Утверждены
приказом Министерства спорта
Российской Федерации
от 19 декабря 2018 г. N 1053

**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 учетом 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 ( Internationale de l'Automobile) - единственная международная организация, имеющая право устанавливать и применять правила и регламенты в целях содействия проведению под ее эгидой соревнований по автомобильному спорту и управлению им.

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, 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.

1.2.5. 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 т.п.), а остальная часть - без покрытия либо с насыпным покрытием (грунт, песок, крошка, гравий и т.п.).

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.

1.3. 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, т.е. 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. 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 скоростные ограничения, установленные Правилами дорожного движения.

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 общероссийской спортивной 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:

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

б) окончание технической инспекции, проведенных после соревнования в соответствии с настоящими Правилами.

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, уравнять шансы соревнующихся.

1.10. Территория (место проведения) 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, в том числе на участках автомобильных дорог, площадях, улицах.

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

1.12. Трасса. Автомобильная дорога или специально построенное или подготовленное гоночное полотно с характерными сооружениями, используемая 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.

1.16. Закрытый парк (ЗП). Зона с ограниченным доступом и специальным режимом, находящаяся под контролем Организатора и официальных лиц, предусмотренная регламентом соревнования, куда Заявитель 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 внесен 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 нем 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 объеме, 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 определенные категорией ее 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 своем автомобиле национальный флаг России. Спортсмены, участвующие в чемпионатах мира FIA, сохраняют свое гражданство по паспорту во всех официальных документах, информационных бюллетенях и на церемонии награждения.

1.24. Классификация автомобилей. Объединение автомобилей в группы, по рабочему объему двигателя или любым иным характеристикам.

1.25. Рабочий объем двигателя. Объем, образуемый в цилиндре (или цилиндрах) двигателя между крайними верхним и нижним положениями (возвратно-поступательно движущихся) поршня или поршней. Этот объем выражается в кубических сантиметрах, и при его расчете число "Пи"  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 передвигающий с постоянной опорой на землю (или лед) с помощью либо несущих механических устройств, либо опосредованно, 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 четырех не расположенных на одной линии колес 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 четырех колес, 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 (лед) 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 четырехколесное гоночное транспортное средство с жесткой рамой без подвески. Двигатель приводит в движение только задние колеса, соединенные 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 сиденьями по одному с каждой стороны от центральной осевой линии автомобиля. Эти два сиденья 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 четырех мест для взрослых, цельную несъемную крышу и не менее двух дверей по одной с каждой стороны, внутренние размеры которого не менее, чем установлены правилами омологации FIA для группы "A".

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 x 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 x 4 или 6 x 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 в 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 нее.

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

1.46. Зачетная секция. В джип-триале часть трассы, содержащая предстартовую зону и несколько Ограничительных ворот. Зачетная 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 Директором гонки или Главным судьей.

1.52. Дорожная книга. Обязательный официальный документ, содержащий детальное описание маршрута ралли в виде легенды; маршрутный лист ралли с разделением на дорожные секторы, секции и дни; общую карту ралли; карты, схемы и планы СУ на топографических или иных ясно читаемых картах местности; планы мест старта и финиша ралли; 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.

**Статья 2. Спортивные дисциплины**

Соревнования по автомобильному спорту проводятся в спортивных дисциплинах в соответствии с Всероссийским реестром видов спорта (Таблица N 1).

