Старт с подпуском: у каждого из вариантов возможна организация вынесенной стартовой зоны и последующего заезда в конфигурацию трасс, при этом место старта и финиша у экипажей будет разное.

21.14.3.2. Система «Спринт».

При системе «спринт» автомобили стартуют отдельно. Выезд участвующего автомобиля на трассу возможен только по команде судьи с соблюдением предписанной схемы движения. Всем экипажам предоставляется не менее двух хронометрируемых попыток. Старт каждой попытки «с места», финиш «с хода». Если трасса имеет замкнутую конфигурацию, допускается старт «с хода».

Отклонение экипажа в заезде от схемы движения по трассе, повлекшее неправильное прохождение трассы, пенализируется аннулированием результата данной попытки. Если экипаж допустил отклонение от схемы трассы, но вернулся к

исходной точке, с которой отклонился, и закончил трассу без отклонений, попытка засчитывается. Если во время прохождения трассы автомобиль экипажа сломается или по каким-либо другим причинам, не зависящим от организатора соревнования, не сможет проехать трассу до финиша – перезезд не даётся.

Сигналы красным флагом обязывают участников немедленно прекратить заезд.

Допущение экипажем фальстарта – аннулирование результата данной попытки. Регламентом (положением) спортивного соревнования может быть предусмотрена дополнительная пенализация, выраженная в единицах времени. Эта пенализация прибавляется ко времени, показанному экипажем в заезде, в котором экипаж был пенализирован.

21.15. Дрифт.

21.15.1. Стартовая процедура.

21.15.1.1. Основной принцип организации старта – не дать возможность лидеру создать существенный отрыв от преследователя до начала оцениваемого участка. В этих целях могут использоваться стартовая шикана, респект-зона, обозначенная в судейском задании, разрешение преследователю начать движение до подачи ему стартового сигнала. При этом необходимо контролировать ошибки старта.

21.15.1.2. Рекомендованная организация процедуры старта:

1) Спортсмены выставляются на линию старта по указаниям судей. Лидер обязан установить автомобиль, не пересекая линию старта передней частью автомобиля. Преследователь имеет право встать как на линии старта, так и отступив от нее, но не далее, чем в 7 м от линии старта.

2) В отдельных случаях во время квалификационных и парных заездов судьи дрифта могут принять решение использовать респект-зону или шикану из конусов, предназначенную для ограничения ускорения лидера, чтобы позволить преследователю не отстать от лидера в зоне разгона.

21.15.1.3. Старт может даваться с применением стартового светофора с автоматическим включением огней или с применением флагов.

21.15.1.4. В случае применения стартового светофора спортсмены устанавливаются на стартовые позиции. Судья на старте получает от спортсменов подтверждение того, что они готовы стартовать, после чего включает автоматику. На светофоре последовательно загораются: «один красный огонь – два красных огня – три красных огня». После этого все красные огни гаснут и через 0,5 – 3,0 секунды загорается зеленый огонь – это является командой «старт». Лидер

должен стартовать немедленно после команды «старт». Преследователь имеет право стартовать в любой момент после начала работы светофора (или после поднятия двух стартовых флагов при применении флагового старта).

21.15.1.5. Процедура старта с применением флагов: спортсмены устанавливают автомобили на стартовые позиции. Судья на старте получает от спортсменов подтверждение того, что они готовы стартовать, после чего поднимает вверх два стартовых флага (в каждой руке по флагу, по обе стороны от него). Начало движения флагов вниз является командой «Старт».

21.15.1.6. В ходе тренировочных заездов для процедуры старта применяется флаг. Если стартуют два спортсмена, применяется описанная выше процедура старта с двумя флагами, при этом старт может даваться не обоим спортсменам одновременно. Сигналом старта для каждого из спортсменов является движение вниз флага, расположенного с его стороны.

21.15.1.7. Ошибкой старта лидера считаются:

фальстарт (начало движения до подачи стартового сигнала);

сбитый конус стартовой шиканы;

задержка на старте более 3 секунд после подачи стартового сигнала;

значительное снижение темпа разгона (намеренное или случайное) до начала оцениваемого участка.

21.15.1.8. Ошибки старта преследователя:

действия преследователя препятствовали лидеру произвести постановку в соответствии с судьейским заданием;

преследователь, находясь впереди лидера, в зоне разгона пересек разделительную (или любую другую ограничительную определенную судьями) линию.

21.15.1.9. За ошибки старта спортсмен получает замечание, а руководителем гонки назначается повторный старт этого заезда. В одном заезде можно получить не более 2-х замечаний. В случае 3-го замечания этот заезд становится для спортсмена нулевым.

21.15.2. Тренировка.

21.15.2.1. Официальная тренировка является неотъемлемой частью соревнования и должна входить в программу соревнования.

21.15.2.2. Участие в официальной тренировке важно для составления корректного судьейского задания и обязательно для всех заявленных в соревновании спортсменов. Неучастие может служить основанием для исключения из

соревнования.

21.15.3. Квалификация (одиночные заезды).

21.15.3.1. Во время квалификации спортсмен должен проехать оцениваемый участок точно по траектории, указанной в судейском задании на квалификацию, при сохранении оптимального угла заноса на каждом секторе оцениваемого участка.

21.15.3.2. Во время квалификационных заездов при пересечении линии постановки автомобиль должен двигаться в контролируемом заносе. Как правило, линия постановки обозначается конусом, стоящим на обочине в конце последовательности ряда из конусов, расположенных в порядке «3, 2, 1».

21.15.3.3. Результаты спортсменов в квалификации оцениваются по трем основным критериям:

1) «траектория» (Line).

2) «угол» (Angle):

а) соблюдение минимально разрешенного угла в каждом секторе;

б) контроль и стабильность при вращении автомобиля вокруг своей оси (fluidity).

3) «стиль» (Style):

а) самоотдача (commitment) – точность, агрессивность и самоотдача спортсмена при движении автомобиля по траектории;

б) выполнение судейского задания по скорости и изменению темпа движения.

Удельный вес каждого из основных критериев от общего балла должен составлять от 10 до 50 %.

Общий принцип определения удельного веса – чем ниже уровень квалификации участников соревнования (ниже уровень подготовки автомобилей), тем более важна траектория и менее важен стиль.

21.15.3.4. При наличии надежного инструмента измерения судьи дрифта могут выделить в судейском задании дополнительные критерии:

скорость (Speed),

стабильность темпа,

стабильность угла.

Скорость и темп должны оцениваться судьей «стиля», стабильность угла – судьей «угла».

21.15.3.5. Судьи дрифта являются единственными лицами, которые могут

консультировать спортсменов относительно толкования критериев судейства в рамках своего судейского задания.

21.15.3.6. Общие критерии оценки и порядок начисления баллов должны описываться в регламенте соревнования.

21.15.3.7. Судейское задание, сектора для оценки по каждому из критериев и вес каждого критерия от общего балла устанавливают судьи дрифта до начала квалификационных заездов.

21.15.3.8. Результат пилота в заезде оценивается по секторам исходя из максимальной (суммарной или средней) оценки за заезд в 100 баллов.

21.15.3.9. Система оценки, выраженная в баллах, следующая:

все критерии распределяются между тремя судьями дрифта,

каждый из них выставляет балл за свой критерий, в зависимости от его веса в суммарной максимальной оценке 100 баллов,

затем результаты суммируются, и спортсмен получает итоговый квалификационный балл за заезд.

Если судей дрифта только двое, то критерии распределяются между ними руководителем гонки. При этом происходит разделение обязанностей по оценке критерия «стиль»: плавность вращения («Fluidity») контролирует судья «угла», а самоотдачу («Commitment») – судья «траектории».

Если судья дрифта один, то оценки по каждому из критериев ставит он.

21.15.3.10. Для определения результатов квалификации принимается во внимание лучший балл, полученный каждым спортсменом в квалификационных (одиночных) заездах.

21.15.3.11. В случае равенства баллов у двух и более спортсменов в расчет принимается второй лучший балл. В случае дальнейшего равенства баллов у двух или более спортсменов приоритет отдается спортсмену, выехавшему на квалификацию раньше своих соперников, если иной порядок подведения результата не указан в регламенте.

21.15.3.12 В случае если все квалификационные заезды спортсмена признаны нулевыми, он не получает место и очки за квалификацию и не проходит в стадию парных заездов.

21.15.4. Парные заезды.

21.15.4.1. В парные заезды допускаются спортсмены, попавшие по результатам квалификации, в порядке, обусловленном выбранной системой проведения парных заездов по Таблице № 7. Общий принцип: 1-й против последнего, 2-й против

предпоследнего и так далее, и далее 1/16, 1/8, четвертьфиналы, полуфиналы и финал. При этом лидеры по возможности должны находиться в противоположных секторах таблицы, оставляя возможность встречи в финале.

21.15.4.2. Для каждой пары проводится серия из двух зачетных заездов (хит):

спортсмен, занявший более высокое место по итогам квалификации, получает право выбора, в каком качестве проводить первый заезд – лидера или преследователя. Выбор осуществляется в момент выезда на линию старта посредством размещения автомобиля на соответствующей дорожке. Сопернику достается оставшаяся свободной дорожка и соответствующая ей роль в первом заезде;

во втором заезде спортсмены меняются ролями.

21.15.4.3. Время выезда участников предстоящего по турнирной таблице хита в стартовый накопитель ограничено 3 (тремя) минутами, если регламентом соревнования не предусмотрено иное ограничение. Начало отсчета времени прибытия на старт следующей пары ведется, как правило, с момента объявления результатов хита.

21.15.4.4. 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.

21.15.4.5. Для оценки действий лидера и преследователя судьи дрифта устанавливают судейское задание на парные заезды, в котором могут быть обозначены дополнительные разрешенные параметры или введены дополнительные условия для лидера и преследователя (например, зона замедления).

21.15.4.6. При изменении погодных условий и/или состояния гоночной дорожки перед хитом возможно назначение руководителем гонки ознакомительного заезда, если это позволяет расписание соревнования. В случае значительных изменений условий для вождения судьи могут внести изменения в задание, предварительно оповестив всех участников.

21.15.4.7. Во время парных заездов каждый из судей выбирает победителя хита. Судьи могут использовать видеоповторы или иные другие технические средства для принятия решения. Голоса всех судей равнозначны. Решение принимается большинством голосов.

21.15.4.8. При оценке судьи сначала сравнивают проезд лидера первого заезда с проездом лидера второго, затем проезд преследователя первого заезда с проездом преследователя второго заезда. Если в хите один или оба пилота получили оценку

ноль, то определение победителя хита происходит согласно таблице 15.

Таблица 15

Примеры судебных решений.

хит		Пилот А	Пилот Б	Решение
1	1 заезд	0 л	Результат п	ОМТ
	2 заезд	Результат п	0 л	
2	1 заезд	0 л	0 п	ОМТ
	2 заезд	Результат п	Результат л	
3	1 заезд	0 л	0 п	А
	2 заезд	Результат п	0 л	
4	1 заезд	0 л	Результат п	Б
	2 заезд	Результат п	Результат л	
5	1 заезд	Результат л	0 п	А
	2 заезд	0 п	0 л	
6	1 заезд	Результат л	Результат п	Б
	2 заезд	0 п	Результат л	
7	1 заезд	Результат л	0 п	По лидеру
	2 заезд	0 п	Результат л	
8	1 заезд	Результат л	0 или результат п	ОМТ или п.7.4.29
	2 заезд	0 п - виновник	л – заезд не завершен	

21.15.4.9. При определении победителя хита необходимо учитывать следующие принципы:

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;

в конечной оценке «вес» проезда в качестве лидера выше, чем в качестве преследователя, однако явное преимущество в проезде преследователем даже при наличии более низкой оценки проезда в роли лидера, может стать основанием для назначения ОМТ либо присуждения победы;

судьи оценивают в каждом секторе пару лидер/лидер и преследователь/преследователь с точки зрения «выиграл/проиграл сопернику в данном секторе», определяя победителя хита по совокупности секторов;

опоздание на старт, технический сход или признание виновным в аварии всегда ведет к проигрышу хита, даже если первый заезд этого хита уже состоялся и у соперника в нем была оценка ноль.

21.15.4.10. Задача лидера – совершить корректный заезд лидера, 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. Запрещаются любые тактические действия с целью заставить преследователя снизить скорость. Действия лидера, которые не подпадают под критерии недопустимого заезда лидера, но привели к ошибкам преследователя, оцениваются судьями как ошибка лидера.

21.15.4.11. Действия лидера оцениваются по степени выполнения квалификационного задания.

21.15.4.12. Задача преследователя – выполнить постановку не позднее последней точки постановки и 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.

21.15.4.13. Действия преследователя оцениваются по следующим параметрам (расположены в порядке убывания веса в оценке):

1) «Приближение» (Proximity) – достижение минимально возможного расстояния между автомобилями. (Рекомендованный вес 40 %).

2) «Синхронность» (Mimics) – способность повторять все движения лидера одновременно с ним. (Рекомендованный вес 30 %).

3) «Траектория» (Line) – способность максимально точно выдерживать

траекторию лидера. (Рекомендованный вес 20 %).

4) «Угол» (Angle) – способность двигаться с углом не меньше, чем у лидера. (Рекомендованный вес 10 %).

При выставлении сбалансированной оценки судьи дрифта должны учитывать вес каждого из перечисленных параметров и возможность жертвования менее ценным параметром в пользу более ценного (компромисс спортсмена).

Вынужденные ошибки преследователя, совершенные из-за некорректных действий лидера, учитываются судьями, прежде всего как ошибки лидера. Но в любом случае итоговая оценка должна быть сбалансированной относительно влияния действий каждого пилота на действия соперника.

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

21.15.4.15. 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.

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

21.15.4.17. Решение о признании заезда нулевым принимают судьи дрифта.

21.15.4.18. По результатам парных заездов производится начисление очков в соответствии с регламентом (положением) соревнования.

21.15.4.19. Если судьям не удастся выявить победителя по результатам одного хита, назначается перезаезд хита (ОМТ), но не более двух. Если судьи дрифта не могут сделать выбор по итогам и второго ОМТ, то на следующий этап соревнования проходит спортсмен, занявший более высокое место по итогам квалификации. Все назначенные ОМТ проводятся в конце раунда в порядке их назначения.

21.15.4.20. Основания для назначения ОМТ:

двое и более судей назначили ОМТ;

существует расхождение в оценке – один из судей за спортсмена А, второй за спортсмена В, а третий за ОМТ;

невозможность корректно сравнить проезды двух пилотов.

21.15.4.21. В случае если оба спортсмена не вышли на старт вовремя, команда «старт» дается без них. Оба считаются проигравшими в хите, ни один из них не проходит в следующий раунд. Если такое произошло в финальном заезде, оба спортсмена занимают вторые места, а первое место не присуждается, если в заезде

за 3 – 4 места – оба спортсмена занимают четвертое место.

21.15.4.22. Старт в заезде подается сигналом светофора или флагом. Заезд считается оконченным, после того как оба спортсмена пересекли линию финиша, либо когда руководитель гонки объявил об окончании заезда.

21.15.4.23. 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 спортсмена считается соответствующая половина гоночной дорожки.

21.15.4.24. Постановка преследователя и лидера должна быть выполнена до пересечения последней точки постановки. Правила движения по полосам и постановки судьи обозначают на брифинге.

21.15.4.25. Преследователь может выполнить постановку одним из двух способов:

1) Преследователь может принять решение выполнить постановку рядом с лидером, двигаясь параллельно в пределах своей полосы движения, но не допуская опережая в момент пересечения линии постановки.

2) Преследователь может также выбрать вариант постановки за автомобилем лидера. В таком случае преследователь может находиться на той же полосе движения, что и лидер.

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

21.15.4.26. В парных заездах запрещаются контакты между автомобилями. Такие действия оцениваются судьями в зависимости от последствий:

если в результате контакта заезд не завершен – критическая ошибка;

лидер вынужден был изменить траекторию, но продолжил заезд – существенная или грубая ошибка;

контакт не повлиял на траекторию лидера и техническое состояние его автомобиля – незначительная ошибка;

21.15.4.27. После столкновения судьи дрифта определяют сторону, по вине которой произошло столкновение. В некоторых случаях повреждения, полученные автомобилями при столкновении, требуют выделения времени на ремонт. На ремонт может быть выделено время (таймаут), при этом невиновная сторона не расходует свой таймаут, отведенный регламентом.

Если пилот/пилоты непосредственно после пересечения финиша заезда хита

допускают столкновение, после которого не имеют возможности передвигаться самостоятельно, то судьи дрифта могут расценить данную ситуацию как неконтролируемый финиш и после определения виновного оценить его заезд как нулевой.

Если контакт стал результатом обоюдной ошибки лидера и преследователя, оба спортсмена признаются виновными в столкновении.

21.15.4.28. В случае возникновения в ходе заездов хита ситуации, в которой по вине одного из спортсменов произошло столкновение, в результате которого автомобиль второго спортсмена получил такие повреждения, что не может продолжать участие, победителем в хите объявляется спортсмен, пострадавший от неправильных действий другого. Решение о признании спортсмена виновным в вышеуказанной ситуации принимается судьями дрифта.

21.15.4.29. Решение судей дрифта об определении виновного в столкновении/аварии первого заезда хита объявляется до начала второго заезда хита. А в случае, если столкновение произошло в ходе второго заезда – до вынесения решения по результатам хита.

21.15.4.30. Если в результате столкновения или иного инцидента в зоне от прогрева до старта автомобиль спортсмена не по его вине получил повреждения, вследствие которых не может принять старт в квалификации или парном заезде, руководитель гонки может перенести заезд в конец списка или таблицы.

21.15.5. Таймаут.

21.15.5.1. В случае возникновения технических неисправностей во время парных заездов спортсмен может воспользоваться таймаутом для их устранения. Сознательное использование таймаута в качестве стратегии может расцениваться как неспортивное поведение.

21.15.5.2. Продолжительность таймаута не должна превышать 5 (пяти) минут, если иное не указано в регламенте. Каждый спортсмен может запросить только один таймаут за мероприятие, если в регламенте не указано иное. Таймаут нельзя попросить во время тренировочных или квалификационных заездов.

21.15.5.3. После запроса таймаута запрещено начинать производить ремонт автомобиля до того, как официальное лицо объявит о начале отсчета времени таймаута. Время от запроса таймаута до начала ремонтных работ нейтрализуется (не входит во время таймаута).

21.15.5.4. После начала таймаута все ремонтные работы должны быть завершены в течение установленного времени и автомобиль должен быть готов к продолжению соревнования. Официальное лицо может потребовать инспекции

автомобиля для проверки его исправности и безопасности после окончания таймаута. Спортсмен, не начавший движение из зоны ремонта к стартовому накопителю по окончании выделенного времени считается проигравшим хит.

21.15.5.5. Таймаут может запросить только спортсмен или представитель спортсмена. Таймаут назначает руководитель гонки по докладу технического комиссара или иных официальных лиц соревнования.

21.15.5.6. Ремонтные работы в рамках таймаута проводятся только в зоне ремонта, специально обозначенной организатором, а при отсутствии таковой, в зоне хот-пит.