Таблица N 1

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

|  |  |
| --- | --- |
| N п/п | Наименование спортивной дисциплины/группы спортивных дисциплин |
| 1. | автомногоборье |
| Группа спортивных дисциплин "горные гонки" |
| 2. | горные гонки - "1600" |
| 3. | горные гонки - "Д3" |
| 4. | горные гонки - "Свободный" |
| Группа спортивных дисциплин "джип-триал" |
| 5. | джип-триал Д1 |
| 6. | джип-триал Д2 |
| 7. | джип-триал Д3 |
| 8. | джип-триал Д4 |
| 9. | джип-триал Д5 |
| Группа спортивных дисциплин "дрэг-рейсинг" |
| 10. | дрэг-рейсинг "FSA" |
| 11. | дрэг-рейсинг "FSB" |
| 12. | дрэг-рейсинг "FSL" |
| 13. | дрэг-рейсинг "US" |
| Группа спортивных дисциплин "ледовые гонки" |
| 14. | ледовые гонки "1400" |
| 15. | ледовые гонки "1600" |
| 16. | ледовые гонки "2000" |
| 17. | ледовые гонки "Свободный" |
| Группа спортивных дисциплин "картинг" |
| 18. | картинг "Пионер" |
| 19. | картинг "Кадет" |
| 20. | картинг "Мини" |
| 21. | картинг "Ротакс Макс" |
| 22. | картинг "Национальный" |
| 23. | картинг "Супер-мини" |
| 24. | картинг "OK" |
| 25. | картинг "OK-j" |
| 26. | картинг "KZ1" |
| 27. | картинг "KZ2" |
| Группа спортивных дисциплин "кольцевые гонки" |
| 28. | кольцевые гонки "Спортпрототип CN" |
| 29. | кольцевые гонки "Группа F" |
| 30. | кольцевые гонки "Формула 3" |
| 31. | кольцевые гонки "Супер-продакшн" |
| 32. | кольцевые гонки "Туринг" |
| 33. | кольцевые гонки "Лада" |
| 34. | кольцевые гонки "S1600" |
| 35. | кольцевые гонки "Формула 4" |
| 36. | кольцевые гонки "Туринг-лайт" |
| 37. | кольцевые гонки "Грантуризм GT" |
| 38. | кольцевые гонки "Формула один" |
| 39. | кольцевые гонки "Формула E" |
| 40. | кольцевые гонки "Формула 2" |
| 41. | кольцевые гонки "GP3" |
| Группа спортивных дисциплин "кросс" |
| 42. | кросс "Багги 600" |
| 43. | кросс "Суперавто" |
| 44. | кросс "Супер 1600" |
| 45. | кросс "Туринг автокросс" |
| 46. | кросс "Д2 - 2500" |
| 47. | кросс "Д2 - классика" |
| 48. | кросс "Д2 - юниор" |
| 49. | кросс "Д2H" |
| 50. | кросс "Д3 - 250" |
| 51. | кросс "Д3 - мини" |
| 52. | кросс "Д3 - спринт" |
| 53. | кросс "Д3 - юниор" |
| 54. | кросс "Супер багги" |
| 55. | кросс "Багги 1600" |
| 56. | кросс "T1-2500" |
| 57. | кросс "T4-1" |
| 58. | кросс "T4-2" |
| 59. | кросс "T4-3" |
| Группа спортивных дисциплин "ралли" |
| 60. | ралли "R1" |
| 61. | ралли "R2" |
| 62. | ралли "R3" |
| 63. | ралли "N4" |
| 64. | ралли "1400H" |
| 65. | ралли "1600H" |
| 66. | ралли "2000H" |
| 67. | ралли "4000H" |
| 68. | ралли "абсолютный" |
| 69. | ралли "P9" |
| 70. | ралли 3-й категории |
| Группа спортивных дисциплин "ралли - кросс" |
| 71. | ралли - кросс "Суперавто" |
| 72. | ралли - кросс "Супер 1600" |
| 73. | ралли - кросс "Д2Н" |
| 74. | ралли - кросс "Национальный" |
| 75. | ралли - кросс "Д2-юниор" |
| Группа спортивных дисциплин "ралли - рейд" |
| 76. | ралли - рейд "N" |
| 77. | ралли - рейд "N2" |
| 78. | ралли - рейд "T1" |
| 79. | ралли - рейд "T2" |
| 80. | ралли - рейд "T3" |
| 81. | ралли - рейд "T4" |
| 82. | ралли - рейд "абсолютный" |
| 83. | ралли - рейд "R" |
| Группа спортивных дисциплин "ралли - спринт" |
| 84. | ралли - спринт "1400" |
| 85. | ралли - спринт "1600" |
| 86. | ралли - спринт "2000" |
| 87. | ралли - спринт "свободный" |
| Группа спортивных дисциплин "трековые гонки" |
| 88. | трековые гонки "N-1600" |
| 89. | трековые гонки "A-1600" |
| 90. | трековые гонки "Национальный" |
| 91. | трековые гонки "Лада" |
| Группа спортивных дисциплин "трофи - рейд" |
| 92. | трофи - рейд "абсолютный" |
| 93. | трофи - рейд "ТР1" |
| 94. | трофи - рейд "ТР2" |
| 95. | трофи - рейд "ТР3" |

**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 зачета 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 раздельным стартом.

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

**Рисунок 1. Сетка FIA для 3 - 8 автомобилей (не приводится)**

**Рисунок 2. Сетка FIA для 9 - 12 автомобилей (не приводится)**

**Рисунок 3. Сетка FIA для 13 - 16 автомобилей
(не приводится)**

**Рисунок 4. Олимпийская сетка (не приводится)**

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 раздельным стартом.

4.6. В трековых гонках система зачета определяется по результатам квалификационных заездов по Таблицам N 2 - 6 в зависимости от числа спортсменов и количества дорожек на треке.

Таблица N 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 N 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 N 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 N 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 N 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.

**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. Любое лицо, обладающее лицензиями FIA, Федерации, а также команды, персонал Заявителя, персонал организатора соревнования, не имеет права:

а) 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.

б) 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.

в) 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.

г) 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.

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

а) Исключение из соревнования. Запрет исключенному обладателю лицензии FIA или 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 влечет за собой возврат заявочного взноса;

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

в) 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.

г) Временная дисквалификация. Дисквалификация, ограниченная временными рамками. Временная дисквалификация на период ее 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 ее 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 9 августа 2016 г. N 947.

6.2. В соответствии с положениями действующего Устава и Общих правил FIA, изложенных в Приложении "A" 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 др.), 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 N 7.

Таблица N 7

**Половые и возрастные группы спортсменов**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Спортивная дисциплина | Пол, возраст | Примечание |
| Соревнования на закрытых для постороннего движения трассах |
| автомногоборье | Юноши, девушки(12 - 17 лет)Мужчины, женщины с 18 лет |  |
| картинг "Пионер", картинг "Мини" | Мальчики, девочки(9 - 11 лет) |  |
| картинг "Кадет", картинг "Супер-мини" | Мальчики, девочки(10 - 13 лет) |  |
| картинг "Ротакс Макс" | Юноши, девушки(12 - 15 лет)Мужчины, женщины с 14 лет |  |
| картинг "Национальный" | Юноши, девушки(12 - 15 лет)Мужчины, женщины с 15 лет |  |
| картинг "OK-j" | Юноши, девушки(12 - 15 лет) |  |
| кросс "Багги 600" | Юноши, девушки(13 - 21 год) |  |
| кросс "Д2 - юниор", кросс "Д3 - 250", кросс "Д3 - мини", кросс "Д3 - юниор" | Юноши, девушки(12 - 18 лет) |  |
| ралли - кросс "Д2-юниор" | Юноши, девушки(12 - 18 лет) |  |
| кольцевые гонки "S1600" | Юноши, девушки(15 - 17 лет) |  |
| кольцевые гонки "GP3" | Юниоры и юниорки(16 - 28 лет) |  |
| кольцевые гонки "Формула 4" | Мужчины, женщины с 15 лет |  |
| Дрэг-рейсинг | Мужчины, женщины с 18 лет |  |
| картинг "OK" | Мужчины, женщины с 14 лет |  |
| картинг "KZ1", картинг "KZ2" | Мужчины, женщины с 15 лет |  |
| спортивные дисциплины, в наименованиях которых содержатся слова "джип-триал", "ледовые гонки", "кольцевые гонки" (не указанные выше), "кросс" (не указанные выше), "ралли-кросс" (не указанные выше), "трековые гонки" | Мужчины, женщины с 16 лет | 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", "ралли-рейд", "ралли-спринт", "трофи-рейд" | Мужчины, женщины с 18 лет | В исключительных случаях, после оценки знаний и участия в соревнованиях среди юношей (девушек), Федерация может дать разрешение на участие в качестве второго пилота спортсмену, достигшему возраста 16 лет и не имеющему водительского удостоверения, который ни при каких обстоятельствах не может находиться за рулем на открытых для движения дорогах общего пользования, вне специальных участков ралли и ралли-рейдов |
| ралли 3-й категории | Мужчины, женщины с 18 лет | В качестве второго пилота (без права управления автомобилем) допускаются спортсмены юноши и девушки, которым на момент проведения спортивного соревнования исполнилось 14 лет. |

Для участия в спортивных соревнованиях, за исключением спортивной дисциплины "автомногоборье", 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.

**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:

а) зачетная классификационная книжка, удостоверение спортивного звания;

б) лицензия Заявителя;

в) лицензия пилота;

г) оригинал заявки на участие в соревновании;

д) 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 предварительную техническую инспекцию полностью готовым к старту, с нанесенными стартовыми номерами и рекламой, предоставляемой организатором, вместе со Спортивным техническим паспортом на автомобиль, принимающий участие в соревнованиях. Представление автомобиля на предварительную техническую инспекцию равнозначно заявлению о его соответствии техническим требованиям и заявленной зачетной 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 нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребенка 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:

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

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

10.2. Спортсмены обязаны:

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

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

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

г) соблюдать антидопинговые правила;

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

10.3. Представители имеют право:

а) при получении официального вызова, присутствовать вместе со спортсменом в Коллегии спортивных комиссаров;

б) 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;

в) подавать протест от имени Заявителя.

10.4. Представители обязаны:

а) соблюдать нормы спортивной этики, быть вежливыми по отношению к спортсменам, судьям и зрителям;

б) 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:

а) 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.

б) 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.

в) Отклонять любые требования по возмещению расходов, связанных с соревнованием и понесенных лицом, участвующим в нем или помогающим участнику.

г) Предоставить дополнительные призы.