21.16. Интерактивные гонки.

21.16.1. Перед началом официальных тренировок все допущенные к соревнованию спортсмены обязаны пройти брифинг пилотов.

21.16.2. Перед началом официальных тренировок, все кокпиты симуляторов должны быть технически исправны и настроены в соответствии с требованиями, указанными в регламенте соревнования и в Правилах дисциплины.

21.16.3. Конфигурация всех кокпитов симуляторов должна быть единой и определяется регламентом соревнования и правилами дисциплины.

21.16.4. Каждый кокпит симулятора должен иметь стабильное соединение через сеть Интернет или локальную сеть с хостом.

21.16.5. Запуск сервера, смену типа заезда осуществляет судья-хронометрист или иное ответственное лицо утвержденное в частном регламенте этапа.

21.16.5. Запуск игровой сессии должен быть осуществлен заранее, и все спортсмены должны зарегистрироваться на сервере перед началом официальных заездов. Допускается регистрация на сервере через любой свободный аккаунт организатора, в случае невозможности подключения аккаунта спортсмена.

21.16.6. Допускается «перезаход» на сервер спортсменом, в случае дисконнекта или по иным причинам, требующим повторного подключения, если иное не указано в регламенте.

21.16.7. Стартовым сигналом заезда, считается способ описанный в регламенте соревнования.

21.16.8. Возможность настройки виртуального автомобиля определяется регламентом соревнования и производится только в пит-лейн/сервис парке.

21.16.9. Регулировка кокпита симулятора спортсменом, а также включение/выключение необходимых инструментов (модификаций, виджетов) автосимулятора определяется регламентом соревнования.

21.16.10. В течении каждого официального заезда, спортсмен обязан управлять своим виртуальным автомобилем безопасно и не должен никакими своими действиями мешать остальным участникам соревнования.

21.16.11. Процедура RTG (выход в пит-лейн) должна осуществляться в соответствии с регламентом соревнования.

21.16.12. Во время проведения оффлайн соревнований, спортсмены могут тренироваться только в то время, которое предназначено для тренировок. КСК может продлить или сократить время тренировок, если это вызвано необходимостью для проведения соревнования.

21.16.13. В случае выявления технической неисправности кокпита симулятора или установленного автосимулятора, организатор обязан в кратчайшие сроки устранить неисправность, или в случае невозможности устранения неисправности, заменить оборудование либо предоставить другой кокпит симулятора, соответствующий требованиям Правил. регламентом соревнования, или КСК определяется, будет ли компенсировано время, потраченное на устранение неисправности и если время компенсируется, то метод компенсации должен быть описан в регламенте соревнования или определен КСК.

21.16.14. Официальные тренировки.

Во время проведения официальных тренировок, спортсмены могут производить настройку кокпитов симуляторов, а также своих виртуальных автомобилей в разрешенной регламентом соревнования степени.

Спортсмены могут отказаться от участия в тренировках, уведомив об этом руководителя гонки.

Решение о допуске спортсмена, отказавшегося от участия в тренировках, к квалификации может быть принято спортивными комиссарами.

21.16.15. Квалификация.

Спортсмены могут отказаться от участия в квалификации, уведомив об этом руководителя гонки. В этом случае спортсмены, не имеющие результата в квалификации должны стартовать после спортсменов, которые такой результат имеют. Если таких спортсменов несколько, то между собой они должны быть построены в соответствии с результатами тренировки.

Спортсмены, не участвовавшие в тренировках и квалификации, могут быть допущены к участию в гонке по решению КСК, но должны располагаться после спортсменов, показавших результат в квалификации или тренировках и их взаимный порядок выхода на старт определяется порядком стартовых номеров.

В случае непредвиденных обстоятельств КСК вправе сократить время

квалификации.

Руководитель гонки может неоднократно прерывать тренировку (квалификацию) на время, которое по его усмотрению, необходимо для перезапуска сервера, изменения настроек сервера или настройки отображения виртуальных автомобилей спортсменов, а также по иным причинам, требующих решения технических проблем работы сервера.

После окончания квалификации и перед стартом гонки должно быть учтено достаточное время для публикации стартовых ведомостей, не менее 45 минут.

21.16.16. Порядок выхода на старт (стартовая решетка).

Порядок выхода на старт определяется в соответствии с достигнутым каждым спортсменом результатом в квалификации (временем круга/временем спецучастка/ количеством очков квалификации). Если два или более спортсмена показывают одинаковый результат, приоритет получает тот спортсмен, который показал этот результат первым.

Место расположение первой стартовой позиции (позиция лидера) определяется автосимулятором.

21.16.17. Старт.

Не менее чем за 3 минуты до старта, все спортсмены, участвующие в старте, должны быть подключены к серверу.

Перед каждым стартом начинается предстартовая процедура, которая должна быть описана в регламенте соревнования.

Метод подачи стартовой команды определяется дисциплиной соревнования, автосимулятором в котором проходит соревнование и должен быть описан в регламенте соревнования.

Любой спортсмен, который неспособен стартовать, должен сигнализировать об этом. В случае, если у спортсмена нет возможности оперативно стартовать, в следствии технической неисправности кокпита автосимулятора он должен незамедлительно переместиться в пит-лейн/сервис парк. Во время нахождения на пит-лейн/сервис парке, спортсмену должна быть оказана помощь в устранении неисправности. Если у спортсмена нет технической возможности переместиться в пит-лейн/сервис парк и его виртуальный автомобиль представляет опасность для остальных участников соревнования, то руководителем гонки принимается решение об отключении данного спортсмена с сервера. Если не указано иное в регламенте соревнования, то после устранения неисправности, данный спортсмен может вернуться на сервер и продолжить участие в гонке и принять старт из пит-лейн.

Если в течении гонки с общим стартом на прохождение дистанции, будут

появляться систематические отказы оборудования кокпитов автосимуляторов, а также будет замечена нестабильная работа сервера, руководитель гонки может принять решение об остановке гонки. В данном случае, КСК может принять решение об окончании гонки и принятии результатов на момент пересечения лидером предпоследнего круга перед остановкой гонки. Или осуществить повторный старт гонки после устранения причин отказов или нестабильной работы кокпитов автосимуляторов или сервера.

Если в результате остановки гонки, лидером не была пройдена полная дистанция, и КСК приняло решение о принятии результатов на основе части гонки, то количество очков, начисленных спортсменам будет определено решением КСК.

Если лидер на момент остановки гонки не успел пройти 2 полных круга, то руководителем гонки назначается повторный старт гонки с аннулированием результатов остановленной гонки.

Если в течении гонки с отдельным стартом (ралли, ралли-рейд) или общим стартом (дрифт) произойдет отказ оборудования кокпита симулятора или сервера, руководитель гонки может остановить заезд и назначить перезезд, после устранения всех неисправностей.

Если, по мнению спортивных комиссаров неисправность кокпитов симулятора была создана спортсменами преднамеренно, то результаты данных спортсменов, имеющих к этому отношение, могут быть аннулированы, а сами спортсмены могут быть исключены из соревнования.

21.16.18 Финиш.

Метод подачи сигнала об окончании гонки определяется дисциплиной соревнования, автосимулятором в котором проходит соревнование и должен быть описан в регламенте соревнования.

После получения сигнала об окончании гонки, все участники должны проследовать в пит-лейн или сервис парк (если автосимулятором предусмотрена такая возможность).

21.17. Двоеборье.

Содержание и длительность соревнований соответствует группе дисциплин Интерактивные гонки и соответствующей группе дисциплин представленной в Physical Сегментах (п. 4.9 Правил).

Статья 22. Замены и снятия с соревнований участников соревнований

Любой заявитель чей автомобиль(и) не может по какой-либо причине выйти на старт (или у кого достаточно оснований считать, что его автомобиль не будет готов выйти на старт) обязан информировать об этом руководителя гонки как можно

раньше.

Статья 23. Перечень нарушений и запрещённых действий спортсменов во время участия в соревнованиях

23.1. Для горных гонок перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице № 16.

Таблица № 16

Перечень нарушений и запрещённых действий в горных гонках.

Нарушение	Свободная тренировка	Квалификация	Гонка
Опоздание на АП, ТИ, медицинский контроль, брифинг	50 % заявочного взноса		
Отсутствие стартовых номеров, обязательных надписей	отказ в старте		
Отсутствие предусмотренных регламентами маркировок или пломб	50 % заявочного взноса	Аннулирование результата квалификации	Аннулирование результатов соревнования
Уклонение от заключительной ТИ			Аннулирование результатов соревнования
Несоответствие веса		Аннулирование результата квалификации	Аннулирование результатов соревнования
Нарушение процедуры взвешивания		Аннулирование результата квалификации	Аннулирование результатов соревнования
Отсутствие на брифинге	отказ в старте		
Нарушение схемы движения в зоне соревнований	50 % заявочного взноса		
Преднамеренная остановка и тренировка старта в предстартовой зоне	50 % заявочного взноса	50 % заявочного взноса	Замечание
Фальстарт	Замечание	Аннулирование результата	Аннулирование результата

		квалификации	заезда или добавление штрафного времени
Неспособность стартовать в течение 20 секунд после подачи стартовой команды	Замечание	Отказ в старте на данную сессию квалификации	Исключение из данного заезда
Неспортивное поведение, получение трёх замечаний	Решение КСК		
Движение по трассе в противоположном (от установленного) направлении	50 % заявочного взноса	Аннулирование результата квалификации	Исключение из соревнования
Неподчинение требованиям флаговой сигнализации	50 % заявочного взноса	Аннулирование времени квалификации	По решению КСК
Некорректная, опасная езда	Замечание	Замечание	Замечание или аннулирование результата заезда
Нарушение порядка движения после финиша	Замечание	Замечание	Замечание или аннулирование результата заезда
Нарушения постановки автомобиля в ЗП, нарушение режима ЗП	Замечание	Аннулирование времени квалификации	Решение КСК

23.2. Для джип-триала перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице № 17.

Таблица № 17

Перечень нарушений и запрещённых действий в джип-триале.

Нарушение	Недопуск	Исключение	Решение КСК	Пенализация
Не прохождение АП и / или ТИ	X			

Нарушение требований безопасности		X		
Посторонняя помощь		X		
Нарушение численного состава экипажа		X		
Нарушение пожарной, санитарной и экологической безопасности			X	
Фальстарт			X	
Опоздание на старт зачётной секции				500 баллов
Не въезд в зачётную секцию после подачи команды "старт"				500 баллов
Отказ от продолжения движения в секции				прекращение движения в секции, 50 баллов + сумма не пройденных ворот + набранный штраф
Превышение лимита времени				прекращение движения в секции, 50 баллов + сумма не пройденных ворот + набранный штраф
Нарушение ограждения зачётной секции (выезд хотя бы одного колеса за пределы секции, обрыв лены, падение вешки)				прекращение движения в секции, 50 баллов + сумма не пройденных

				ворот + набранный штраф
Касание ленты ограждения зачётной секции				5 баллов
Не пройденные курсовые ворота				50 баллов
Прохождение курсовых ворот в неправильной последовательности, прохождение (касание, сбитые вешки) курсовых ворот не своего класса				прекращение движения в секции, 50 баллов + сумма не пройденных ворот + набранный штраф
Движение через Курсовые ворота в неправильном направлении				прекращение движения в секции, 50 баллов + сумма не пройденных ворот + набранный штраф
Сбитые ограничительные вешки курсовых ворот				25 баллов
Касание ограничительной вешки курсовых ворот				5 баллов
Изменение направления движения для классов				3 балла

Оказание посторонней помощи любым способом экипажу автомобиля, находящегося в Зачётной секции запрещено, и пенализируется.

Экипажу, проходящему Зачётную секцию, запрещается:

- 1) снимать и расстёгивать защитные шлемы;

2) производить любые манипуляции с ремнями безопасности (отстегивать, подныривать под них, снимать плечевые лямки и так далее);

3) открывать двери;

4) покидать автомобиль. Исключение составляют аварийные ситуации – опрокидывание или возгорание, а также прямое указание судей.

Движение задним ходом автомобиля в Зачётной секции пенализируется.

В классах «Д1», «Д2», «Д3» вводится следующая пенализация за задний ход, откат автомобиля назад (Таблица № 18).

Таблица № 18

Пенализация за движение задним ходом, откат автомобиля назад.

Колесная база, L, мм	Штрафные баллы
$L \leq 2000$	6
$2000 < L \leq 2150$	5
$2150 < L \leq 2300$	4
$2300 < L \leq 2450$	3
$2450 < L \leq 2600$	2
$2600 < L$	1

Касание или сбитие ограничительной вешки при прохождении Курсовых ворот пенализируется.

Внимание! Падение вешки, вызванное подвижкой опорной поверхности (грунта, снега) или препятствия, даже если эта подвижка вызвана движением автомобиля, не пенализируется. Случайное касание, сбитие вешки ворот, не соответствующих порядку прохождения или не своего класса пенализируется прекращением движения в секции и 50 штрафными баллами.

Во время прохождения курсовых ворот пенализируется изменение направления движения, касание или сбитие ограничительной вешки. Если при движении в одном направлении происходит многократное касание вешки, то засчитывается одно касание. Если повторное касание происходит после смены направления движения, то засчитывается каждое такое касание. Если за касанием следует сбитие, засчитывается только сбитие.

23.3. Для дрег-рейсинга перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице №19.

Таблица №19

Перечень нарушений и запрещённых действий дрег-рейсинге.

Нарушение	Тренировка	Квалификация	Гонка
Разлив технических жидкостей на трассу	Денежная пенализация / технические работы по уборке трассы		
Экипировка спортсмена не соответствует требованиям	Не допуск к старту заезда, замечание		
Отсутствие обязательных надписей на автомобиле, экипировке	Не допуск к старту заезда, денежная пенализация		
Опоздание на АП или на ТИ	Денежная пенализация		
Вес автомобиля не соответствует требованиям; отсутствует пломбировка	Денежная пенализация	Аннулирование результатов квалификации	Аннулирование результатов соревнования
Неучастие в брифинге/ опоздание на брифинг	Денежная пенализация		
Посторонняя помощь после прогрева шин на старте	Замечание	Денежная пенализация , замечание	
Нарушение стартовой процедуры	Замечание	Исключение из заезда, денежная пенализация	
Пересечение осевой линии	Денежная пенализация замечание	Аннулирование результата / исключение из соревнования	
Не постановка автомобиля в ЗП, нарушение режима ЗП			Аннулирование результатов соревнования
Фальстарт в квалификационных заездах		Замечание	

23.4. Для ледовых гонок и трековых гонок перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице № 20.

Таблица № 20

Перечень нарушений и запрещённых действий в ледовых гонках и трековых гонках.

Нарушение	Свободная тренировка	Квалификация	Гонка
-----------	----------------------	--------------	-------

Опоздание на АП, ТИ, медицинский контроль, брифинг	½ заявочного взноса		
Отсутствие предусмотренных регламентами маркировок или пломб		Аннулирование результата квалификации	Аннулирование результатов соревнования
Отсутствие стартовых и / или табличных номеров	отказ в старте		
Уклонение от заключительной ТИ			Аннулирование результатов соревнования
Несоответствие веса, указанного в регламентах		Аннулирование результата квалификации	Аннулирование результатов соревнования
Нарушение процедуры взвешивания		Аннулирование результата квалификации	Аннулирование результатов соревнования
Неучастие в брифинге	Отказ в старте		
Нарушение схемы движения в зоне соревнований	½ заявочного взноса		
Преднамеренная остановка и тренировка старта в предстартовой зоне и / или на трассе	½ заявочного взноса	½ заявочного взноса	Замечание
Присутствие в предстартовой зоне персонала заявителя при расстановке автомобилей на линии старта			Замечание
Пересечение линии старта во время расстановки			½ заявочного взноса или замечание
Фальстарт			Замечание
Повторный фальстарт тем же участником в том же заезде			Исключение из заезда
Нарушение зоны прямолинейного движения			Аннулирование результата

			заезда
Обгон в зоне действия жёлтых флагов	½ заявочного взноса	Аннулирование результата квалификации	Аннулирование результата заезда
Неподчинение требованиям флаговой сигнализации	½ заявочного взноса	Аннулирование результата квалификации	По решению КСК
Неспортивное поведение, получение трёх замечаний	Решение КСК		
Некорректная, опасная езда	Замечание	Замечание	Замечание или аннулирование
Нарушение порядка движения после финиша	Замечание	Замечание	Замечание
Нарушения постановки автомобиля в ЗП, нарушение режима ЗП		Аннулирование результата квалификации	По решению КСК

23.5. Для кольцевых гонок перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице № 21.

Таблица № 21

Перечень нарушений и запрещённых действий в кольцевых гонках.

Нарушение	Тренировка	Квалификация	Гонка
Неучастие в брифинге спортсменов / заявителей первое нарушение в сезоне	0,5 заявочного взноса		
Неучастие в брифинге спортсменов / заявителей второе нарушение в сезоне	1 заявочный взнос или исключение из соревнования		
Неразрешённая тренировка старта на трассе	0,5 заявочного взноса		
Движение на задней передаче на пит-лейн	0,5 заявочного взноса		S&G
Игнорирование процедуры взвешивания	0,25 заявочного взноса	Аннулирование времени квалификации	Аннулирование результата
Вес автомобиля не		Аннулирование	Аннулирование

соответствует техническим требованиям		времени квалификации	результата
Клиренс не соответствует техническим требованиям		Аннулирование времени квалификации	Аннулирование результата
Заднее крыло не соответствует техническим требованиям		Аннулирование времени квалификации	Аннулирование результата
Передний спойлер не соответствует техническим требованиям		Аннулирование времени квалификации	Аннулирование результата
Использование немаркированных шин (где оговорено техническими требованиями)		Аннулирование времени квалификации	Аннулирование результата
Более чем один проезд под клетчатый флаг	Предупреждение	0,25 заявочного взноса	
Скорость на пит-лейн более 65 км/час (за каждые 5 км/час свыше 60 км/час)	0,1 заявочного взноса		DT или S&G**
Пересечение белой линии на выезде из пит-лейн	0,25 заявочного взноса		DT или S&G**
Неподчинение сигналам судей на трассе	0,25 заявочного взноса		DT или S&G**
Неподчинение синему флагу	Предупреждение	0,5 заявочного взноса	DT или S&G**
Не установка рулевого колеса на место, коробки передач в нейтральное положение при сходе с трассы или	0,5 заявочного взноса		

в ЗП			
Случай преднамеренного контакта	Чёрный флаг	Аннулирование времени квалификации	DT или S&G**
Случай преднамеренного контакта (сход соперника в гонке)			потеря 10 мест на / S&G
Обгон в зоне действия жёлтого флага	0,5 заявочного взноса	Аннулирование времени квалификации	DT или S&G**
Неподчинение красному флагу	0,75 заявочного взноса и потеря 5 мест на стартовой решетке		Аннулирование результата
Сход с трассы и возвращение с получением преимущества		Аннулирование времени квалификации	DT или S&G**
Члены команды на сигнальной платформе во время старта гонки			0,25 заявочного взноса
Автомобиль не на колесах при показе таблички «3 минуты»			0,5 заявочного взноса
Неподчинение Правилам на стартовой решетке при сигнале «1 минута»			0,2 заявочного взноса
Посторонние лица на сигнальной платформе (первое нарушение)		0,5 заявочного взноса	0,5 заявочного взноса
Посторонние лица на сигнальной платформе (повторное нарушение)		1 заявочный взнос	1 заявочный взнос
Обгон перед показом зелёного флага после ухода автомобиля безопасности			DT или S&G**
Обгон до подачи стартовой команды (при			DT или S&G**

старте с хода)			
Обгон во время действия автомобиля безопасности			DT или S&G**
Фальстарт			DT или S&G**
Несанкционированные работы на пит-лейн	0,5 заявочного взноса	0,5 заявочного взноса	DT или S&G**
Колёса не установлены на автомобиль при показе таблички «5 минут»			0,5 заявочного взноса

23.6. Для кросса и ралли-кросса перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице № 22.