12.2. Обязанности организатора соревнования:

а) Обеспечить проведение спортивного мероприятия, в соответствии с настоящими Правилами и иной регламентацией.

б) 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.

в) Сформировать судейскую коллегию соревнования и обеспечить ее деятельность на соревновании.

г) Подготовить план обеспечения безопасности и предоставить его Федерации на утверждение.

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

е) Осуществить финансирование мероприятия;

ж) Предоставить и осуществить вручение призов победителям и призерам спортивного мероприятия, как указано в его Регламенте (положении);

з) 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 отчет по установленной форме.

12.3. Ответственность организатора соревнования

Организатор несет ответственность за организацию и проведение спортивного мероприятия в полном объеме, 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:

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

б) наименование и контакты организатора;

в) место и сроки проведения соревнования;

г) краткое описание спортивного соревнования его расписание;

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

е) 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, если только 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".

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:

а) "Эстафета" - жесткое 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.

б) "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.

Фигуру "круг" спортсмены проходят сначала передним ходом по часовой стрелке, а затем - задним ходом против часовой стрелки. Каждое упражнение на фигуре является самостоятельным.

в) "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.

г) "Стоянка" - прямоугольник, обозначенный ограничителями с трех 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.

г) "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 нее.

д) "Бокс" - прямоугольник, обозначенный ограничителями с трех 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.

е) "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 0,5 - 0,6 их высоты. Расстояние между пеньками оговаривается в Регламенте (положении) спортивного соревнования.

ж) "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.

з) "Габаритные ворота" - две пары консолей, установленные горизонтально по высоте наибольшей габаритной ширины автомобиля. Консоли - жесткие 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" четко очерчивать на площадке по их периметру. Размер мягких наконечников, если таковые применяются для предохранения от царапин лакокрасочных покрытий автомобиля, входит в зачетный габарит.

и) "Стоп" - линия длиной 3 м и шириной 15 см, нанесенная на поверхность площадки перпендикулярно зачетному 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 зачетные. 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 т.п., 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:

а) одиночные ограничители;

б) ворота;

в) последовательно установленные с обеих сторон ограничители с равными или переменными интервалами;

г) 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 ее 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 нее 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 метров 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 метров. Угол спуска не должен превышать 30 градусов при общей длине не более 7 метров, 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 непреодолимые 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 дрэг-рейсинге

Трассы для дрэг-рейсинга подразделяются на предназначенные для официальных соревнований и предназначенные для традиционных соревнований, при этом на последних не допускается участие автомобилей, проходящих зачетную дистанцию менее, чем за 9,5 секунд.

15.4.1. Ширина дрэг-полосы. Для официальных соревнований должна составлять не менее 14 метров, ширина каждой полосы соответственно 7 метров, но не более 18 метров при наличии ограждений по бокам трассы. Для традиционных соревнований минимум 12 метров (каждая полоса минимум 6 метров), но не более 18 метров 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 метров. Рекомендуется 25 метров.

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

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 ее средней линией и краем не должен превышать 2%.

15.4.6. Покрытие дрэг-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 т.д.

15.4.7. Разметка. Линии разметки - белые или желтые линии шириной не менее 100 мм. Допускается разметка свободностоящими дорожными конусами из легких 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 зачетной дистанцией более 1/4 мили, но не более 1/2 мили, требования к дрэг-полосам аналогичны трассам для традиционных соревнований, за исключением зон торможения. Минимальная длина зон основного и экстренного торможения в совокупности должна составлять не менее 1 км, 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 метров (рекомендуется расстояние 15 метров, 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). Рекомендуется наличие покрышек перед блоками (со стороны трассы). Покрышки должны быть связанными между собой в вертикальные стойки по 5 - 6 покрышек. Зрительская зона должна заканчиваться не ближе 100 метров до линии финиша.

Рекомендуется наличие металлического отбойника по краям трассы. В случае его отсутствия, вдоль всей длины трассы и зон торможения должно быть не менее 30 метров зоны безопасности с ровным покрытием (грунт, песок, трава и т.д.). В данной зоне не должно находиться зрителей, автомобилей и других препятствий. Аварийные службы и/или посты вмешательства 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 метров, на поворотах - не менее 12 метров. Длина прямолинейных участков - не более 400 метров, длина стартовой прямой - не более 200 метров. Длина трассы не менее 1500 метров и не более 2500 метров. На трассе не допускаются подъемы и спуски крутизной более 10%, а также "трамплины", на которых движущийся с расчетной скоростью автомобиль может временно потерять контакт с дорожным полотном. На всем 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 зачетной 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 метрах 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. Рекомендуется 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 зеленых, управляемыми трехпозиционным переключателем ("ВЫКЛЮЧЕНО" - "КРАСНЫЙ" - "ЗЕЛЕНЫЙ"). Рекомендуется применение также дублирующего светофора, развернутого в сторону трибун и управляемого от переключателя основного светофора.

15.5.6. Зрители, свободные от гонки пилоты, механики и иной персонал участников должны находиться в безопасных местах на уровне дорожки или выше нее. Там, где место для зрителей располагается на наклонной поверхности, ее 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 метрах от полотна зачетной 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 "A" или "B";

1,000 м минимум для трасс категории "B", построенных до 2005 года;

800 м минимум для трасс категории "C";

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 "A" или "B";

7 м минимум, 12 м максимум для трасс категории "C";

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 "A" или "B", 100 м для трасс категории "C" 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 4) с обеих сторон трассы.

**Рисунок 4. Конструкция защитного ограждения "Pastoral"
(не приводится)**

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 нее. Угол примыкания полосы замедления и выезда на трассу не должен превышать 30 градусов.

Количество картов, допускаемых на старте: L / 28 <= 36, где L - длина трассы в метрах.

Края полотна трассы должны быть ограничены белой или желтой 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 "A" парк-стоянка должна иметь минимальную площадь 12000 м2 и иметь размеченные места размером 6 м x 8 м. Для трасс с категорией "B" парк-стоянка должна иметь минимальную площадь 9000 м2 и иметь размеченные места размером 6 м x 8 м. Для трасс с категорией "C" 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 "A" или "B", 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:

а) водонепроницаемое и воздухонепроницаемое помещение для хранения шин;

б) крытое и проветриваемое помещение для хранения топлива;

в) крытое помещение для хранения технического оборудования;

г) крытый пост для технических проверок (включая демонтаж);

д) крытый пост для технической инспекции (30 м2);

е) для трасс с категорией "A" или "B" 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, ее обочины и зоны схода. По всей длине с обеих сторон края дорожки должны быть ограничены обочинами, имеющими ровную поверхность и минимальную ширину 1,8 метров. 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 "A", "B" или "C" и 6 м для трасс категорий "D" или "E". 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°.

16.6.5. Стартовая решетка и стартовая прямая. Должна соответствовать эскизу, представленному на Рисунке 5. Должно быть не менее 70 м между линией старта и первым поворотом для трасс категорий "A" или "B", 50 м для трасс категории "C" и 40 м для трасс категорий "D" или "E". Этот поворот должен просматриваться насколько это возможно и иметь ширину от 10 м до 12 м. Под первым поворотом подразумевается изменение направления не менее чем на 45 градусов.

**Рисунок 5. Эскиз разметки стартовой решетки (не приводится)**

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

а) Светофоры должны располагаться на расстоянии от 10 м до 15 м перед первым рядом стартовой решетки.

б) Светофоры должны располагаться на высоте от 2,5 м до 3,5 м над поверхностью трассы.

в) 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 металлический 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 A: воздушный матрас.

Тип B: пеноматрасы, улавливающие ограждение, пластиковые блоки.

Тип C: стопки шин.

Гравийные зоны схода (Рисунок 6). 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 6. Ориентировочные размеры элементов трассы
(не приводится)**

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 расчета 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, нанесенная на план, обычно дает эффект укорачивания прямых и удлинения поворотов: при проектировании или модификации трассы разработчик обязан учитывать это в своих расчетах).

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 учетом 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 ее средней линией и краем не должен превышать 3% и быть менее чем 1,5%.

В поворотах вираж (уклон гоночной дорожки от ее 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, ее 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 ее 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 решетка должна быть организована следующим образом: должно быть, как минимум 6 метров (рекомендуется 8 метров), между двумя последовательными позициями на стартовой решетке. Предпочтительно, чтобы было расстояние не менее 250 метров 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 метров.

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 путем 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 нее. 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 т.д., 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 отделен от нее обочиной шириной не менее 4 метров, пит-уолом и сигнальной платформой.

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

Мосты и/или тоннели для проезда на внутреннюю часть трассы должны быть предусмотрены на стадии проектирования, т.к. 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 размещенные рекламные щиты, что вызывает ошибочное восприятие реальной конфигурации трассы и т.д.).

Не разрешается наносить никакой рекламы или декоративных элементов на покрытие дорожки (за исключением покрытия зон схода, имеющих твердое покрытие). В этих зонах любая реклама или украшение должны наноситься на поверхность так, чтобы это не приводило к уменьшению ее 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, а) Руководителя гонки и б) представителя Федерации. Все эти щиты по своей конструкции должны быть таковы, чтобы разрушаться при ударе автомобиля на легкие, 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 метров 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 легкого 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 нее и ни в коем случае не препятствовать передвижению аварийных служб. Однако в отдельных случаях руководитель гонки или/и директор гонки (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 директором гонки (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 грейдированное грунтовое покрытие. Не допускается в соревнованиях для легковых и специальных кроссовых автомобилей пересечение ручьев и других естественных или искусственных водоемов, 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 поврежденных спортивных автомобилей, а также для максимального сокращения времени, необходимого для приведения трассы в рабочее состояние (полив, грейдирование и т.д.) 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 метров. 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 твердым покрытием, при этом оно должно заканчиваться не менее чем через 30 метров после линии старта и находиться 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 метров и расстояние между стартовыми рядами в глубину не менее 8 метров. 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 емкостью не менее 5 литров огнегасящего вещества) и сигнальные флаги (два желтых, синий и красный).