Таблица № 22

Перечень нарушений и запрещённых действий в кроссе и ралли-кроссе.

Нарушения, допущенные спортсменом	Пенализация
Опоздание на административную проверку или технический контроль	По решению КСК: денежная пенализация, отказ в допуске к соревнованию
Отсутствие на обязательном брифинге	По решению КСК: замечание; денежная пенализация в размере 0,5 заявочного взноса; отказ в допуске к соревнованию
Отсутствие на обязательных мероприятиях соревнования (торжественное открытие, торжественное закрытие, награждение, пресс-конференции)	По решению КСК: исключение из соревнования; замечание, денежная пенализация
Отсутствие омологированной экипировки или технического паспорта на спортивный автомобиль	Отказ в допуске к соревнованию
Отказ от размещения на автомобиле обязательной рекламы организатора соревнования	Отказ в допуске к соревнованию
Несоответствие стартовых номеров требованиям	По решению КСК: замечание или денежная пенализация или отказ в допуске к соревнованию
Нарушение правил движения по	кросс:

<p>трассе, нарушение правил поведения спортсменов, игнорирование сигналов, подаваемых судьейскими флагами или других распоряжений судей</p>	<ul style="list-style-type: none"> - замечание, - денежная пенализация (только для нарушений правил поведения спортсменов), - штрафное время, - перемещение на последнее место в заезде (после не стартовавших), - исключение из зачета в этапе соревнований (аннулирование результата). <p>ралли-кросс:</p> <ul style="list-style-type: none"> - замечание; - денежная штрафная пенализация (только для нарушений правил поведения спортсменов); - замечание с прибавкой штрафного времени к результату заезда (+3 секунды, +5 секунд, +10 секунд, +15 секунд, +20 секунд) или другое временное наказание; - аннулирование результатов квалификационного, полуфинального или финального заезда; - исключение из зачета в этапе соревнований (аннулирование результата)
<p>Оказание посторонней помощи спортсмену на трассе или выход спортсмена из автомобиля</p>	<p>Окончание заезда для данного спортсмена в данной точке трассы с учётом количества пройденных кругов.</p>
<p>Оказание посторонней помощи пилоту в стартовой зоне</p>	<p>Исключение из заезда</p>
<p>Спортсмен не проехал ни одного круга в свободной или хронометрируемой тренировке</p>	<p>Отказ в допуске к участию в заездах, или по решению КСК</p>
<p>Нарушение режима закрытого парка</p>	<p>Исключение из зачёта в этапе соревнования</p>
<p>Отсутствие проезда через Джокер (в</p>	<p>В Хитах (квалификационных</p>

кроссе для трасс с джokerом и ралли-кроссе)	заездах) + 30 секунд. В полуфиналах/финалах – классифицируется последним в этом полуфинале/финале, перед не стартовавшими. Очков за полуфинал /финал не получает (ралли-кросс).
Проезд через Джокер более одного раза (в кроссе для трасс с джokerом и ралли-кроссе)	В Хитах (квалификационных заездах) – по решению КСК В полуфиналах/финалах – классифицируется последним в этом полуфинале/финале, перед не стартовавшими, или по решению КСК
Получение на одном этапе соревнования двух замечаний	Аннулирование результатов заезда; Исключение из зачета в этапе соревнований
Получение на одном этапе соревнования трех замечаний	Исключение из зачёта в этапе соревнований (аннулирование результата)
Фальстарт в соревнованиях по кроссу: (система отборочных заездов и финалов) Первый фальстарт: Второй фальстарт в заезде по вине того же спортсмена:	Повтор старта Отказ в старте перезаезда этому пилоту.
Фальстарт в соревнованиях по кроссу в хитах (квалификационных заездах) в полуфиналах/финалах Второй фальстарт в хите по вине того же спортсмена: Второй фальстарт в полуфинале/финале по вине того же спортсмена:	Повторный старт, +5 секунд спортсмену, совершившему фальстарт. Повтор старта Отказ в старте перезаезда этому пилоту. Отказ в старте перезаезда этому пилоту.
Фальстарт в соревнованиях по ралли-кроссу: Первый фальстарт в хитах (квалификационных заездах)	Повторный старт +1 джoker спортсмену, совершившему фальстарт Повтор старта

в полуфиналах/финалах Второй фальстарт в хите по вине того же спортсмена Второй фальстарт в полуфинале/ финале по вине того же спортсмена	Отказ в старте перезаезда этому пилоту. Отказ в старте перезаезда этому пилоту.
Несоответствие автомобиля техническим требованиям	При выявлении на предстартовой ТИ – отказ в допуске к соревнованию, на внеочередной ТИ – аннулирование результата заезда на заключительной ТИ – исключение из зачёта в этапе соревнования
То же повторно в течение сезона	Дисквалификация участника или спортсмена с аннулированием результатов в соревновании – решением дисциплинарной комиссии Федерации
Несоответствие веса автомобиля техническим требованиям	Аннулирование результата заезда
Несоответствие топлива техническим требованиям	Аннулирование результата заезда
Отсутствие в накопителе в момент формирования заезда с участием данного спортсмена (ралли-кросс)	Денежная пенализация 0,5 заявочного взноса
Непристойное поведение на соревновании, оскорбления в адрес участников, судей, спортивных комиссаров, главной судейской коллегии.	По решению КСК: денежная пенализация в размере 3 заявочных взносов, исключение из соревнования, дисквалификация (по представлению комитета кросса и ралли-кросса)
Применение физической силы относительно любого участника соревнования.	Денежная пенализация - 1 заявочный взнос и исключение из соревнования
Отказ подписать решение КСК	Денежная пенализация - 1 заявочный взнос, замечание
Отказ прибыть в КСК по вызову	Денежная пенализация -

	1 заявочный взнос
Использование в заезде радиосвязи или телефонной связи спортсмен-боксы.	Аннулирование результата заезда
Неспортивное поведение, попытка повлиять на результат соревнования, с помощью давления на организатора в том числе с привлечением третьих лиц или организаций.	По представлению комитета кросса и ралли-кросса отказ в допуске к соревнованию (к сезону соревнований)

23.7. Для ралли-рейдов перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице № 23.

Таблица № 23

Перечень нарушений и запрещённых действий в ралли-рейдах.

Нарушение	Отказ в старте	Исключение	Штрафное время	Денежная пенализация (% от стартового взноса)	Решение КСК
Отсутствие на брифинге					X
Отсутствие одного из членов экипажа или появление на борту автомобиля третьих лиц			X		
Отсутствие или неправильное расположение стартового номера или эмблем: 1 элемент 2 элемента				10 % 20 %	
Размещение эмблем других соревнований				100 %	
Отсутствие на передних крыльях автомобиля имён и фамилий членов экипажа и их национальных флагов				10 %	
Нарушения идентификации				10 % (ЧР)	
Отсутствие/неправильное размещение обязательной или необязательной					

рекламы:					
1 нарушение				10 %	
2 нарушение				100 %	
Не прохождение АП и/или ТИ	X				
Несоответствие требованиям по безопасности	X				
Отсутствие идентифицирующих маркировок		X			X
Ложные маркировки		X			X
Опоздание на АП и/или ТИ				20 %	
Опоздание на старт этапа за каждую минуту опоздания			1 минута		
Нарушение ознакомления с ССУ	X				X
Запрещённая разведка местности	X	X		<300 %	X
Отклонение от маршрута, указанного в дорожной книге		X	X		X
Ознакомление с трассой после начала АП	X				X
Несоблюдение ПДД				10 %	
1 нарушение			1 час		
2 нарушение					
3 нарушение		X			
Нарушение запрещения:					
- транспортировать (перевозить) автомобили		X			X
- блокировка проезда автомобилей		X			X
Помощь с использованием средств авиации		X			X
Разрешенная буксировка:					
- в зоне судейского пункта			30 минут		
- в ЗП			1 минута		
Запрещенная буксировка		X			X
Нарушения, касающиеся сервиса		X	X	X	X
Ремонтные работы (на Бивуаке) в закрытых, не просматриваемых местах				50 %	
1-е нарушение					
2-е нарушение			1 час		X

3-е нарушение		X			X
Нарушения в заправочной зоне 1-е нарушение последующие		X	1 час		
Отсутствие знаков «ОК» и «SOS»	X				X
Действия в аварийной ситуации		X	X	X	X
Действия при остановке автомобиля на СУ				>10 %	
Неразрешенные исправления в контрольной карте		X			X
Потеря контрольной карты			5 минут		X
Отсутствие печати или не представление контрольной карты		X			X
Не сдача контрольной карты		X			X
Нарушение правил проезда контрольной зоны			10 минут		
Опоздание на КВ свыше 30 мин		X			
Несоблюдение требований судей		X			X
Отклонение от расчётного времени на КВ (за каждую минуту или часть минуты)			1 минута		
Замена спущенного колеса свыше 10 минут в зоне КВ-Старт			1 минута за минуту		
Превышение лимита скорости (за каждый км/ч превышения)			1 минута		
Не пристегнуты ремни безопасности и /или шлемы на СУ		X	X		X
Вождение автомобиля в направлении, противоположном направлению СУ		X	X		X
Задержка на старте СУ более 20 секунд после стартового сигнала			2 минуты		
Задержка старта			1 минута		
Фальстарт 1-е нарушение			1 минута		

повторные нарушения					X
Остановка между жёлтым знаком финиша и знаком “стоп” на СУ			15 минут		
Не остановка у знака «СТОП»			1 час		
Экипаж отказывается стартовать на СУ с указанной позиции и в указанное время		X			X
Препятствие проезду или обгону		X	X		X
Нарушения правил ЗП		X	1 час		X
Ремонт в ЗП с опозданием свыше 30 мин		X			X
Превышение времени на ремонтные работы в ЗП – за минуту опоздания			1 минута		X

23.8. Для трофи-рейдов перечень нарушений и запрещённых действий в различных заездах соревнования приведён в Таблице №24.

Таблица №24

Перечень нарушений и запрещённых действий в трофи-рейдах.

Нарушение	Отказ в старте	Незачёт СУ	Исключение из соревнования	Пенализация	Денежная пенализация (% от стартового взноса)	Решение КСК
Отсутствие на брифинге					10 %	
Нарушение правил ЗП					50 %	X
Несоответствие автомобиля заявленной категории	X		X			X
Управление автомобилем членом экипажа не имеющим водительского удостоверения			X			X
Нарушение численного состава экипажа		X	X			X
Обман, неспортивное поведение	X	X	X	X	X	X
Замена автомобиля	X		X			X
Отсутствие или неправильное расположение эмблем / стартового						

номера						
1 нарушение					10 %	
2 нарушение					50 %	
3 нарушение			X			X
Отсутствие обозначения ФИО					10 %	
Нарушение идентификации					10 %	
Отсутствие рекламы организатора					10 %	
1-е нарушение					50 %	
2-е нарушение						
Отсутствие места для рекламы	X					X
Реклама и символика другого соревнования	X					X
Отсутствие медицинского допуска	X					X
Не явка на АП и ТИ	X				100 %	
Прохождения АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы					20-50 %	
Прохождение повторной технической инспекции после окончания работы ТИ					50 %	
Не прохождение АП и ТИ	X					X
Отсутствие идентифицирующих маркировок			X			X
Обман, ложная маркировка	X		X			X
Разведка местности			X		500 %	
Перевозка ТС			X			X
Проезд через любой судейский пункт на буксире		X		1 час		
Запрещённый сервис		X	X			X
Расположение запасных частей на СУ		X	X			X
Превышение скорости в зоне сервиса					20 %	X
Нарушения при аварийной ситуации	X	X	X	X		X
Отсутствие отметки или не предъявление контрольной карты на любом судейском пункте		X	X	X		X
Самовольное исправление или изменение данных в контрольной карте		X	X	X		X

Не сдача контрольной карты		X	X	X		X
Отказ предоставить трек, отсутствие трека по любой причине, неполный трек		X	X	X	100 %	X
Не взятие КП линейного СУ		X				
Превышение норматива СУ		X		Ж		
Выезд на трассу без разрешения руководителя гонки			X	X	500 %	X
Преднамеренная блокировка проезда		X				X
Фальстарт						X
Невыполнение норм безопасности на старте СУ	X	X				X
Отказ от старта в назначенное время с назначенной позиции	X	X				X
Нарушение требований безопасности на СУ		X		X		X
Проезд зоны финиша не с той стороны		X		3 часа минимум		X
Невыполнение указаний судей		X	X	X		X
Отсутствие информирования о сходе, технической поломке			X	3 часа минимум		X
Эвакуация техники без разрешения руководителя гонки			X	3 часа минимум		X
Нарушение режима закрытого парка		X	X	3 часа		X
Слив нефтепродуктов, оставление следов ремонта			X		500 %	X
Перевозка людей вне кабины автомобиля		X	X	3 часа минимум	300 %	X

23.9. Для дрифта классификация ошибок приведена ниже:

Критическая – ошибка, которая привела к признанию заезда нулевым.

Грубая – ошибка, которая повлекла снижение оценки в секторе на 50 – 100 %.

Существенная – ошибка, которая повлекла снижение оценки в секторе на 25 – 50 %.

Незначительная – ошибка, которая повлекла снижение оценки на величину в секторе на величину до 25 %.

23.9.1. Критические ошибки:

Разворот автомобиля.

«Обратный дрифт» («Opposite drift») — движение с направлением заноса, противоположным тому, который требуется на данном участке по судейскому заданию.

Продолжительное прямолинейное движение.

Потеря элементов кузова, деталей и агрегатов во время заезда, а также открытие капота, дверей или крышки багажника, создавшие помеху другому участнику заезда.

Дистанция между автомобилями более двух клипов (преследователь не заехал в первый клип, в момент, когда лидер выехал из второго клипа).

Третье замечание у одного из спортсменов в рамках одного хита.

Обгон лидера преследователем на оцениваемом участке во время заезда.

Недопустимый заезд лидера (Unchaseable lead run) – действия лидера, не позволяющие преследователю выполнить судейского задание. К таким действиям в том числе могут быть отнесены: резкое изменение темпа или угла, траектория, не позволяющая преследователю оставаться в рамках гоночной дорожки, использование технических приемов, которые считаются неспортивными или опасными.

Полная остановка или критическое замедление до линии финиша.

Выезд за пределы гоночной дорожки 4-мя колесами.

Отсутствие постановки до последней точки постановки.

Неконтролируемый финиш – если спортсмен совершил критическую ошибку после финиша, но начало этой ошибки очевидно было до линии финиша, то судьи дрифта могут оценить это как критическую ошибку в заезде.

23.9.2. Судьи факта (судьи дрифта) могут определить другие ошибки и нарушения, которые оцениваются как «критические». Все эти параметры должны быть четко описаны в судейском задании.

23.9.3. Перечень нарушений, ведущий к исключению из соревнования или из серии заездов:

любая форма опасного поведения на трассе или в зоне соревнования (сервис парк и тому подобное);

превышение установленной скорости движения на территории проведения соревнования;

тренировки в неустановленных для этого местах, включая сервис парк;

неспортивное поведение;

неподчинение сигналам и указаниям судей;

несоответствие техническим требованиям;

нарушение антидопинговых правил;

невыполнение важных указаний, полученных на брифинге;
невыполнение обязанностей спортсмена и/или его команды.

23.10. Для ралли перечень нарушений и запрещённых действий определяется регламентами соревнований.

23.11. Перечень нарушений и запрещённых действий в Интерактивных гонках соответствует перечню нарушений и запрещенных действий в соответствующих дисциплинах:

Дрэг-рейсинг;

Картинг;

Кольцевые гонки;

Кросс;

Ралли;

Ралли-кросс;

Ралли-рейд.

В дополнение к ним, для соревнований интерактивных гонок, нарушениями правил считаются:

Предоставления лицом недостоверной информации о себе (ФИО, возраст, иные данные);

Указания никнейма и/или наименования команды, защищенного правами третьих лиц (при отсутствии у пользователя письменного разрешения от правообладателя на такое использование), сходного или идентичного никнейму других участников соревнований;

Использования нескольких игровых аккаунтов одновременно и/или нелегальных игровых аккаунтов;

Использования любого программного обеспечения, или технических устройств, влияющих на внутриигровую механику автосимулятора;

Во время соревнований в формате онлайн, подмена участника соревнования третьим лицом.

23.12. Перечень нарушений и запрещённых действий в Двоеборье соответствует перечню нарушений и запрещенных действий в Интерактивных гонках и дисциплинах, представленных в Physical Сегментах (п. 4.9 Правил).

Статья 24. Фиксации результатов соревнований и нарушения правил

24.1. Автомногоборье.

Момент финиширования фиксируется, когда наиболее выступающая по направлению движения точка автомобиля пересекает вертикальную плоскость, проходящую через переднюю линию квадрата. Спортсмен после фиксации момента финиша продолжает вести автомобиль для выполнения условий финиширования, состоящих с том, что финиш засчитывается при касании квадрата одним из колёс автомобиля.

В спринт-слаломе финиш производится «базой». Движение по трассе может быть передним или задним ходом.

24.2. Горные гонки.

Приблизительно за 100 м до финишной линии с двух сторон дороги на обочинах должны быть установлены применяемые на ралли знаки «100 м до Финиша СУ» (изображение клетчатого флага на желтом фоне). У линии финиша с обеих сторон трассы должны быть установлены знаки «Финиш СУ», обозначающие расположение линии финиша (изображение клетчатого флага на красном фоне) и далее, в зависимости от скорости, развиваемой самыми быстрыми автомобилями, знаки «Стоп» (надпись STOP на красном фоне) (Рисунок 16).



Рисунок 16. Знаки зоны финиша.

Прохождение дистанции заканчивается финишем с хода. Автомобиль, прошедший трассу хронометрируется при пересечении линии финиша, после чего должен плавно снизить скорость и остановиться у знака «STOP», чтобы далее проследовать в накопитель по маршруту, указанному судьями. Остановка между знаками «Финиш СУ» и «STOP» запрещена. С момента финиша предыдущего спортсмена, для последующего начинается отсчёт времени закрытия финиша. Контрольное время закрытия финиша – 2 минуты. Не уложившийся в этот норматив спортсмен может быть допущен к следующим заездам только по решению КСК.