15.8.6. Граница гоночного полотна с обеих сторон должна быть обозначена (поребриками, минивалом - высотой 15 - 20 см, пластиковыми столбиками и т.п.). 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 (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 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, определенных организатором. Во всех случаях расположение людей, если они не защищены надежным отбойником и металлической сеткой или находятся на склоне (трибуне) на высоте не менее 2-х метров над трассой, возможно на расстоянии не ближе 30 метров 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 ДС, суммарная протяженность ДС, особенности дорожного покрытия ДС, максимальная дистанция ДС между парками сервиса, продолжительность сервиса и т.п.) и месту проведения ралли определяется Регламентом (положением) спортивного соревнования и календарем 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 учетом 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. Ее основные характеристики:

Состав трассы: минимум 35 и максимум 65 процентов поверхности с твердым покрытием (асфальт, асфальтобетон, бетон и т.д.). Остальная часть трассы - твердая/стабилизированная земля или насыпное покрытие (мелкий гравий, крошка, отсев, песок и т.п.). Пылезащитные средства обязательны. Не допускается пересечение ручьев и других естественных или искусственных водоемов, 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 950 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 расчетом, 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. Твердое 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 метров. 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 л) и сигнальные флаги (2 желтых, 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 т.п. 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 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 метра.

15.10.7. Зрители, свободные от гонки спортсмены, механики и другой персонал должны находиться в безопасных местах, определенных организатором. Во всех случаях расположение людей, если они не защищены надежным отбойником и металлической сеткой или находятся на склоне (трибуне) на высоте не менее 2-х метров над трассой, возможно на расстоянии не ближе 30 метров 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 темное 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, указанные организатором.

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

Организатор обязан указывать в Дорожной книге выходной курс на тех позициях легенды, где нет четких 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 - лед, 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, исключающей самопроизвольное качение незаторможенного автомобиля на нейтральной передаче.

15.12.4. Посты судей на дистанции (сигнальщиков) располагаются:

N 1 - у входа в первый вираж;

N 2 - в середине первого виража;

N 3 - у выхода из первого виража;

N 4 - в середине прямой, параллельной стартовой;

N 5 - у входа во второй вираж;

N 6 - в середине второго виража;

N 7 - у выхода из второго виража;

N 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, развернутого 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 нее. Там, где место для зрителей располагается на наклонной поверхности, ее 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 зачетной 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 GPS. Все GPS 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 GPS/Глонасс. В Регламенте (положении) спортивного соревнования организатор заблаговременно должен объявить о необходимости наличия прибора GPS/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 твердым покрытием), закрытых для постороннего движения. Трасса должна иметь многократное изменение направления движения за счет 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 т.п.) и месту проведения определяются Регламентом (положением) спортивного соревнования и календарем соответствующего соревнования.

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

16.1. С учетом особенностей различных спортивных дисциплин, предъявляются следующие требования к хронометражу спортивных соревнований:

16.1.1. 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.

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

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

16.1.4. 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 сек.

Система хронометража включает в себя расположенный вдоль гоночной дорожки ряд оптических/лазерных датчиков и стартового светофора. Схема расположения датчиков приведена на Рисунках 7 и 8.

**Рисунок 7. Расположение оптических датчиков (не приводится)**

**Рисунок 8. Высота расположения датчиков на стартовой линии
(не приводится)**

Минимальный комплект системы хронометража для официального соревнования:

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

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

в) датчики Фальстарта (guard beams), для каждой дорожки свой комплект;

г) датчики Скорости на финише (speed trap beams), для каждой дорожки свой комплект;

д) датчики Финиша (finish beams), для каждой дорожки свой комплект;

е) стартовый светофор "Гирлянда" (Christmas tree).

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

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

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

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

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

16.1.6. 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.

16.1.7. В ралли-кроссе все заезды хронометрируются с точностью, не хуже 0,01 сек.

16.1.8. 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.

16.1.9. 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.