24.3. Ледовые гонки и трековые гонки.

Судья финиша обозначает поднятием жёлтого флага с чёрными диагоналями факт ухода автомобиля лидера на последний круг. Флаг держится до момента выхода автомобиля лидера на финишную прямую, когда он должен быть заменён на финишный (черно-белый клетчатый), который показывается взмахами при

пересечении автомобилем лидера линии финиша, как только он завершит полную, определённую регламентом (положением) спортивного соревнования, дистанцию заезда (и далее каждому последующему автомобилю, независимо от количества пройденных ими кругов).

С момента финиша лидера заезда начинается отсчёт времени закрытия финиша. Контрольное время закрытия финиша – не более 3-х минут (в зависимости от длины круга). Если автомобиль заканчивает свой последний круг, за время, превышающее время закрытия финиша, этот круг не принимается во внимание для определения результата, показанного спортсменом.

24.4. Картинг.

Места спортсменов в каждом заезде определяются в зависимости от фактического числа пройденных полных кругов. Для спортсменов, прошедших одинаковое количество кругов, места определяются по порядку пересечения линии финиша. Любой спортсмен, не закончивший положенное число кругов и даже не финишировавший, получает место в заезде в соответствии с числом пройденных им полных кругов.

Классифицируемая дистанция в соревнованиях по картингу не менее 22 км. Дистанция юношеских соревнований может быть сокращена до 50 % по отношению к дистанции соревнований для взрослых.

24.5. Кольцевые гонки.

Сигнал об окончании гонки должен подаваться финишным флагом на линии финиша, которая обязательно должна совпадать с линией хронометража, как только лидирующий автомобиль полностью проехал всю предписанную дистанцию гонки или проехал наибольшую дистанцию за предписанное время.

Если, по любым причинам, происходит остановка гонки – сигнал об остановке гонки даётся красным флагом на линии старта и на всех судейских постах перед тем, как лидирующий автомобиль завершил установленное количество кругов, или перед тем, как закончилось установленное время. При этом гонка считается завершённой, когда лидирующий автомобиль последний раз пересёк линию финиша. Если сигнал окончания гонки задерживается по любой причине, гонка считается завершённой тогда, когда должна была окончиться.

Если гонка заканчивается, когда задействован автомобиль безопасности, он заедет в пит-лейн в конце последнего круга гонки и автомобили движутся к клетчатому финишному флагу без обгонов.

После получения сигнала об окончании гонки все автомобили должны проследовать с трассы, сохраняя порядок пересечения финиша, прямо в закрытый

парк без остановки и любой посторонней помощи (за исключением необходимой помощи судьей). Обгон после финиша пенализируется по решению КСК.

24.6. Кросс и ралли-кросс.

Финиш заезда фиксируется в момент пересечения линии финиша по прохождении последнего круга лидером заезда, это касается всех спортсменов, независимо от количества пройденных ими кругов. Пересечение спортсменами линии финиша фиксируется в течение времени от момента финиша лидера заезда до окончания контрольного времени закрытия финиша, которое оговаривается регламентом (положением) спортивного соревнования или объявляется спортсменам на собрании руководителем гонки.

24.7. Ралли 3-й категории.

Процедура финиша ДС. Заканчивается финишем «с хода» или финишем «базой». Хронометраж финиша ведётся по первому пересечению любой частью автомобиля линии финиша (воображаемой линии, начинающейся от знака «Финиш ДС» на красном фоне и перпендикулярной направлению движению автомобиля по трассе, или соединяющей искусственные ограничители, обозначающие финишный створ).

Финиш «с хода» предусматривает пересечение линии финиша без остановки, после чего экипаж согласно предписанному дорожной книгой режиму движения должен либо продолжить движение в заданном режиме, либо остановиться на контрольном пункте отметки, обозначенном знаком «STOP» на красном фоне, для записи в контрольную карту отметки времени финиша на ДС. Если в этот момент судьи не могут записать точное время финиша этого экипажа, они должны произвести запись «без времени» и расписаться в контрольной карте экипажа. Запрещается остановка между первым из установленных на трассе ДС знаков финиша (жёлтым предупредительным знаком финиша или красным знаком финиша, если по специфике судейского пункта жёлтый щит на нём не применяется) и знаком «STOP». Неисполнение этого требования может повлечь исключение из ралли.

Финиш «базой» предусматривает остановку автомобиля на финише таким образом, чтобы линия финиша оказалась между осями передних и задних колес автомобиля. Запрещается трогаться с места до разрешающей команды судьи, фиксирующего выполнение «базы» (в противном случае финиш «базой» считается невыполненным).

24.8. Трофи-рейды.

Временем финиша экипажа на СУ является момент пересечения линии финиша любой неотъемлемой частью автомобиля. Обязательным условием является нахождение в автомобиле в момент финиша обоих членов экипажа, выполнивших

требования безопасности, то есть время финиша фиксируется судьями только после выполнения этого требования. КСК может пенализировать экипаж, нарушивший требования безопасности на финише СУ. Экипаж должен прибыть на финиш с направления, предписанного дорожной книгой. Судья финиша фиксирует фактическое направление прибытия экипажа на финиш. После пересечения линии финиша экипаж должен остановиться и получить отметку, не создавая помех для финиша других участников.

24.9. Нарушения в ходе спортивного соревнования могут фиксироваться следующим образом:

1) Судьями на трассе с последующей передачей информации устно в виде доклада или письменно в виде рапорта руководителю гонки;

2) Судьями факта, фиксирующими определённый факт нарушения, указанный в настоящих Правилах или иной регламентирующей документации. Информация передаётся устно в виде доклада или письменно в виде рапорта руководителю гонки;

3) Техническими контролёрами если визуальный или инструментальный контроль выявил не соответствие техническим требованиям автомобиля или его части, детали, агрегата;

4) Путём анализа видео и фото материалов, полученных в ходе проведения соревнования;

5) Путём анализа систем сбора данных и систем объективного контроля, установленных на автомобиле.

24.10. Интерактивные гонки.

Сигнал об окончании гонки подаётся средствами автосимулятора и описывается в регламенте соревнования.

Определение победителя в соревнованиях происходит в соответствии правилами, принятыми в соответствующих дисциплинах:

Дрэг-рейсинг;

Картинг;

Кольцевые гонки;

Кросс;

Ралли;

Ралли-кросс;

Ралли-рейд.

24.11. Двоеборье.

Сигнал об окончании гонки подается в соответствии с правилами, принятыми в Интерактивных гонках и в дисциплинах, представленных в Physical Сегментах (п. 4.9 Правил).

Статья 25. Спортивные санкции, применяющиеся за нарушения правил

25.1. Нарушение Правил дорожного движения, повлекшее за собой изъятие водительского удостоверения на право управления автомобилем, противоречит имиджу автомобильного спорта, является нарушением настоящих Правил и влечёт за собой временную дисквалификацию спортсмена, действующую до момента возврата водительского удостоверения.

25.2. Нарушениями Правил либо иных нормативных документов, включая регламенты отдельных соревнований, также признаются:

1) получение официальным лицом, статус которого определён регламентом соревнованию, лично или через посредника любых выгод имущественного характера за действие либо бездействие в пользу взяткодателя, либо представляемых им лиц;

2) получение взятки или её вымогательство также признается грубым нарушением;

3) любое умышленное действие с целью подачи заявки или участия в соревновании автомобиля, который не имеет на это права или лица, не имеющего должной лицензии для данного соревнования;

4) любое непристойное поведение или действие обманного характера, или иное деяние, наносящее ущерб интересам любого соревнования или всему автомобильному спорту в целом;

5) любое незаконное действие или намерение, противоречащее или противоположное целям и задачам государственной политики в области спорта;

б) любое неподчинение флаговым сигналам или указаниям судей;

7) употребление алкоголя, наркотических веществ, применение допинга, а также курение на территории соревнования;

8) опасный стиль вождения автомобиля, и/или несоответствующий принципам грамотного управления автомобилем;

9) оскорбительные слова или действия, применение физической силы, или угроза её применения на территории проведения соревнования.

25.3. Виды санкций (наказаний) в порядке увеличения строгости:

1) замечание (выговор или общественное порицание);

- 2) денежная пенализация;
- 3) аннулирование времени квалификации;
- 4) штрафное время (пенализация, выраженная в единицах времени) или штрафной круг;
- 5) старт в гонке из пит-лейн;
- 6) проезд через пит-лейн (drive through);
- 7) остановка на пит-лейн (stop & go);
- 8) исключение из соревнования;
- 9) аннулирование результата;
- 10) временная дисквалификация;
- 11) дисквалификация.

Статья 26. Обеспечение безопасности при проведении соревнований

Постановлением Правительства РФ от 18.04.2014 № 353 утверждены «Правила обеспечения безопасности при проведении официальных спортивных соревнований», которые устанавливают порядок обеспечения организаторам официальных спортивных соревнований и собственниками (пользователями) объектов спорта общественного порядка и общественной безопасности при проведении соревнований.

В соответствии с положением ч. 1 ст. 20 ФЗ от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации», организаторы физкультурных мероприятий или спортивных мероприятий несут ответственность за организацию и проведение таких мероприятий. При этом ответственность за организацию и обеспечение безопасности спортивного мероприятия несёт его организатор.

Статья 27. Спортивная экипировка и реклама

27.1. Спортсмены, участвующие в национальных соревнованиях, должны носить защитную одежду и экипировку согласно предписаниям Приложения «L» к Международному спортивному кодексу FIA, разрешается также использование перечисленных ниже спортивной экипировки, если иное не оговорено регламентом (положением) спортивного соревнования.

1. Защитные шлемы, соответствующие действующим стандартам. Шлем не может подвергаться никакой модификации, не предусмотренной производителем. Любые другие изменения, внесённые в конструкцию шлема, делают его непригодным для использования в соревнованиях. Допускается покраска шлема

красками, которые хорошо держатся на поверхности шлема и не влияют на его защитные качества (смотреть указания производителя шлема). Запрещается использовать методы нанесения окраски, требующие нагревания шлема выше допустимой для него температуры. Необходимо следовать инструкциям производителя при использовании наклеек. Запрещается изменять, закрашивать, заклеивать, переносить или делать трудно идентифицируемой маркировку, нанесённую производителем шлема (шилдик, бирку, наклейку и тому подобное). Не допускаются к использованию шлемы, у которых есть повреждения структуры (сколы, трещины, отслоение покрытий и внутренних слоев, вмятины и так далее), значительные потёртости и повреждения внутренних защитных слоёв (тканевых, пенопластовых и так далее), надрывы и потёртости ремешков, неисправность или коррозия пряжек, неисправности элементов системы защиты головы и шеи.

2. Рекомендуется использование устройств защиты головы и шеи совместно с соответствующими моделями шлемов.

3. Защитные комбинезоны. Любое нанесение на комбинезоне, сделанное посредством вышивки, может быть выполнено только с наружной стороны комбинезона к внешнему слою. Пришивать/вышивать что-либо к другим слоям или насквозь запрещено (если только данный элемент не является структурным согласно указаниям производителя комбинезона). Нашивки и используемая ткань и нитки должны быть негорючими; в случае несоответствия данному требованию, комбинезон становится непригодным использования в соревнованиях, даже если вышивка/нашивки будут удалены (так как при этом нарушается целостность огнезащитных слоев ткани комбинезона). Комбинезон не должен иметь сквозных повреждений ни одного из слоев, значительных потёртостей, распоротых швов и значительных загрязнений.

4. Прочая экипировка. Перчатки, подшлемник, верх и низ белья с длинными рукавами/штанинами, носки и обувь. Спортсмены одноместных спортивных автомобилей в соревнованиях со стартом «с места» должны носить перчатки, окрашенные в яркий цвет, контрастирующий с основным цветом автомобиля – так, чтобы в случае сложностей на старте, они могли привлечь внимание судей старта. Предметы экипировки не должны иметь сквозных повреждений ни одного из слоев, значительных потёртостей, распоротых швов и значительных загрязнений. Все предусмотренные конструкцией элементы (застежки, ремни и тому подобное) должны быть в исправном состоянии. Во всех детских и юношеских классах обязательно использование нашейной поддержки шлема («защита шеи»).

27.2. Порядок размещения и места размещения рекламы на спортивной экипировке определяется регламентами (положениями) спортивных соревнований.

Статья 28. Технические характеристики автомобилей

Технические требования к автомобилям, выпускаемые Федерацией, содержат перечень ограничений, а также разрешённых изменений и дополнений при подготовке автомобиля к соревнованиям. Эти требования являются обязательными, а нарушение их влечёт за собой наказание, предусмотренное настоящими Правилами.

Если в том или ином пункте технических требований даётся перечень разрешённых переделок, замен и дополнений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне, безусловно запрещаются. Если же в пункте технических требований даётся перечень запрещений или ограничений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне, безусловно разрешаются.

28.1. Ремни безопасности. Обязательно использование на автомобиле следующих ремней безопасности:

1) Ремни заводского изготовления, предназначенные для автомобильного спорта и имеющие соответствующий сертификат ЕС («клубные» ремни или «ремни для национальных чемпионатов»), срок годности которых не истёк к моменту начала соревнования, состоящие, как минимум, из двух лямок – две или, возможно, одна, симметричная относительно сиденья.

2) Ремни, отвечающие стандартам FIA. Для международных соревнований обязательным является использование пяти точечных и шести точечных ремней безопасности. Ремни безопасности должны быть установлены в соответствии с требованиями FIA и инструкцией изготовителя.

Каждый комплект ремней безопасности должен использоваться без каких-либо изменений или удаления элементов, и в соответствии с инструкциями изготовителя. Не допускается использование элементов из разных комплектов, даже имеющих одинаковую омологацию. Ремни должны быть заменены в случае серьёзного столкновения либо в том случае, если их ляжки надорваны, потёрты или ослаблены действием химических веществ или солнечного света. Они также должны быть заменены в том случае, если металлические части или замки деформированы, или подвергнуты коррозии. Любой комплект ремней, который не функционирует в полной мере, должен быть заменен.

28.2. Сиденья. Допускается использование сидений, соответствующих Стандарту и требованиям Федерации.

28.3. Каркасы безопасности. Там, где это указано техническими требованиями, на автомобиль, принимающий участие в соревнованиях, должен быть установлен каркас безопасности или иная указанная структура безопасности. Каркас может быть допущен к соревнованиям только после детального осмотра техническим делегатом на предмет соответствия требованиям, качества изготовления и установки, а также отсутствия повреждений.

Статья 29. Протесты и апелляции

29.1. Сроки подачи протестов указаны в Таблице №25.

Таблица №25

Сроки подачи протестов.

Протест против	Срок подачи протеста
Заявки заявителя или спортсмена; дистанции гонки	Не позднее двух часов после завершения технической инспекции автомобилей
Гандикапа	Не позднее одного часа до старта соревнования или как указано в соответствующем регламенте (положении) спортивного соревнования
Состава заездов или финала	Не позднее 30 минут после публикации состава заезда или финала, если иное не сказано в соответствующем регламенте (положении) спортивного соревнования
Ошибки или неправильных действий во время соревнования	Не позднее 30 минут после публикации классификации, за исключением тех случаев, когда, по мнению коллегии спортивных комиссаров обстоятельства физически не позволяют это сделать
Предполагаемого несоответствия автомобиля требованиям технической и спортивной регламентации	Не позднее 30 минут после официально объявленного времени окончания постановки автомобилей в закрытый парк по завершении соревнования
Классификации, объявленной по окончании соревнования	Не позднее 30 минут после публикации предварительной классификации, за исключением, когда, по мнению коллегии спортивных комиссаров обстоятельства физически не позволяют это сделать

29.2. Залог при подаче протеста. Каждый протест должен сопровождаться денежным залогом, величина которого устанавливается ежегодно регламентами (положениями) спортивных соревнований по различным дисциплинам. Этот денежный залог возвращается подателю протеста только в случае признания протеста обоснованным или по решению коллегии спортивных комиссаров.

29.3. Рассмотрение поданного протеста должно, по возможности, проходить сразу же после подачи протеста. Если решение по протесту не может быть вынесено непосредственно после слушания всех сторон, должно быть сообщено место и

время, где и когда будет вручено такое решение.

29.4. Заявители, имеющие право апеллировать против решений, вынесенных коллегией спортивных комиссаров, перед апелляционным судом Федерации, должны, под угрозой потери своего права на апелляцию, известить – в письменном виде – коллегию спортивных комиссаров о своём намерении апеллировать в течение одного часа после публикации решения, против которого подаётся апелляция. Право подачи апелляции сохраняется в течение 96 часов с момента уведомления коллегии спортивных комиссаров о намерении обжаловать их решение, при условии, что они письменно были извещены об этом в течение часа после принятия ими решения.

29.5. Федерация обязана назначить слушание по апелляции в срок не более 30 дней. О слушании апелляции должны быть извещены все заинтересованные стороны. Они имеют право делегировать свои права уполномоченным ими представителям, вызывать свидетелей, но их отсутствие на слушании не является препятствием к рассмотрению апелляции.

29.6. Обязанность оплатить апелляционный взнос, сумма которого устанавливается Федерацией, возникает немедленно при извещении коллегии спортивных комиссаров о намерении апеллировать против их решения, и не исчезает, если апеллирующий не последовал своему заявленному намерению апеллировать. Этот взнос должен быть оплачен через организатора соревнования или непосредственно в Федерацию в течение пяти рабочих дней с момента извещения коллегии спортивных комиссаров о желании подать апелляцию. В случае задержки оплаты лицензия апеллирующей стороны автоматически приостанавливается до момента оплаты. Этот взнос (или любая часть его) не возвращаются в случае отклонения или отзыва апелляции. Взнос может быть возвращён полностью или частично в случае полного или частичного удовлетворения апелляции.

Статья 30. Органы, рассматривающие протесты и апелляции

30.1. Протесты на соревновании рассматриваются коллегией спортивных комиссаров. Протесты должны адресоваться председателю коллегии спортивных комиссаров, вручаться руководителю гонки, его заместителю, главному секретарю, судье при участниках или одному из спортивных комиссаров. Протест подается в письменной форме и с указанием времени его подачи. Получение протеста и залога должно подтверждаться в письменной форме и с указанием времени его получения.

30.2. Апелляции рассматриваются апелляционным судом Федерации.

Статья 31. Определение победителя соревнований и распределения мест

31.1. Автомногоборье.

Если регламентом (положением) спортивного соревнования не предусмотрено иное, то определение результатов должно осуществляться следующим образом:

1) Время каждого заезда фиксируется в протоколе соревнования при ручном хронометраже с точностью до десятых долей секунды, а при электронном – до сотых долей. Секундомер останавливается при пересечении вертикальной плоскости, проходящей через линию финиша, выступающей (по направлению движения) частью автомобиля.

2) Личные результаты спортсменов по отдельным видам программы определяются арифметической суммой времени затраченного на прохождение дистанции и пенализаций.

3) Места спортсменов определяются по сумме очков, начисленных за отдельные виды программы. При равенстве зачётных очков приоритет определяется согласно условиям, оговоренным в регламенте (положении) спортивного соревнования.

31.2. Горные гонки.

Победитель соревнования, во всех видах программы определяется в соответствии с регламентом (положением) спортивного соревнования, по наименьшему времени прохождения дистанции, с учётом вероятного добавления штрафного времени. При равенстве лучшего времени прохождения зачётной дистанции у двух или более спортсменов, в расчёт принимаются времена других заездов или время квалификации.

31.3. Джип-триал.

Победителем становится экипаж, набравший наименьшую сумму штрафных очков. Далее места экипажей в итоговом протоколе соревнования распределяются по возрастанию суммы штрафных очков. При равенстве суммы штрафных очков у двух и более экипажей преимущество определяется по наименьшему суммарному времени, затраченному на преодоление зачётных секций. Время в секциях определяются с точностью до секунды. При дальнейшем равенстве места делятся.

31.4. Дрэг-рейсинг.

Распределение мест осуществляется в соответствии с сеткой финальных заездов. Третье место присуждается спортсмену, победившему в отдельном заезде за третье место (заезд за третье место формируется из проигравших в 1/2 финала), а четвёртое проигравшему в этом заезде. Места с пятого по восьмое присуждаются проигравшим в 1/4 финала, распределение мест производится по времени, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве по скорости (от большей к меньшему), в случае равенства скорости место выше

занимает спортсмен, показавший результат раньше. Места с 9 по 16 (при сетке с 1/8) распределяются среди проигравших в 1/8 финала распределение мест производится по времени, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве по скорости (от большей к меньшему), в случае равенства скорости место выше занимает спортсмен, показавший результат раньше. Для спортсменов, не прошедших в финальные заезды места распределяются по результатам квалификационных заездов. В случае остановки соревнования по причине форс-мажорных обстоятельств места распределяются в соответствии с сеткой финальных заездов по последнему, полностью завершившемуся раунду в классе.

При проведении спортивных соревнований с гандикапом распределение мест осуществляется в соответствии с сеткой финальных заездов. Третье место присуждается спортсмену, победившему в отдельном заезде за третье место (заезд за третье место формируется из проигравших в 1/2 финала), а четвёртое проигравшему в этом заезде. Места с 5 по 8 присуждаются проигравшим в 1/4 финала, распределение мест производится по результату, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве по времени реакции показанному в последнем раунде (от меньшего к большему); с 9 по 16 (при сетке с 1/8) распределяются среди проигравших в 1/8 финала, распределение мест производится по результату, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве, по времени реакции, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему); с 17 по 32 (при сетке с 1/16) распределяются среди проигравших в 1/16 финала, распределение мест производится по результату, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве по времени реакции показанному в последнем раунде (от меньшего к большему). Для спортсменов, не прошедших в финальные заезды, места распределяются по увеличению отклонения результата от заявленного времени (от меньшего к большему) из лучшей попытки квалификации. В случае остановки соревнования по причине форс-мажора места распределяются в соответствии с результатом последнего, полностью завершившегося раунда в классе.

Во время соревнования возможна замена пилота или автомобиля при выполнении следующих условий:

решение о замене автомобиля или пилота принимает КСК по заявлению Заявителя и докладу руководителя гонки;

замена пилота или автомобиля должны иметь существенные основания. Признание случаев форс-мажора находится в исключительной компетенции КСК;

замена может быть осуществлена один раз в течение соревнования;

автомобиль может быть заменен на автомобиль той же зачетной группы;

амена возможна до окончания квалификационных заездов с тем, чтобы

каждая пара пилот-автомобиль перед финальными заездами получила результат минимум в одном квалификационном заезде; после замены новый пилот или пилот на новом автомобиле должен квалифицироваться в соответствии с текущим расписанием;

запасной пилот должен пройти АП;

запасной автомобиль должен пройти ТИ перед выездом на трассу;

пилот или автомобиль, которых заменяют, выбывают из соревнования и не могут быть возвращены;

все результаты, показанные выбывшим пилотом или автомобилем, аннулируются;

тестовые заезды нового пилота или автомобиля запрещены;

Очки, набранные новым пилотом, идут ему в зачёт.

31.5. Ледовые гонки.

Система зачёта в ледовых гонках описывается в регламенте (положении) спортивного соревнования. Очки в заездах начисляются за места, занятые в заезде. Победитель определяется по наибольшей сумме очков, полученных в заездах. Классифицируемым считается спортсмен, проехавший не менее 75 % дистанции основного заезда.

31.6. Картинг.

Места спортсменов в каждом заезде определяются в зависимости от фактического числа пройденных полных кругов. Для спортсменов, прошедших одинаковое количество кругов, места определяются по порядку пересечения линии финиша. Любой спортсмен, не закончивший положенное число кругов и даже не финишировавший, получает место в заезде в соответствии с числом пройденных им полных кругов. Классифицируемая дистанция не менее 22 км. Дистанция юношеских соревнований может быть сокращена до 50 % по отношению к дистанции соревнований для взрослых.

Способ распределения мест в случае равенства в заезде (или серии заездов) нескольких соревнующихся может быть предусмотрен регламентом (положением) спортивного соревнования, а при отсутствии в нём такового упоминания – определяется решением коллегии спортивных комиссаров. Само же соревнование не может быть повторено ни при каких обстоятельствах.

31.7. Кольцевые гонки.

Единственным методом, для определения общей классификации гонки в соревновании должно быть следующее:

1) только автомобили, покрывшие не менее 75 % от дистанции пройденной победителем, могут быть классифицированы (округляется в меньшую сторону к

ближайшему целому количеству кругов);

2) если автомобиль проходит свой последний круг за время, превышающее более чем в два раза лучший круг победителя, этот последний круг не принимается в расчёт, когда определяется общая дистанция, пройденная автомобилем;

3) когда гонка состоит более чем из одной части, победителем объявляется тот, кто заканчивает общую установленную дистанцию за наименьшее общее время или наибольшую общую дистанцию за установленное общее время.

Если гонка остановлена и не может быть возобновлена в соответствии со статьёй:

1) Очки не начисляются, если лидер прошёл менее двух кругов;

2) Начисляются половинные очки, если лидер прошёл более двух кругов, но менее 75 % первоначальной дистанции гонки;

3) Начисляются полные очки, если лидер прошёл 75 % и более первоначальной дистанции гонки.

При равенстве суммарных очков в многоэтапном соревновании правило для определения преимущества должно быть следующим:

1) согласно лучшим результатам на этапах многоэтапного соревнования (по количеству побед, при новом равенстве согласно количеству вторых мест, далее третьих и так далее);

2) в случае дальнейшего равенства, по лучшему результату в последней гонке.

31.8. Кросс и ралли-кросс.

Места в заездах определяются по количеству пройденных кругов и очерёдности пересечения установленной контрольной (финишной) линии (кросс) или количеству пройденных кругов, порядку пересечения линии финиша и времени прохождения дистанции. При любой системе заездов спортсменов, чтобы быть классифицированным – получить очки в зачёт многоэтапного соревнования – должен проехать хотя бы один круг в квалификационных, отборочных или финальных заездах.

31.9. Ралли.

Результат экипажа в ралли определяется путём сложения следующих величин, выраженных в единицах времени (штрафных очках):

1) результатов, показанных экипажем на Дополнительных соревнованиях;

2) пенализации, полученной экипажем на дорожных секторах;

3) прочей пенализации, полученной экипажем в течение ралли.

Победителем объявляется экипаж, имеющий наименьшую сумму времени/ штрафных очков, определённую вышеуказанным способом. Экипаж, имеющий вторую наименьшую сумму, объявляется занявшим второе место, и так далее. В случае многоэтапного соревнования регламентом (положением) соответствующего спортивного соревнования определяются правила начисления очков и формула выявления победителей.

Очки в многоэтапных соревнованиях начисляются в абсолютном личном зачёте, личных зачётных группах. Зачёты в многоэтапных соревнованиях в абсолютном личном зачёте и в личных зачётных группах ведутся отдельно среди первых спортсменов и вторых спортсменов.

31.10. Ралли-рейд.

Результат экипажа определяется путём сложения реального времени, показанного на СУ и всех выраженных временем пенализаций. Экипаж с минимальным результатом будет объявлен победителем, экипаж со следующим минимальным результатом – вторым, и так далее.

При равенстве результатов победитель определяется по результатам, последнего СУ. При повторном равенстве учитываются результаты на предыдущем и так далее СУ. В случае повторного равенства результата решение принимается исходя из результатов ССУ. В случае равенства результатов ССУ – определяется по стартовым номерам.

31.11. Трековые гонки.

Количество кругов для классификации указывается в регламенте (положении) спортивного соревнования. Очки в заездах начисляются за места, занятые в заезде. Победитель определяется по наибольшей сумме очков, полученных в заездах.

При равенстве очков для спортсменов, претендующих на 1, 2 и 3 места по итогам соревнования проводится дополнительный заезд, первым выбирает дорожку спортсмен, показавший лучшее время в квалификации. В случае фальстарта в дополнительном заезде, спортсмен, совершивший его, считается проигравшим. В случае, если фальстарт совершили все спортсмены, то места определяются по результатам в квалификации. В остальных случаях места распределяются по результатам квалификационных заездов.

31.12. Трофи-рейд.

Результатом экипажа на соревновании является сумма очков, набранная экипажем на всех СУ/ДСУ. Места между экипажами распределяются в порядке уменьшения очков.

При равенстве результатов у двух или более экипажей преимущество имеет экипаж, у которого зачтено большее количество СУ. В случае нового равенства преимущество отдаётся экипажу, занявшему большее количество первых мест, затем вторых мест, и так далее, на всех СУ данного соревнования. В случае нового равенства преимущество получает экипаж, занявший более высокое место на более позднем из зачтенных СУ, если иная процедура не предусмотрена регламентом (положением) спортивного соревнования.

31.13. Ралли-спринт.

При системе «Дуэль» используется олимпийская система соревнований – «play off». Побеждает в заезде экипаж, первым пересёкший свою финишную линию. Экипаж, который пересёк финишную линию вторым, считается проигравшим и выбывает из соревнования. При совпадении момента финиша обоих экипажей объявляется перезезд. Так же возможно для каждой пары проведение встреч из нескольких заездов. В данном случае экипажем - победителем встречи будет считаться экипаж, набравший наибольшее количество очков во время встречи по системе: «победа в заезде - 1 очко, проигрыш - 0 очков». При равном количестве очков у обоих экипажей объявляется перезезд.

При системе «Спринт» результатом экипажа является лучшее (меньшее) время заезда из всех его попыток. Экипажи, показавшие лучшее время, объявляются победителями. Если экипажи, претендующие на призовые места в одном классе, покажут одинаковое лучшее время прохождения трассы, сравниваются остальные их результаты. Для всех остальных экипажей при равенстве лучшего результата места делятся.

31.14. Дрифт.

Победитель соревнования определяется по наибольшей сумме очков, полученной за квалификационные и парные заезды.

Остальные места распределяются в порядке уменьшения суммы очков среди спортсменов, имеющих результат как минимум в одном из квалификационных заездов.

В случае равенства результатов по итогам соревнования у двух или более пилотов приоритет имеет пилот, занявший более высокое место по итогам квалификации. Распределение мест в случаях повторного равенства описывается в регламентах соревнования.

31.15. Интерактивные гонки.

Победитель соревнования определяется в соответствии с правилами,

принятыми в группах дисциплин:

Дрэг-рейсинг;

Картинг;

Кольцевые гонки;

Кросс;

Ралли;

Ралли-кросс;

Ралли-рейд.

31.16. Двоеборье.

Победитель соревнования определяется в соответствии с правилами, принятыми в Интерактивных гонках и в дисциплинах, представленных в Physical Сегментах (п. 4.9 Правил).

РАЗДЕЛ 6. СУДЕЙСКИЕ КОЛЛЕГИИ

Статья 32. Состав главной судейской коллегии.

32.1. Спортивные комиссары – судьи, назначаемые/согласованные Федерацией, облечённые высшей спортивной властью, направленной на соблюдение настоящих Правил, регламентов (положений) спортивных соревнований, программы в рамках соревнований на которые они назначены. Спортивные комиссары не несут никакой ответственности за организацию соревнования и не должны иметь в нём никаких исполнительных функций.

Работают коллегиально под руководством председателя. В случае равенства голосов при голосовании решающим является голос председателя. Если на соревнование назначен только один спортивный комиссар, он исполняет функции председателя коллегии спортивных комиссаров. Спортивные комиссары также могут принять решение о любом нарушении правил или регламента, которые произошли вне рамок соревнования, при условии, что соревнование, на которое они назначены, немедленно следует за обнаружением этого предполагаемого нарушения.

32.2. Рейс-директор – спортивный судья, назначаемый Федерацией на всё многоэтапное соревнование, работающий в тесном контакте с главным судьёй (руководителем гонки), и осуществляющий унификацию (единообразие) порядка организации и проведения всех этапов, составляющих это соревнование.

По вопросам, входящим в компетенцию рейс-директора (в случае назначения на соревнование) главный судья (руководитель гонки) может давать указания только с его специального согласия. Доклады, составленные рейс-директором для КСК,

должны содержать только фактические данные со ссылкой на статьи регламентирующих документов. Признание или непризнание факта нарушением правил находится в исключительной компетенции спортивных комиссаров.

32.3. Главный судья (руководитель гонки) отвечает за проведение соревнования в соответствии с действующей спортивной регламентацией и должен работать в постоянном контакте со спортивными комиссарами в течение всего соревнования для обеспечения его нормального проведения. В отсутствие в числе официальных лиц спортивных комиссаров главный судья (руководитель гонки) исполняет их функции. Главный судья (руководитель гонки) обязан работать в тесном взаимодействии с рейс-директором (при его наличии). Главный судья (руководитель гонки) имеет право делегировать часть своих прав и обязанностей ассистентам (помощникам) и заместителям, при этом несёт с ними совместно ответственность за их действия и результат работы. В случае отсутствия в составе судейской коллегии судей на определённых должностях, главный судья (руководитель гонки) принимает на себя функциональные обязанности этих судей или имеет право делегировать их иным судьям.

32.4. Заместитель главного судьи (руководителя гонки) – спортивный судья, чья квалификация позволяет исполнять функции главного судьи (руководителя гонки) полностью, либо в какой-то части. Он может выполнять обязанности главного судьи (руководителя гонки) полностью в случае неявки последнего на соревнование. В регламентирующих соревнование документах могут быть обозначены дополнительные задачи для заместителя главного судьи (руководителя гонки).

32.5. Главный секретарь – спортивный судья, отвечающий за координацию всей административной работы при проведении и закрытии спортивного соревнования, создание документации для соревнования, формирование архива для организатора соревнования и Федерации, за связи с ключевыми фигурами судейской коллегии соревнования, а также за определение результатов соревнования и все связанные с этим официальные сообщения и публикации. Организует работу секретариата и имеет право делегировать часть своих обязанностей секретарям, при этом несёт с ними совместно ответственность за их действия и результат работы. Подчиняется непосредственно главному судье (руководителю гонки).

32.6. Технический делегат – спортивный судья, назначаемый Федерацией на многоэтапные соревнования чемпионатов, первенств и Кубков России, контролирующей унификацию (единообразие) порядка организации и проведения технического контроля. Отчитывается о результатах своей работы перед Федерацией. Технический делегат вправе совмещать обязанности технического комиссара.

32.7. Технический комиссар – спортивный судья, осуществляющий управление

технической проверкой участвующих в соревновании автомобилей и личной защитной экипировки спортсменов на предмет их соответствия всем требованиям. Он непосредственно подчиняется главному судье (руководителю гонки). В случае назначения на соревнования технического делегата, технический комиссар работает под его руководством, что не отменяет его подчиненность руководителю гонки. Технический комиссар несёт ответственность за действия и результат работы технических контролеров. По вопросам, входящим в компетенцию технического делегата (в случае его назначения на соревнование) технический комиссар может действовать только с его согласия.

32.8. Главный хронометрист – спортивный судья, руководящий и контролирующей работу бригады, ведущей хронометраж и начисление очков и выдачу точных и достоверных результатов соревнования. Подчиняется непосредственно главному судье (руководителю гонки). Главный хронометрист не может сообщать время или результаты никому, кроме спортивных комиссаров, руководителя гонки и главного секретаря. Результаты хронометража могут быть использованы для официального онлайн мониторинга или трансляции.

Статья 33. Состав судейской коллегии

33.1. Комиссар по безопасности – спортивный судья, отвечающий за все аспекты безопасности на соревновании, создание инструкции по безопасности и обеспечение её соблюдения в ходе соревнования. Он подчиняется непосредственно главному судье (руководителю гонки) и работает в сотрудничестве в главном врачом соревнования и руководителями служб спасения, пожарной безопасности, обеспечения правопорядка и общественной безопасности. На соревнованиях с раздельным стартом Комиссар по безопасности может одновременно исполнять функции комиссара по маршруту. В случае отсутствия в составе судейской коллегии должности комиссара по безопасности, его функции исполняет главный судья (руководитель гонки).

33.2. Комиссар по маршруту (для спортивных дисциплин с раздельным стартом) – спортивный судья, ответственный за составление маршрута, его проверку и контроль в соревнованиях с раздельным стартом. Непосредственно подчиняется главному судье (руководителю гонки). Функции комиссара по маршруту может исполнять комиссар по безопасности или главный судья (руководитель гонки). Привлекается организатором в период подготовки соревнования для составления маршрута.

33.3. Руководитель маршалов – спортивный судья, ответственный за назначение и расстановку судейских постов на трассе в соответствии с требованиями правил, их проверку и контроль в соревнованиях с общим стартом. Должен детально знать функциональные обязанности судей (маршалов),

работающих на трассе соревнования. Подчиняется непосредственно главному судье (руководителю гонки) и во время соревнований должен иметь с ним прямую связь.

33.4. Офицер по связи с участниками (для спортивных дисциплин с раздельным стартом) – спортивный судья, обеспечивающий взаимодействие участников с главной судейской коллегией.

33.5. Секретарь КСК – спортивный судья, отвечающий за подготовку и публикацию всех официальных документов, выпускаемых спортивными комиссарами. В отсутствие секретаря КСК его обязанности выполняет председатель КСК. секретарь КСК подчиняется непосредственно председателю КСК.

33.6. Старший судья судейской бригады (сектора трассы) – спортивный судья, осуществляющий постоянное управление и контроль соответствующей зоны соревнования (спецучастка или сектора), включая контроль за дисциплиной, безопасностью и защитой всех официальных лиц, участников и зрителей. Подчиняется руководителю гонки. Старший судья судейской бригады (сектора трассы) может дополнительно выполнять функционал любого из судей своей бригады (сектора трассы).