**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.

17.2. Инспекции трасс являются обязательными для:

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

б) получения, продления или возобновления лицензии на трассу;

в) 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;

г) 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:

а) 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 площади, пожарных автомобилей, судейских постов и закрытого парка;

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

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

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

д) Сечения дорожки и ее обочин (не менее чем в 10 м от края дорожки по обе ее 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);

е) паспорт трассы;

ж) 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:

а) наименование, статус и дата соревнования;

б) графы для внесения фамилии, имя и отчества, а также адреса заявителя, спортсмена(ов), номера их лицензий, даты рождения;

в) необходимая и достаточная информация об автомобиле;

г) 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 приведен в Разделе 8 настоящих Правил.

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

Для всероссийских и межрегиональных соревнований прием 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 сокращен 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 ее 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.

**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, 2-х и более федеральных округов, 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 учетом 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:

а) 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;

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

в) 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 нее 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 приемами, 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 ее схемы, он получает зачет 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 влечет за собой исключение из зачета. 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 помощь, 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 т.п.) 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 зачетных колес пенализируетя. 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, пенализируется и неполный заезд автомобиля, т.е. если проекция хотя бы одной детали автомобиля выходит за периметр фигуры.

Рекомендуемая пенализация:

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

б) 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".

в) 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 четырех фигур "крест" с радиальными лучами в двух взаимно перпендикулярных направлениях.

Соревнование может проходить в один или несколько заездов, по одной или по разным трассам, причем, все заезды могут проводиться на одних и тех же фигурах. Внутри фигур и вне их допускается любое маневрирование, если это не повлечет 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 ее схемы, он получает зачет 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 и т.п.)

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 счет 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 раздельно для каждой из зачетных групп.

Если квалификация проходит накануне основной серии заездов, то в день основной серии заездов может проводиться дополнительная свободная тренировка - разминка. Ее результаты, ни при каких обстоятельствах, не могут быть засчитаны, как квалификация. Перерыв между квалификацией (разминкой) и основной серией заездов для каждой из зачетных 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 зачетных результатов у двух и более спортсменов сравниваются результаты вторых, третьих и т.д. (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 зачетных 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 заведенным 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 послефинишном накопителе до формирования организованной колонны участников для возврата в парк-стоянку под контролем судей. В послефинишном 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 колес 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 перемещен 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 зачетной 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 своем зачете может определяться либо жеребьевкой, либо в порядке живой очереди. Жеребьевка проводится сразу после предстартового Брифинга, участие в котором обязательно для каждого Участника и его Представителя. В случае старта по жеребьевке, для каждой следующей Зачетной секции порядок старта меняется на обратный. То есть стартовавший последним на предыдущей секции Экипаж, стартует первым, предпоследний - вторым, и т.д. Экипажи самостоятельно прибывают в предстартовую зону Зачетной секции, указанной в расписании для их зачетной 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 Зачетной секции. Экипаж, не стартовавший ни в одной из Зачетных секций соревнования, зачетных очков в соревновании не получает. При прохождении Зачетной 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 отсчет от "5" до "1" - показом соответствующего количества пальцев, а команда "Старт" - поднятием руки вверх. С момента пересечения створа стартовых ворот начинается отсчет Лимита времени и хронометраж. Экипаж, не пересекший створ Стартовых ворот до истечения Лимита времени считается отказавшимся от старта в Зачетной 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 Зачетной 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 зелеными и красными световыми сигналами и/или находиться судья с зеленым и красным флагом. Автомобили могут выезжать в предстартовую зону при разрешающем сигнале в зоне выпуска. По вызову судей или при включении зеленого 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-х 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 зеленого 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 зеленого 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. Посторонняя помощь запрещена. Механикам разрешено находиться перед автомобилем во время возврата после прогрева шин. Во время стартовой процедуры механики обязаны находиться за пределами стартовой зоны.

Время на подготовку автомобиля к старту и прогрев шин ограничено тремя минутами. Отсчет этого времени начинается с момента команды судьи старта и заканчивается установкой автомобиля на линию "pre-stage" (поперечная линия, нанесенная на расстоянии 52 см от линии старта). При непостановке автомобиля на старт в отведенное 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 двух раз. 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 время в квалификации, имеет право выбрать дорожку для движения в данной паре. Данное правило не работает, если разница во времени между спортсменами меньше 0,01 секунды, в этом случае учитывается лучшая скорость среди данных спортсменов. В последующих раундах учитывается время, показанное спортсменами в предыдущем раунде. 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 зеленого 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 7 секундами. 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:

а) через 2 - 4 секунды после включения двух сигналов "stage" - три ряда ЖЕЛТЫХ СИГНАЛОВ;

б) через 0,4 секунды - ЗЕЛЕНЫЙ.