33.7. Старший судья судейского поста (пункта) – спортивный судья, осуществляющий непосредственное управление и контроль соответствующей зоны соревнования (судейского поста, сектора трассы или судейского пункта) с целью безопасного прохождения соревнующихся автомобилей. Находится в подчинении руководителя гонки, которому он должен немедленно докладывать любыми средствами, которыми он располагает, обо всех нештатных ситуациях, случившихся в зоне его ответственности. Старший судья организует работу своего судейского поста (пункта), распределяя обязанности между судьями в соответствии с требованиями правил соревнования по дисциплине автоспорта и указаниями руководителя гонки и несёт консолидированную ответственность с судьями своего поста за нарушения и ошибки. Конкретные функциональные обязанности судей поста описываются в правилах соответствующей дисциплины автоспорта. Старший судья судейского поста (пункта) может дополнительно выполнять функционал любого из судей своего поста (пункта) и обязан иметь навыки по обеспечению судейства на трассе/маршруте.

33.8. Судья факта – спортивный судья, отвечающий за фиксацию факта нарушения, указанного в регламентирующих документах соревнования. В соревновании могут быть назначены один или несколько судей факта, каждый из которых ответственен за один или несколько фактов подлежащих контролю. Судья факта может совмещать свои обязанности с другой судейской должностью. Назначаются должным образом, публикуются в регламенте и должны быть официально узнаваемыми. Судьи факта назначаются в том числе, но не

исключительно, для контроля за фальстартом на линии старта и стартовой решётке, для контроля пересечения белой линии (кольцевые гонки), для контроля проезда «джокера» (ралли-кросс), для контроля касания вешки (триал) и так далее. В соревнованиях, где необходимо фиксировать порядок пересечения участниками линии финиша, Судья (маршал) финиша является судьей факта на линии финиша.

Судья дрифта – спортивный судья, работающий в составе коллегии от 1 до 3 человек, разрабатывающий судейские задания и принимающий решения по начислению баллов в квалификации и определяющий победителей в парных заездах дрифта.

33.9. Хронометрист – спортивный судья, отвечающий за управление системой электронного или ручного хронометража, исправность её работы, регистрацию, обработку и достоверность результатов хронометража. Подчиняется указаниям главного хронометриста, а при его отсутствии выполняет его обязанности и подчиняется непосредственно руководителю гонки.

33.10. Судья счёта кругов – спортивный судья, осуществляющий подсчёт кругов, пройденных участниками. Назначается в соревнованиях с общим стартом при использовании ручного хронометража, или в тех случаях, когда критерием определения победителя является определение порядка пересечения линии финиша, без учёта времени прохождения дистанции. Назначается в соревнованиях с отдельным стартом при организации Специального участка по принципу «карусельной гонки» (при наличии на трассе Специальных участков повторяющихся отрезков). Судья счёта кругов подчиняется руководителю гонки. Может одновременно исполнять обязанности судьи (маршала) финиша.

33.11. Секретарь – спортивный судья, отвечающий за своевременное составление, представление, публикацию и/или рассылку официальных документов, относящихся к компетенции того структурного подразделения, в котором он работает. Выполняет свои обязанности в одном из структурных подразделений судейской коллегии – секретариат, техническая инспекция, судейских пункт и тому подобное. Непосредственно подчиняется руководителю своего структурного подразделения – главному секретарю, техническому комиссару, старшему судье бригады или поста.

33.12. Судья при участниках – спортивный судья, обеспечивающий связь ГСК с заявителями и спортсменами.

33.13. Технический контролёр – спортивный судья, осуществляющий проверку участвующих в соревновании автомобилей и защитной экипировки спортсменов. Непосредственно подчиняется и предоставляет информацию только техническому комиссару и техническому делегату. По указанию технического комиссара или

технического делегата могут быть назначены для контроля отдельных параметров или зон соревнования – контролеры ремонтно-заправочных зон, сервисных парков, зон замены и контроля шин и так далее.

33.14. Судья (маршал) старта – спортивный судья, обеспечивающий правильную расстановку автомобилей на линии/решётке старта. Задача судьи старта – следить за тем, чтобы автомобили были расставлены на старте в правильном порядке и покидали его в соответствии с требованиями безопасности и в соответствующий момент времени. Может быть уполномочен подавать стартовую команду и/или фиксировать фальстарт.

33.15. Судья (маршал) финиша – спортивный судья, отвечающий за фиксацию порядка и/или астрономического времени пересечения автомобилями линии финиша. Является судьёй факта. В соревнованиях с отдельным стартом судья судейского пункта финиша, исполняющий обязанности на линии остановки автомобилей после финиша, обязан вносить в контрольные карты участников записи, согласно требованиям правил проведения соревнований в конкретной дисциплине.

33.16. Судья (маршал) на выпуске – спортивный судья, обеспечивающий своевременное присутствие автомобилей на старте соответствующих заездов.

33.17. Судья (маршал) пит-лейн – контроль обеспечения безопасных условий для работы команд с автомобилями; выполнения всеми пилотами и персоналом команд требований регламентирующих документов относительно поведения на пит-лейн.

33.18. Судья (маршала) флаг-поста – спортивный судья, дающий указания спортсменам с помощью флаговой сигнализации согласно правилам спортивных дисциплин. Задача судьи (маршала) флаг-поста – с помощью флагов различного цвета и/или равноценных электронных устройств давать указания, направлять или сообщать информацию спортсмену участвующего в заезде автомобиля.

33.19. Судья (маршал) трекового поста – спортивный судья, обеспечивающий оперативное реагирование в нештатных ситуациях. Непосредственно подчиняется старшему судье соответствующего судейского поста и участвует в обеспечении безопасности на трассе.

33.20. Судья КВ (контроля времени) для спортивных дисциплин с отдельным стартом – спортивный судья, отвечающий за фиксацию времени получения отметки спортсменами на конкретном судейском пункте.

33.21. Судья на маршруте – спортивный судья, обеспечивающий контроль прохождения автомобилей по маршруту соревнования для спортивных дисциплин с отдельным стартом. Исполняет свои обязанности на конкретном судейском пункте,

определённом правилами проведения соревнований в данной дисциплине (пункт контроля прохождения, контроля скорости и так далее).

33.22. Судья автомобиля безопасности в спортивных дисциплинах с общим стартом – спортивный судья, обеспечивающий процедуры прерывания, возобновления, остановки гонки, предусмотренные правилами соревнования. Подчиняется непосредственно пуководителю гонки и находится в постоянном радиоконтакте с пунктом управления гонкой.

Судья автомобиля безопасности в соревнованиях с раздельным стартом – спортивный судья, проезжающий на автомобиле службы дистанции по маршруту соревнования с целью его окончательной проверки. Подчиняется непосредственно руководителю гонки и находится на постоянной связи с ним и комиссаром по безопасности. Его задачей в соревнованиях с раздельным стартом является – обеспечить проверку судейских постов на маршруте в режиме, максимально приближенному к спортивному, как можно более полно информировать руководителя гонки относительно всех условий на маршруте, предупредить зрителей на маршруте к прохождению спортивных автомобилей.

Статья 34. Права и функциональные обязанности спортивных судей

34.1. Спортивные комиссары.

Компетенция спортивных комиссаров:

1) принятие решения по любым поданным протестам с сохранением права их обжалования, предусмотренного настоящими Правилами;

2) наложение предусмотренных спортивными документами санкций к виновным в нарушении Правил и иной регламентирующей документации (включая принятие решения об исключении и денежной пенализации);

3) внесение изменений в регламент (положение) спортивного соревнования и программу соревнования;

4) внесение изменений в состав и количество заездов;

5) внесение изменений в стартовый порядок;

6) принятие решения о проведении нового заезда в случае равенства;

7) принятие или отклонение любых заключений, сделанных судьями факта;

8) принятие решения о допуске к соревнованию заявителей и спортсменов;

9) утверждение окончательных итоговых классификаций и результатов соревнования;

10) внесение изменений в итоговые результаты по итогам проведения

технических проверок или рассмотрения протестов;

11) отстранение от соревнования любого спортсмена или автомобиля по соображениям безопасности;

12) исключение из гонки или соревнования любого заявителя или спортсмена, которого они сами или руководитель гонки считают не имеющим права участвовать или виновным в недостойном поведении или обманных действиях;

13) применение права потребовать удаления с трассы и прилегающих к ней зон любого участника соревнования, которые отказываются выполнить распоряжение официального лица;

14) принятие решения о переносе или отмене соревнования в форс-мажорных обстоятельствах или по соображениям безопасности;

15) назначение замены в случае отсутствия одного или нескольких спортивных комиссаров, особенно когда необходимо наличие трёх спортивных комиссаров, с учетом выполнения Квалификационных требований к спортивным судьям;

16) принятие решения о проведении внеплановой технической инспекции;

17) принятие решения о проведении тестирования на алкоголь и дополнительного медицинского осмотра, в том числе определение количества тестируемых спортсменов и выбор спортсменов для проведения такого тестирования;

18) использование любых видео и/или электронных систем, для получения дополнительной информации и принятии решения;

19) привлечение экспертов (в том числе из числа спортсменов не участвующих в данных соревнованиях в каком-либо качестве, и других квалифицированных специалистов) для консультаций по оценке состояния трассы, анализу видео материалов и тому подобное;

20) присутствие на трассе и наблюдение за ходом соревнования;

21) оценка работы главного судьи (руководителя гонки).

Обязанности спортивных комиссаров:

1) Спортивные комиссары своевременно обязаны заверить своими подписями список допущенных заявителей и спортсменов; стартовый порядок/расстановку (если предусмотрено правилами); бюллетени КСК; решения по результатам рассмотрения протестов; итоговые (окончательные) классификации соревнований; протоколы заседаний коллегии спортивных комиссаров.

2) В обязанности Председателя КСК входит, в частности, планирование заседаний и их проведение, контроль за составлением их повесток дня, а также

протоколов заседаний.

34.2. Рейс-директор.

Компетенция рейс-директора:

- 1) контроль за ходом тренировок и гонки, за соблюдением расписания;
- 2) представление спортивным комиссарам предложений по изменению расписания;
- 3) подача стартовой команды;
- 4) остановка любого автомобиля (применение чёрного флага);
- 5) остановка тренировок или гонок (применение красного флага);
- 6) возобновление тренировки;
- 7) применение автомобиля безопасности / возобновление гонки;
- 8) предоставление в КСК докладов о замеченных нарушениях для применения санкций;
- 9) проведение брифингов для спортсменов;
- 10) исполнение решения КСК о применении санкций;
- 11) ходатайствовать перед КСК о допуске спортсмена.

34.3. Главный судья (руководитель гонки).

Компетенция главного судьи (руководителя гонки):

- 1) принятие решения об остановке всего или части соревнования и о последующем его возобновлении;
- 2) представлять на рассмотрение спортивным комиссарам предложения по изменению регламента (положения) спортивного соревнования, расписания и программы соревнования;
- 3) в рамках своих полномочий принимать решения о применении санкций, прямо предусмотренных регламентирующей документацией соревнования;
- 4) в рамках своей компетенции выпуск решений и информационных сообщений;
- 5) предоставление в КСК докладов о замеченных нарушениях для применения санкций.

Обязанности главного судьи (руководителя гонки):

- 1) убедиться в наличии всех необходимых ресурсов для проведения соревнования (спортивных судей, официальных лиц, обслуживающего персонала,

сил и средств обеспечения безопасности и тому подобное), в наличии всех необходимых разрешительных документов и согласований и доложить КСК о готовности/неготовности соревнования;

2) убедиться в соответствующей квалификации судейской коллегии соревнования путем организации проверки удостоверений и лицензий официальных лиц, спортивных судей, в том числе соответствие их квалификационных категорий и лицензий требованиям к судейским должностям относительно ранга соревнований на основании «Квалификационных требований к спортивным судьям».

3) убедиться в том, что все официальные лица и спортивные судьи располагают техническими средствами, экипировкой, навыками и всей информацией, необходимой им для исполнения своих обязанностей;

4) отвечать за присутствие на своих рабочих местах всех официальных лиц и спортивных судей, и выполнение ими своих функциональных обязанностей и положений регламентирующих документов;

5) отвечать за проведение соревнования в полном соответствии с регламентирующими документами;

б) руководить исполнением плана обеспечения безопасности;

7) осуществлять оперативное управление приданными организатором соревнования силами и средствами обеспечения безопасности в месте проведения соревнования;

8) координировать работу официальных лиц и спортивных судей;

9) осуществлять контроль и не допускать к участию в соревновании исключенных, временно дисквалифицированных и дисквалифицированных заявителей и спортсменов, не имеющих право участвовать в соревновании;

10) контролировать, чтобы все автомобили управлялись соответствующими спортсменами, и стартовали в соответствующей дисциплине;

11) обеспечивать расстановку автомобилей на линии старта и, при необходимости, давать старт;

12) докладывать о случаях недостойного поведения, протестах, а также нарушениях требований спортивной регламентации;

13) информировать спортивных комиссаров о принятых решениях;

14) информировать рейс-директора (если таковой предусмотрен) о принимаемых решениях;

15) получать протесты и незамедлительно передавать их на рассмотрение спортивным комиссарам;

16) по запросу спортивных комиссаров предоставлять в КСК доклады по любому интересующему их вопросу, включая заключение по существу протеста;

17) обеспечить подведение итоговых результатов соревнования и предоставление их спортивным комиссарам для утверждения;

18) готовить, в случае необходимости, совместно с организатором соревнования «Отчет о происшествии»;

19) оценивать работу спортивных судей, подписывать отчет о работе судейской коллегии на соревновании;

20) своевременно заверить своей подписью список допущенных заявителей и спортсменов; стартовый порядок/расстановку; промежуточные и предварительные классификации; доклады в КСК; решения и информационные сообщения руководителя гонки; итоговые (окончательные) классификации соревнований.

34.4. Главный секретарь.

Компетенция главного секретаря:

1) получение у организатора соревнования необходимой информации по соревнованию, в том числе разрешительных документов, контактных данных членов оргкомитета и официальных лиц, карт, схем, графиков, плана безопасности, программы и расписания мероприятия, информационных сообщений оргкомитета и иной информации;

2) получение у организатора соревнования полного списка судейской коллегии, с указанием занимаемых на соревновании должностей, квалификации судей, лицензий и контактов;

3) получение у организатора соревнования, руководителя маршалов и/или у старших судей информации о прибывших на соревнование спортивных судьях для их регистрации и внесения записей в их судейские книжки;

4) получение докладов судей для регистрации и передачи главному судье (руководителю гонки).

Обязанности главного секретаря:

1) получать заявочные формы от участников соревнования и проверять, чтобы они были заполнены должным образом;

2) проводить административные проверки и контроль предусмотренной регламентации соревнования документов, относящихся к заявителям и спортсменам (лицензии, документы, подтверждающие гражданство, разрешения других Федераций, согласия родителей несовершеннолетних спортсменов, водительские удостоверения и так далее);

3) отвечать за достоверность результатов административных проверок;

4) в случаях, предусмотренных регламентирующими документами, осуществлять (или поручать секретарям) засечку и контроль времени на предусмотренные процедуры (время прохождения административных проверок, предоставления автомобилей на технические инспекции, и прочее);

5) готовить списки спортсменов, экипажей, заявителей, команд, стартовой ведомости и других предусмотренных регламентами документов, а также отвечать за их достоверность и своевременность публикации;

6) вести подсчёт результатов (самостоятельно либо совместно с главным хронометристом);

7) готовить и обновлять досье (архив документов), содержащее административные данные по данному соревнованию;

8) отвечать за достоверность и своевременность публикации информации на официальном табло соревнования;

9) отвечать за своевременное предоставление, публикацию и рассылку документов и информации, предусмотренных регламентацией соревнования;

10) координировать деятельности по обеспечению судей и официальных лиц всей информацией, необходимой для выполнения ими своих обязанностей;

11) организовывать выдачу участникам предусмотренной регламентом документации;

12) обеспечивать регистрацию спортивных судей, прибывших на соревнование, готовить отчётные документы об их работе;

13) получать протесты и заявления для их регистрации и передачи их на рассмотрение спортивным комиссарам;

14) готовить доклад для КСК по результатам административных проверок;

15) предоставлять по запросу КСК все рабочие документы, лицензии участников, разрешения, связанные с соревнованием;

16) готовить проекты решений и рапортов главного судьи (руководителя гонки);

17) обеспечивать судейские бригады необходимыми бланками для работы судей на соревновании;

18) получать судейские протоколы (в том числе хронометража) и отчёты судей (в том числе технических комиссаров и контролеров, судей (маршалов) на трассе) и иной информации, необходимой для определения результатов соревнования;

19) готовить отчёт (комплект документов по установленной форме) о проведённом соревновании в Федерацию, санкционировавшую проведение соревнований.

34.5. Технический делегат.

Компетенция технического делегата:

1) формирование единых трактовок технических требований в течение многоэтапного соревнования;

2) выявление неоднозначностей в опубликованной технической документации и выработка предложений по внесению изменений в регламентирующую документацию на следующий сезон, а в случаях, не терпящих отлагательства (безопасность, невозможность однозначного выведения результата и тому подобное) – в документацию текущего сезона;

3) подготовка предложений в Федерацию по формированию технической политики;

4) проведение «отложенных» технических проверок (проверок, производимых вне конкретного соревнования), если это предусмотрено Регламентом (положением) соответствующего многоэтапного соревнования;

5) обладает исключительным правом окончательного решения о соответствии того или иного автомобиля требованиям безопасности и определения его группы подготовки;

6) непосредственное участие в технических проверках и взаимодействие с техническими контролерами;

7) выработка предложений для спортивных комиссаров по вопросам технической регламентации;

8) надзор за техническим состоянием участвующих в соревновании автомобилей;

9) участие в работе КСК при рассмотрении вопросов в области регламентации спортивной техники;

10) инициирование перед КСК проведения внеплановых технических проверок.

Обязанности технического делегата:

1) Общая организация технической инспекции спортивных автомобилей и экипировки спортсменов на предмет их соответствия техническим требованиям;

2) заблаговременно затребовать у организатора соревнования необходимые

технические мощности и персонал для проведения технических проверок;

3) обеспечить наличие необходимой документации и инструментария для проведения технического осмотра, в том числе углубленного;

4) контролировать ход плановых технических инспекций, работу технического комиссара и технических контролеров;

5) в кратчайшие сроки доложить спортивным комиссарам результаты технических проверок. технический делегат не имеет право сообщать данную информацию никому, кроме спортивных комиссаров, руководителя гонки и технического комиссара.

6) согласовать со спортивными комиссарами программу заключительных углубленных технических проверок, при необходимости инициировать принятие спортивными комиссарами решения о проведении пломбировок и отложенного технического осмотра;

7) давать указания на пломбирование агрегатов и узлов и вести контроль участия опломбированных агрегатов и узлов в зачётных соревнованиях;

8) после окончания срока приёма заявок готовить гандикап (если таковой применяется) в соответствии с требованиями регламента соревнования;

9) в кратчайшие сроки информировать Федерацию о результатах отложенных технических проверок, держа их в тайне от третьих лиц;

10) по окончании соревнования заполнить отчёт технического делегата и сдать его в Федерацию.

34.6. Технический комиссар.

Компетенция технического комиссара:

1) организация проведения технической инспекции спортивных автомобилей и экипировки спортсменов на предмет их соответствия техническим требованиям (совместно с техническим делегатом, если таковой назначен);

2) доклад руководителю гонки и спортивным комиссарам о выявлении несоответствия автомобилей и/или экипировки спортсмена техническим требованиям и/или требованиям безопасности;

3) выработка предложений для спортивных комиссаров по вопросам технической регламентации;

4) надзор за техническим состоянием участвующих в соревновании автомобилей;

5) участие в работе КСК при рассмотрении вопросов в области регламентации

спортивной техники;

б) инициирование перед КСК проведения внеплановых технических проверок;

7) контроль наличия стартовых номеров, обязательной и необязательной рекламы на каждом автомобиле.

Обязанности технического комиссара:

1) заблаговременно затребовать у организатора соревнования необходимые технические мощности и персонал для проведения технических проверок;

2) заблаговременно ознакомиться со всей актуальной документацией для проведения технического контроля, в том числе с решениями Федерации;

3) обеспечить наличие необходимой документации и инструментария для проведения технического осмотра, в том числе углубленного;

4) распределить обязанности между техническими контролёрами и организовать проведение технических инспекций в соответствии с программой соревнования;

5) обеспечить проведение всех технических инспекций (проверок) в соответствии с действующими техническими требованиями и спортивной регламентацией;

б) организовывать и контролировать работу технических контролеров (в том числе контролеров ремонтно-заправочной зоны контролеров сервисных парков, закрытых парков, ремонтно-заправочных, ремонтных и заправочных зон, боксов, зон замены и контроля шин). В случае необходимости следить за действиями, происходящими на пит-лейн, в боксах, в зонах сервиса и закрытых парках;

7) обеспечивать проведение технических проверок с использованием только одобренного Федерацией инструмента и оборудования. Отвечает за состояние оборудования, используемого для проверок: оно должно быть исправно и применяться согласно инструкциям;

8) в кратчайшие сроки докладывать техническому делегату (если назначен) и/или руководителю гонки результаты технических проверок, не сообщать данную информацию никому, кроме спортивных комиссаров, руководителя гонки и технического делегата;

9) сообщать результаты проверок (информацию о состоянии автомобиля и экипировки) исключительно спортсмену, предъявившему автомобиль и экипировку на проверку и членам главной судейской коллегии;

10) готовить и заверять своей личной подписью протоколы технических проверок и передавать их в ГСК через главного секретаря;

11) в случае выявления несоответствия какого-либо из участвующих автомобилей и/или экипировки спортсмена техническим требованиям и/или требованиям безопасности немедленно докладывать об этом главному судье (руководителю гонки) и техническому делегату (если назначен). Доклады, составленные техническим комиссаром, должны содержать только фактические данные о соответствии/несоответствии со ссылкой на статьи регламентирующих документов. Признание или непризнание факта нарушением правил находится в исключительной компетенции спортивных комиссаров;

12) осматривать и представлять письменные отчёты (рапорты) руководителю гонки и рейс-директору по попавшим в аварию автомобилям, в том числе – рекомендации в отношении того, могут ли они продолжить участие в соревновании.

34.7. Главный хронометрист.

Обязанности главного хронометриста:

1) перед началом соревнования докладывать главному судье (руководителю гонки) об имеющейся системе хронометража и оборудовании, которое будет использоваться, а также об альтернативной системе на случай сбоя в работе основной системы засечки времени;

2) отвечать за использование оборудования, соответствующего правилам проведения соревнований в данной дисциплине, обеспечивающего фиксацию времени с заданной для данного соревнования точностью (для попыток установления рекордов – с точностью не ниже 0,001 секунды);

3) совместно руководителем гонки определять необходимый набор выпускаемых документов и протоколов, с учётом возможности работы данной системы хронометража;

4) обеспечивать синхронизацию хронометражного оборудования;

5) отвечать за наличие резервного оборудования на случай отказа основной системы хронометража;

6) обеспечивать работу альтернативной системы либо ручной хронометраж и счёт кругов в случаях сбоя основной системы;

7) осуществлять руководство бригадой хронометристов и отвечать за их работу;

8) отвечать за фиксацию времени, затраченного каждым автомобилем на прохождение дистанции;

9) на соревнованиях с общим стартом готовить, подписывать и передавать главному секретарю протоколы хронометража, стартовые ведомости и другие,

определённые заранее, необходимые документы хронометража, в том числе бумажные оригиналы записей печатающих устройств контроля времени;

10) на соревнованиях общим стартом готовить к утверждению стартовую решётку/стартовый список;

11) получать информацию от руководителя гонки и главного секретаря по любым вопросам своей компетенции (списки участников, изменения в программе и другую);

12) получать информацию от руководителя гонки и главного секретаря о примененных санкциях к спортсменам и вносить соответствующие изменения в документы хронометража.

34.8. Комиссар по безопасности.

Компетенция комиссара по безопасности – отвечает за организацию и управление наблюдением за трассой и аварийными службами в соревнованиях с общим стартом и/или за организацию безопасности на маршруте в соревнованиях с отдельным стартом.

Обязанности комиссара по безопасности:

1) до начала соревнования участвовать в составлении организатором плана обеспечения безопасности;

2) перед началом соревнования провести брифинг с персоналом организатора (как минимум с руководителями подразделений), участвующим в обеспечении безопасности;

3) обеспечивать проведение инструктажа по технике безопасности при проведении соревнования для участников, официальных лиц и судей. Контролировать ведение журналов инструктажа по технике безопасности;

4) контролировать, что информация, связанная с планом безопасности соревнования, была до его начала доведена до сведения персонала;

5) контролировать доведение до зрителей информации о правилах безопасности при проведении соревнования;

6) поддерживать связь с руководителем гонки, комиссаром по маршруту, руководителями служб по управлению в чрезвычайных ситуациях: главным врачом, руководителем противопожарной службы, службы спасения и высвобождения, руководителем службы эвакуации, а также со старшими судьями секторов и старшими судьями судейских бригад;

7) обеспечивать исполнение плана безопасности в ходе соревнования;

8) контролирует наличие всех служб и соответствующего оборудования,

указанных в плане безопасности и докладывает руководителю гонки о готовности служб и судейских постов/бригад;

9) по окончании соревнования (заезда) докладывает руководителю гонки об окончании спортивного использования трассы или маршрута и представляет отчёт обо всех происшествиях.

34.9. Комиссар по маршруту (для спортивных дисциплин с отдельным стартом).

Компетенция комиссара по маршруту:

1) выбор и измерение маршрута и подготовка его описания (дорожной книги, карт и так далее);

2) составление списка технического обеспечения маршрута, в том числе средств и вспомогательной техники;

3) предложения по расстановке судейских пунктов по маршруту;

4) контроль расстановки судейских пунктов и служб технического обеспечения маршрута (включая оборудование и вспомогательную технику);

5) инструктаж персонала служб технического обеспечения маршрута.

Обязанности комиссара по маршруту:

1) отвечать за составление маршрутного листа (тайминга) и судейских заданий;

2) отвечать за организацию комплектации и выдачи судейского оборудования и судейских заданий;

3) отвечать за своевременную и правильную расстановку судейских пунктов, экипировку и оснащение судей (маршалов), контроль их перемещения в случае необходимости во время соревнования;

4) отвечать за своевременную расстановку техники (автомобилей, вертолетов, иной специальной техники), обеспечивающей маршрут;

5) в случае наличия проблем по обеспечению маршрута немедленно докладывать главному судье (руководителю гонки);

6) по окончании спортивного использования маршрута (или его части) докладывать главному судье (руководителю гонки) о закрытии судейских пунктов и всех происшествиях;

7) по окончании соревнования организовывать сбор судейского оборудования.

34.10. Руководитель маршалов.

Компетенция руководителя маршалов:

- 1) предложения по расстановке судейских пунктов по маршруту;
- 2) контроль расстановки судейских постов;
- 3) проверка соответствия квалификации судей для выполнения судейских заданий;
- 4) инструктаж судей (маршалов).

Обязанности руководителя маршалов:

- 1) проводить перед началом соревнования (совместно с руководителем гонки) брифинг по обеспечению безопасности судей (маршалов), работающих на трассе;
- 2) до начала соревнования получить список и контакты всех судей с указанием их судейских постов и должностей;
- 3) координировать работу организатора по проезду, проживанию и питанию маршалов;
- 4) отвечать за организацию комплектации и выдачи судейского оборудования (совместно с комиссаром по безопасности) и судейских заданий;
- 5) отвечать за своевременную и правильную расстановку судей по постам, их экипировку и оснащение, контроль их перемещения в случае необходимости во время соревнования;
- 6) докладывать руководителю гонки о готовности судейских постов на трассе;
- 7) в случае наличия проблем немедленно докладывать руководителю гонки, передавать поступившую к нему информацию о любых спортивных или связанных с безопасностью происшествиях, которые произошли или могут произойти в зонах размещения на трассе судей (маршалов);
- 8) по окончании соревнования организовывать сбор судейского оборудования;
- 9) обеспечивать взаимодействие (по радио или другими способами) между судейскими постами и секторами, если это необходимо исходя из регламентирующих соревнования документов и особенностей соревнования.

34.11. Офицер по связи с участниками (для спортивных дисциплин с раздельным стартом).

Компетенция офицера по связи с участниками:

- 1) присутствует на заседаниях коллегии спортивных комиссаров, чтобы быть в курсе принимаемых решений (с разрешения Председателя КСК);
- 2) в соответствии с планом своей работы присутствует на всех административных и технических проверках, на старте, в закрытых парках, на финише и в иных местах проведения соревнования;

3) отвечает на вопросы участников и даёт необходимые разъяснения самостоятельно, либо после консультации с соответствующими официальными лицами;

4) получает протесты и незамедлительно передавать их на рассмотрение спортивным комиссарам.

Обязанности офицера по связи с участниками:

1) иметь предусмотренные регламентом соревнования отличительные знаки или форму одежды;

2) по согласованию с руководителем гонки составлять план своей работы и предоставляет его на утверждение спортивным комиссарам;

3) обеспечивать оперативную связь между официальными лицами и участниками в ходе соревнования, незамедлительно доводить до них информацию, полученную от спортивных комиссаров и руководителя гонки;

4) нести ответственность за полноту и достоверность информации, доводимой до участников соревнований;

5) докладывать руководителю гонки и спортивным комиссарам о состоянии морального климата среди участников соревнования, наличии жалоб, протестов, заявлений или намерений подать апелляцию;

6) разъяснять положения регламентирующей документации с целью избежать направления спортивным комиссарам вопросов со стороны участников, которые могут быть разрешены обычным разъяснением, за исключением протестов;

7) в случае каких-либо изменений в регламентирующих документах, имеющего значение для участников, предоставлять им эту информацию;

8) выполняя свои обязанности воздерживаться от каких-либо высказываний или от любого действия, которое могло бы вызвать протесты;

9) доводить до сведения участников вызовы руководителя гонки или спортивных комиссаров;

10) по окончании соревнования докладывать спортивным комиссарам и руководителю гонки об итогах своей работы.

34.12. Секретарь КСК.

Компетенция секретаря КСК – документальное сопровождение деятельности КСК.

Секретарь коллегии спортивных комиссаров:

1) получает у главного секретаря соревнования информацию и документацию

необходимую для деятельности КСК.

2) контактирует с организатором по вопросам материального обеспечения работы Коллегии спортивных комиссаров;

3) отвечает за информационное обеспечение работы Коллегии спортивных комиссаров;

4) по указанию председателя КСК организует заседание коллегии (в том числе приглашение необходимых лиц);

5) ведёт протоколы заседаний КСК, отвечает за своевременное и полное оформление документов КСК (протоколы, бюллетени, решения, вызовы);

6) обеспечивает своевременное получение информации от КСК (решений, сообщений, бюллетеней, вызовов и другой) всеми адресатами;

7) обеспечивает своевременную передачу главному секретарю документов КСК, предназначенных для размещения на официальном табло информации;

8) осуществляет регистрацию входящих/исходящих документов КСК;

9) подает главному секретарю информацию о спортивных комиссарах для внесения в списки судей;

10) комплектует архив документов КСК (протоколы заседания КСК, решения, и так далее).

34.13. Старший судья судейской бригады (сектора трассы).

Обязанности старшего судьи судейской бригады (сектора трассы):

1) ежедневно проводить инструктажи с персоналом своего сектора (судейской бригады), предоставляя всю необходимую и полезную информацию;

2) управлять всеми имеющимися в зоне/секторе людскими ресурсами и оборудованием;

3) следить за наличием, исправностью и пригодностью необходимого оборудования и экипировки на своем участке, секторе и докладывать о необходимости его замены;

4) руководить действиями судейской бригады (сектора трассы) в соответствии с правилами дисциплины спорта;

5) передавая информацию в пункт управления гонкой (штаб), информировать руководителя гонки о происшествиях и необходимых силах и средствах для ликвидации их последствий;

6) координировать действия судейской бригады (сектора трассы) по ликвидации последствий происшествий;

7) по окончании соревнования докладывать руководителю гонки об итогах работы судейской бригады (сектора трассы);

8) выполнять другие функции в соответствии с инструкциями, полученными от руководителя гонки.

34.14. Старший судья судейского поста (пункта).

Обязанности старшего судьи судейского поста (пункта):

1) знать расписание соревнования и распорядок работы своего поста (пункта) и обязанности всех судей на нём;

2) знать и контролировать наличие необходимого оборудования судейского поста и правила пользования им;

3) контролировать безопасность зрителей и их отсутствие в непосредственной близости от судейского поста (зоны безопасности определяются особенностями соревнования);

4) поддерживать постоянную связь с пунктом управления гонкой/руководителем гонки;

5) обеспечивать безопасность свою собственную и судей, находящихся в его подчинении.

34.15. Судья факта.

Компетенция судьи факта – предоставление руководителю гонки докладов обо всех нарушениях правил, допущенных спортсменами, или любых других фактах, оценивать которые им было поручено.

Обязанности судьи факта:

1) знать свои обязанности и правила действий спортсмена в соответствующей зоне контроля;

2) располагаться на судейском посту так, чтобы наилучшим образом оценивать то, для чего они были назначены;

3) делать доклады руководителю гонки по каждому факту нарушения.

Судья дрифта.

Компетенция судьи дрифта – оценка (визуальная и с применением технических средств, в том числе телеметрии и видеозаписей) проездов спортсменов с целью выставления баллов за одиночные заезды и определения победителя в парных заездах.

Обязанности судьи дрифта:

- 1) Составление квалификационного и судейского задания и контроль его обозначения на трассе;
- 2) Проведение брифинга для спортсменов по судейскому заданию;
- 3) Оценка квалификационных заездов;
- 4) Определение победителя в парных заездах.

34.16. Хронометрист.

Обязанности Хронометриста:

- 1) использовать для хронометража только одобренную Федерацией аппаратуру;
- 2) фиксировать время, затраченное каждым автомобилем на прохождение дистанции;
- 3) сообщать времена или результаты, только тем официальным лицам, которые определены руководителем гонки;
- 4) обеспечить сохранность оригиналов записей времени и/или лент печатающих устройств контроля времени до окончания соревнования.

34.17. Судья счёта кругов.

Обязанности судьи счёта кругов:

- 1) вести запись и подсчёт числа кругов, пройденных каждым участником;
- 2) после окончания очередного заезда или Специального участка проверить, подписать и сдать главному секретарю таблицы счета кругов.

34.18. Секретарь.

В обязанности секретаря входит протоколирование работы его судейской бригады (технической инспекции, судейского пункта и так далее). Секретарь несёт ответственность за достоверность протоколируемой информации.

34.19. Судья при участниках.

Компетенция судьи при участниках – является связующим звеном между управленцами (рейс-директором, спортивными комиссарами, руководителем гонки, главным секретарем) и участниками. В его обязанность входит доведение соответствующей информации до участников.

Обязанности судьи при участниках:

- 1) иметь предусмотренные регламентом (положением) спортивного соревнования отличительные знаки или форму одежды;
- 2) обеспечить оперативную связь между официальными лицами и

участниками в ходе соревнования, незамедлительно доводить до них информацию, полученную от спортивных комиссаров руководителя гонки;

3) докладывать руководителю гонки и спортивным комиссарам о состоянии морального климата среди участников соревнования, наличии жалоб, протестов, заявлений или намерений подать апелляцию;

4) доводить до сведения участников вызовы руководителя гонки или спортивных комиссаров;

5) выполнять иные функции в соответствии с особенностями соревнования согласно инструкциям, полученным от руководителя гонки и/или главного секретаря.

34.20. Технический контролёр.

Обязанности технических контролеров:

1) участвовать в проведении технических проверок в рамках указаний, полученных от технического комиссара или технического делегата;

2) докладывать техническому комиссару о результатах технических проверок;

3) технические контролеры, которые являются контролерами ремонтно-заправочных зон, сервисных парков, зон замены и контроля шин и так далее обязаны следить в ходе соревнования за проведением работ с автомобилями, соответствующих режиму зоны, и должны не допускать нарушений требований регламентирующих документов относительно порядка и безопасности проведения работ в данной зоне;

4) технические контролеры, которые являются контролерами закрытого парка обязаны контролировать доступ в закрытый парк в соответствии с требованиями регламентирующих документов; участвовать в организации работы охраны закрытого парка с тем, чтобы исключить доступ в него посторонним лицам; обязаны требовать от всех находящихся в закрытом парке лиц соблюдения его режима и фиксировать в протоколе время входа/выхода в закрытый парк и из него пилотов и других лиц согласно регламентации соревнования;

5) по окончании соревнования докладывать техническому комиссару об итогах работы, при необходимости готовить протокол и сдавать рапорт о замеченных нарушениях.

34.21. Судья (маршал) старта.

Обязанности судьи старта зависят от процедуры старта, описанной в правилах конкретной дисциплины, в том числе (но не исключительно):

1) получить необходимую для исполнения обязанностей информацию,

включая расписание и утвержденный порядок старта/стартовую решётку;

2) поддерживать дисциплину и безопасность в зоне старта;

3) соблюдая меры собственной безопасности расставлять автомобили на старте в правильном порядке;

4) обеспечивать эвакуацию из зоны старта автомобилей, которые из-за возникшей технической неисправности представляет опасность, создают препятствие или не могут стартовать;

5) контролировать соблюдение участниками правил, применительно к их действиям в зоне своего судейского пункта/поста;

6) знать устройство аварийно-спасательного оборудования участвующих автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и так далее);

7) всегда заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;

8) заполнять предусмотренные правилами отчётные документы о своей работе (протоколы, рапорты и так далее);

9) докладывать старшему судье о всех нештатных ситуациях.

34.22. Судья (маршал) финиша.

Обязанности судьи финиша зависят от конкретной дисциплины автоспорта, в том числе (но не исключительно):

1) получить необходимую для исполнения обязанностей информацию, включая расписание заездов / работы судейских пунктов и список участников;

2) поддерживать дисциплину и безопасность в зоне финиша;

3) в соревнованиях с общим стартом, по команде руководителя гонки (по прошествии необходимого количества кругов/преодоления установленной дистанции/истечения установленного времени заезда) давать отмашку финишным флагом лидеру и всем остальным участникам заезда;

4) в соревнованиях с отдельным стартом – фиксировать астрономическое время пересечения участвующим автомобилем линии финиша (с помощью ручных или электронных систем хронометража);

5) контролировать соблюдение участниками правил, применительно к их действиям в зоне судейского пункта;

6) знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для

организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и так далее);

7) заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;

8) заполнять предусмотренные правилами отчётные документы о своей работе (протоколы, рапорты и так далее);

9) докладывать старшему судье о всех нештатных ситуациях.

34.23. Судья (маршал) на выпуске.

В обязанности судьи (маршала) на выпуске входит, в частности:

1) получать необходимую для исполнения обязанностей информацию, включая утверждённую стартовую решетку (стартовую ведомость) и/или расписание стартов/заездов автомобилей;

2) контролировать соблюдение расписания и порядка выезда из паддока автомобилей, участвующих в предстоящих стартах;

3) контролировать, что автомобили управляются соответствующими спортсменами;

4) контролировать безопасный и беспрепятственный въезд и выезд участвующих автомобилей из паддока;

5) находиться на связи с руководителем гонки и/или судьёй старта для своевременного получения информации о предстоящих стартах;

6) помогать техническим контролёрам и направлять автомобили в закрытый парк или зону технического контроля;

7) знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и так далее);

8) всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей;

9) заполнять предусмотренные правилами отчётные документы о своей работе (протоколы, рапорты и так далее);

10) докладывать руководителю гонки/старшему судье обо всех нештатных ситуациях.

34.24. Судья (маршал) пит-лейн.

В обязанности судьи (маршала) пит-лейн входит, в частности:

- 1) получать информацию, необходимую для выполнения своих обязанностей, в том числе регламентацию применительно к пит-лейну для данного соревнования;
- 2) обеспечивать свободный проезд по пит-лейн;
- 3) контролировать соблюдение спортсменами и персоналом команд спортивной регламентации, в частности: наличие предусмотренных средств пожаротушения в каждой команде, запрет автомобилям перемещаться при помощи включенной передачи заднего хода, немедленное устранение разливов технических жидкостей;
- 4) знать расположение и порядок использования аварийного оборудования, включая огнетушители, щётки и адсорбент;
- 5) знать расположение сервисных зон и о том, какие работы разрешены в каких зонах (местах) пит-лейн, а также кто эти работы имеет право производить;
- 6) взаимодействовать с судьями старта, техническими контролёрами и судьями на выпуске, которые работают на пит-лейн;
- 7) действуя по указанию руководителя гонки или старшего судьи пит-лейн осуществлять контроль въезда и выезда с пит-лейн;
- 8) докладывать немедленно старшему судье пит-лейн о любых нарушениях правил спортсменами, заявителями или персоналом команд;
- 9) контролировать, чтобы во время заездов на пит-лейн находился только персонал и официальные лица, выполняющие там определённую работу и имеющие специальный допуск;
- 10) знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и так далее);
- 11) всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей.

34.25. Судья (маршал) флаг-поста.

Судья (маршал) флаг-поста обязан, в частности:

- 1) чётко знать и понимать регламентирующие документы, касающиеся его роли;
- 2) знать значение флаговой сигнализации и правила/порядок применения каждого флага;

3) постоянно визуально контролировать зону действия своего судейского сектора, своевременно реагировать на возникновение нештатных ситуаций и изменение состояния трассы;

4) исполнять команды старшего судьи поста, подавая соответствующий сигнал корректно и вовремя;

5) знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и так далее);

б) всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей.

34.26. Судья (маршал) трекового поста.

Судья (маршал) трекового поста обязан:

1) оказывать помощь спортсменам, которые могут оказаться в трудной ситуации в случае происшествия или неполадок с автомобилем;

2) помогать или убирать с трассы или спецучастка автомобили, попавшие в происшествие или технически неисправные;

3) в пределах своей компетенции помогать пожарному и медицинскому персоналу на месте происшествия, а также группе эвакуации – удалять автомобили с трассы;

4) перед каждым стартом тщательно осматривать состояние трассы и убирать все обломки, которые могут мешать или заставить спортсмена изменить траекторию движения;

5) не разрешать посторонним лицам приближаться или заходить в зоны, которые в плане обеспечения безопасности определены как зоны ограниченного допуска;

б) все действия выполнять только по указанию старшего судьи судейского поста, который, в свою очередь, выполняет указания руководителя гонки.

34.27. Судья КВ (контроля времени) для спортивных дисциплин с отдельным стартом.

Обязанности судьи КВ зависят от конкретной спортивной дисциплины, в том числе:

1) занимать указанные комиссаром по маршруту судейские пункты в строгом соответствии с расписанием и дорожной книгой соревнования;

2) выполнять конкретные обязанности по обеспечению функционирования судейского пункта контроля времени, определённые регламентирующими документами данной дисциплины;

3) обеспечивать безопасный и беспрепятственный въезд, проезд и выезд участвующих автомобилей в пределах судейского пункта;

4) контролировать соблюдение участниками регламентации, применительно к их действиям в зоне судейского пункта КВ;

5) по возможности, не допускать появления посторонних лиц в зоне судейского пункта;

6) знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и так далее);

7) заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;

8) заполнять предусмотренные правилами отчётные документы о своей работе (протоколы, рапорты и так далее);

9) вносить в контрольные карты участников записи, согласно требованиям правил проведения соревнований, в конкретной дисциплине;

10) докладывать руководителю гонки/старшему судье обо всех нештатных ситуациях.

34.28. Судья на маршруте.

Судья на маршруте обязан, в частности:

1) занимать указанные комиссаром по маршруту судейские пункты в строгом соответствии с расписанием и дорожной книгой соревнования;

2) выполнять конкретные обязанности по обеспечению функционирования своего судейского пункта, определённые регламентирующими документами данной дисциплины;

3) чётко знать и понимать регламентирующие документы, касающиеся его обязанностей и роли;

4) обеспечивать безопасный и беспрепятственный въезд, проезд и выезд участвующих автомобилей в пределах судейского пункта;

5) контролировать соблюдение участниками регламентации, применительно к их действиям в зоне судейского пункта;

б) по возможности, не допускать появления посторонних лиц в зоне судейского пункта;

7) знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и так далее);

8) всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей;

9) заполнять предусмотренные правилами отчётные документы о своей работе (протоколы, рапорты и так далее);

10) вносить в контрольные карты участников записи, согласно требованиям правил проведения соревнований, в конкретной дисциплине;

11) докладывать руководителю гонки/старшему судье обо всех нештатных ситуациях.

34.29. Судья автомобиля безопасности.

В обязанности судьи автомобиля безопасности в спортивных дисциплинах с общим стартом входит:

1) умение распознать все соревнующиеся автомобили на трассе;

2) умение оценить нештатную ситуацию на трассе, в том числе, насколько это возможно, оценить работу судейских постов;

3) при возникновении опасной ситуации во время объявления «режима SC» сбор пелетона и его контроль;

4) по указанию руководителя гонки закрывать трассу для проведения заездов и открывать после их окончания;

5) между заездами по указанию руководителя гонки проезжать по трассе с целью проверки состояния дорожного полотна, элементов безопасности и обочин, зон схода, а также мониторинга состояния готовности всех служб перед заездами.

В обязанности судьи автомобиля безопасности в соревнованиях с отдельным стартом входит:

1) хорошо знать регламентацию соревнования и план безопасности;

2) следовать по маршруту соревнования в соответствии с графиком, утвержденным руководителем гонки;

3) осуществить окончательную проверку маршрута на его пригодность к прохождению соревнования на предмет наличия посторонних препятствий и

вероятной угрозе безопасности экипажей участников, судей и зрителей;

4) в зависимости от графика движения своего автомобиля – проверить безопасное расположение зрителей и их автомобилей;

5) предъявить контрольную карту на всех судейских постах по маршруту для контроля готовности к работе судей КВ, старта, финиша и судей на маршруте и проверки корректности заполнения судьями контрольных карт;

6) при обнаружении нештатных ситуаций (недостатков в подготовке судей к работе, наличии опасностей на маршруте, отсутствии или неправильного расположения пунктов контроля и так далее) немедленно сообщить об этом руководителю гонки или самостоятельно принять меры к их устранению.

РАЗДЕЛ 7. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Статья 35. Состав, численность, функции вспомогательного и технического персонала, обеспечивающего проведение соревнования

35.1. Противопожарная служба. На спортивном соревновании предназначена для борьбы с возгораниями, ставшими следствием происшествий на трассе, в боксах или в парк-стоянке (паддоке). Для остальных мест организатор спортивного соревнования должен предусмотреть отдельную службу в соответствии с предписаниями для гражданских противопожарных служб.

Скоростные мобильные бригады должны быть расставлены в защищённых местах вдоль трассы, каждая бригада должна состоять не менее чем из двух человек, с навыками пожаротушения.

35.2. Спасательная служба. Должна иметь персонал и оборудование для освобождения спортсмена, оказавшегося зажатым в результате аварии на трассе. Первичные спасательные действия обычно выполняются судьями ближайшего судейского поста. Однако, поскольку их оборудование ограничено, в случае серьезных аварий задействуются специальные спасательные автомобили, оснащённые необходимым оборудованием. Автомобили могут совмещать несколько функций.

35.3. Медицинская служба. На спортивных соревнованиях оказывает медицинскую помощь пострадавшим, в том числе осуществляет при необходимости реанимационные действия и стабилизацию состояния пострадавшего.

Медицинское обеспечение соревнований осуществляется в соответствии с приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 23.10.2020 № 1144н «Об утверждении порядка организации оказания медицинской помощи лицам, занимающимся физической культурой и спортом (в том числе при подготовке

и проведении физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий), включая порядок медицинского осмотра лиц, желающих пройти спортивную подготовку, заниматься физической культурой и спортом в организациях и (или) выполнить нормативы испытаний (тестов) Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» (ГТО)» и форм медицинских заключений о допуске к участию физкультурных и спортивных мероприятиях».

При проведении соревнований рекомендуются следующие минимальные штатные нормативы медицинских работников:

- 1) Специализированная выездная бригада СМП анестезиологии-реанимации – 1 (одна).
- 2) Врачебная общепрофильная выездная бригада СМП – 1 (одна).
- 3) Фельдшер – 1 (один) (при наличии медицинского помещения).
- 4) Бригады извлечения (при их наличии для отдельных дисциплин).
- 5) Медицинский вертолёт (в случае если длительность госпитализации составляет более 1 часа) – 1 (один).

Состав и количество медицинского персонала, бригад Специализированной выездной бригады (СМП), медицинских пунктов (для спортсменов, для зрителей) может изменяться в большую сторону в соответствии с требованиями медицинских правил, а также по решению Федерации в зависимости от специфики спортивной дисциплины или группы спортивных дисциплин.

35.4. Обслуживание трассы. Автомобили, с персоналом и оборудованием для ремонта поврежденных ограждений, поверхностей и структур трассы во время соревнования.

35.5. Служба эвакуации. Автомобили, остановившиеся в опасных местах трассы, должны быть перемещены в безопасные места, как вручную, так и при помощи кранов или транспортных средств, приспособленных для поднятия автомобилей.

35.6. Общественная безопасность. В случае происшествий, затрагивающих безопасность зрителей, персонал службы обеспечения безопасности зрителей должен действовать в соответствии с заранее разработанным планом, сообщая обо всех происшествиях и авариях в пункт управления гонкой.

Статья 36. Права и обязанности главного врача соревнований

При подготовке и проведении соревнования главный врач соревнования:

- 1) Осуществляет организацию оказания медицинской помощи при проведении

соревнования;

2) Составляет план медицинского обеспечения соревнования (количество медицинских работников необходимых для медицинского обеспечения соревнования, график их работы во время проведения тренировок и соревнований, перечень медицинских организаций, участвующих в оказании медицинской помощи при проведении соревнования); при необходимости заполняет медицинский опросный лист соревнования;

3) Согласует с главным судьёй (руководителем гонки) необходимое число, состав и план размещения медицинских работников, порядок их работы в соответствии с требованиями регламента (положением) спортивного соревнования;

4) Совместно с комиссаром по безопасности проводит инструктаж медицинского персонала о мерах безопасности при нахождении непосредственно на трассе;

5) Осуществляет предстартовый медицинский осмотр и допуск спортсменов к участию в соревновании;

6) Осуществляет руководство на отдельно выделенном канале связи деятельностью медицинских работников соревнования, а также бригад извлечения (при их наличии);

7) Находится во время всех заездов на соревновании в пункте управления гонкой или штабе для взаимодействия с руководителем гонки и медицинским делегатом Федерации (при его назначении);

8) Осуществляет оценку санитарно-гигиенического состояния мест проведения соревнования;

9) Осуществляет организацию работы медицинских помещений (при их наличии) и их материально-техническое и лекарственное обеспечение;

10) Осуществляет организацию работ по сбору и вывозу медицинских отходов в соответствии с санитарными нормами и правилами;

11) Предоставляет информацию об организации оказания медицинской помощи при проведении соревнования спортсменам и представителям команд на брифинге спортсменов и представителей или иным образом, указанным в регламенте (положении) спортивного соревнования;

12) Рассматривает жалобы на оказания медицинской помощи при проведении соревнований;

13) Рекомендует главному судье (руководителю гонки) в случае угрозы жизни и здоровью спортсменов, остановить, отменить или перенести соревнование;

14) По просьбе руководителя гонки осуществляет осмотр судей и официальных лиц, на предмет возможности исполнения ими своих обязанностей по медицинским показателям;

15) Отстраняет по медицинским показаниям спортсменов, судей и официальных лиц от участия в соревновании;

16) Организует ведение учётной и отчётной документации, предоставление отчётов об оказании медицинской помощи при проведении соревнования, направляет их главному судье (руководителю гонки), во врачебно-физкультурный диспансер (центр лечебной физкультуры и спортивной медицины) субъекта Российской Федерации, в котором проводится спортивное соревнование, а также по электронной почте в Федерацию.

РАЗДЕЛ 8. РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ОБРАЗЦЫ ОТЧЁТНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Статья 37. Протоколы хода и результатов соревнования, итоговых протоколов соревнования, отчётов спортивных судей и главной судейской коллегии

37.1. Рекомендованная форма заявки на участие в соревновании.

(заполняется заявителем):

	спортив ная дисципли на	старто вый №
(наименование соревнования)		

УЧАСТНИК (ЗАЯВИТЕЛЬ)			АВТОМОБИЛЬ	
Наименование:			№ спортивного технического паспорта:	
			Группа/класс:	
Адрес	Индекс	Страна	Модель:	
	Город		Подготовка автомобиля (ненужное зачеркнуть):	
	ул.		Приложение J	Действующие КиТТ
	дом	кв.		
(код) телефон:			Согласие на размещение рекламы: да нет	
ПЕРВЫЙ СПОРТСМЕН			ВТОРОЙ СПОРТСМЕН	
Фамилия:			Фамилия:	

37.4. Состав судейской коллегии с оценками качества спортивного судейства

Состав судейской коллегии с оценками качества судейства

Статус соревнования (согласно ЕКП)		Номер ЕКП**	
Место проведения (согласно ЕКП)		Даты проведения (согласно ЕКП)	
Дисциплина (согласно ЕКП) с кодом ВРВС			

№ пп	Судейская должность в соответствии со ст 132 СК РФ и квалификационными требованиями к спортивным судьям по виду спорта "автомобильный спорт"	Фамилия спортивного судьи	Имя спортивного судьи	Категория спортивного судьи согласно лицензии (ВК, 1К, 2К, 3К)	Категория лицензии (А, В+, В, С)	№ лицензии (цифры)	Субъект РФ (согласно лицензии спортивного судьи)	Оценка качества спортивного судейства (5,4,3,2,1,0)	Комментарий
1	наблюдатель								
2	технический делегат								
3	председатель КСК								
4	спортивный комиссар								
5	спортивный комиссар								
6	главный судья (руководитель гонки)								
7	главный судья- секретарь (главный секретарь)								
8	технический комиссар								
9	главный хронометрист / старший хронометрист								
10	заместитель главного судьи (руководителя гонки)								
11	комиссар по безопасности								
12	комиссар по маршруту								
13	офицер по связи с участниками / судья при участниках								
14	секретарь коллегии спортивных комиссаров								
15	технический контролер								
16	секретарь соревнования								
17	старший судья судейской бригады								
18	судья на трассе								
19	старший судья судейской бригады								
20	судья на трассе								
21									

Председатель судейской коллегии:

руководитель гонки (главный судья)

(должность на соревновании)

подпись

(фамилия, имя, категория министерства спорта, № лицензии)

Представитель организатора соревнования:

(название организатора, должность)

подпись

(фамилия, имя)

37.5. Справка о составе и квалификации судейской коллегии

Справка о составе и квалификации судейской коллегииСтатус соревнования
(согласно ЕКП)

Место проведения (согласно ЕКП)

Дисциплина (согласно ЕКП)
с кодом ВРВС

Номер ЕКП**

Даты проведения (согласно ЕКП)

№ пп	Фамилия спортивного судьи	Имя спортивного судьи	Субъект РФ	Категория спортивного судьи (ВК, 1К, 2К, 3К)
1				ВК
2				ВК
3				ВК
4				1К
5				1К
6				2К
7				2К
8				3К

Председатель судейской коллегии:

руководитель гонки (главный судья)

(должность на соревновании)

(ФИО, категория минспорта)

подпись

Представитель организатора соревнования:(название организатора,
должность представителя)

(фамилия, имя)

подпись
МП

Статья 38. Рисунки и таблицы, иллюстрирующие сведения, содержащиеся в правилах

Направление движения	Вид контроля	КОНТРОЛЬНАЯ ЗОНА			Направление движения	
		Начало зоны контроля (знак на желтом фоне)	Обязательная остановка (знак на красном фоне)	Конец зоны контроля (знак на бежевом фоне)		
→	Контроль прохода (КП)		100 м  Отметка Контрольной Карты	100 м 	→	
→	Контроль Прохода без отметки (КП без отметки)		100 – 300 м Проезд через створ без остановки		→	
→	Контроль скорости (КС)		25 м  Отметка Контрольной Карты	25 - 50 м 	→	
→	Контроль Времени (чистое КВ)		100 м  Отметка Контрольной Карты	100 м 	→	
→	Контроль Времени (КВ) совмещенный со стартом СУ		25-50 м  Отметка Контрольной Карты	50-200 м  Отметка времени старта в Контрольной Карты	25-50 м 	→
→	Контроль Времени (КВ) совмещенный со стартом этапа		100 м   Отметка времени старта в Контрольной Карты	100 м 	→	
→	Контроль Времени совмещенный с финишем СУ		100 м  Финиш СУ (линия хронометража) БЕЗ ОСТАНОВКИ!	150-300 м  25-50 м  СТОП Отметка времени финиша в Контрольной Карты		→
→	Зона Заправки				→	

Рисунок 17. Стандартные знаки, применяемые в ралли-рейдах (диаметр знака 70 см).