Допускается использование следующей последовательности загорания сигналов светофора:

а) через 3 - 5 секунды после включения двух сигналов "stage" - ПЕРВЫЙ ЖЕЛТЫЙ;

б) через 0,4 (0,5) секунды - ВТОРОЙ ЖЕЛТЫЙ;

г) через 0,4 (0,5) секунды - ТРЕТИЙ ЖЕЛТЫЙ;

д) далее через 0,4 (0,5) секунды - ЗЕЛЕНЫЙ.

В случае ошибок или несрабатывания системы хронометража решением КСК может быть назначен перезаезд. Также 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.

21.4.3. Движение по трассе. С момента подачи стартовой команды (включение зеленого 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, как минимум двумя колесами пенализируется вплоть до исключения из соревнования. После пересечения линии финиша автомобили замедляются и направляются обратно в паддок или в накопитель в конце трассы.

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. Отсчет 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. Отсчет 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 т.ч. для автомобилей, отнесенных к разным классам ("живая" очередь, попарно). При проведении хронометрируемой тренировки ведется хронометраж с последующей публикацией результатов до начала квалификационных заездов.

Использование трассы соревнования для тренировок вне отведенного для этого времени и места влечет 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 зачетной группе должен быть не менее 20 минут.

21.4.5. Квалификация. Комплектование заездов квалификации проходит в произвольном порядке, в т.ч. для автомобилей, отнесенных к разным классам ("живая" очередь, попарно). 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.

Допускается участие в квалификационном заезде одного автомобиля при отсутствии автомобилей в предстартовой очереди или по решению Руководителя гонки. В квалификационных заездах судья старта расставляет автомобили по дорожкам по своему усмотрению. Количество попыток в квалификационных заездах неограниченно, при этом в итоговом протоколе учитывается лучшая попытка.

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).

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

Для определения результатов в финальной серии заездов используется "грязное время" - время, затраченное спортсменом на прохождение дистанции с момента загорания зеленого 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 т.д. 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 зачетной группе, если Коллегия спортивных комиссаров не сочтет необходимым увеличить это время. Непостановка 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 зачетных 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 своем автомобиле свое 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 зачетной группы. До начала процедуры подготовки к старту в финальных заездах спортсмен должен подтвердить судье старта, что его заявленное время указано на табло верно. В случае, если заявленное время на табло указано неверно, 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 своем 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 зеленый сигнал светофора загорится раньше, он получает фору, равную разнице между их заявленным временем. В случае перезаезда менять заявленное время запрещено.

21.4.8.2. Движение по трассе. В случае если излишнее торможение привело к блокировке колес 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. Количество попыток в квалификационных заездах неограниченно, при этом в итоговом протоколе учитывается лучшая попытка.

Для того чтобы подтвердить свою заявку в определенную зачетную группу спортсмену необходимо продемонстрировать результат по чистому времени в рамках временных лимитов для соответствующей зачетной 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 FIA для гонок с гандикапами (Рисунок 9).

**Рисунок 9. Сетка FIA для гонок с гандикапами
(не приводится)**

Для определения результатов в финальной серии заездов спортсмену с меньшим результатом (первым пересекшим 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 зачетной группы.

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 раздельным стартом участников. Порядок проведения соревнования должен быть подробно описан в Регламенте (положении) спортивного соревнования.

Каждое соревнование состоит из несколько 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 зачетной трассе так, чтобы каждый спортсмен имел возможность находиться на зачетной трассе не менее чем 10 минут. Если метеоусловия 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 ее результаты идут в зачет 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. Ее результаты не могут быть засчитаны, как квалификация. Фиксируется время прохождения по зачетной трассе каждого круга каждым автомобилем при их раздельном старте при интервале (на момент начала движения каждого последующего автомобиля) не менее чем в 200 - 250 метров. Для определения списка основных и запасных участников принимается результат лучшего круга квалификации. При равенстве зачетных результатов у двух и более спортсменов сравниваются результаты вторых, третьих и т.д. 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 заведенным 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 занимается 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 т.д. Отказ вызванного в заезд запасного спортсмена от участия в заезде, засчитывается ему, как участие в заезде при подсчете 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 убежден, 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 т.п.).

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 зеленым флагом перед стартовой линией предупреждает спортсменов о готовности старта. Стартовая команда подается, 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-и метрах 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 перезаезд в таком случае не производятся. В случае перезаезда по другой причине нарушитель прямолинейности движения в остановленном заезде не участвует в перезаезде.

21.5.5. Движение по трассе. При возникновении ситуации, исключающей дальнейшее самостоятельное движение автомобиля по зачетной 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 сочтет необходимым увеличить это время. Непостановка 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 подается 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.

а) 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 картов по трассе, до момента подачи стартовой команды. При этом моментом старта является момент подачи стартовой команды.

б) 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 картов 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 свое 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 метров.

3) Для информирования спортсменов показываются таблички "3 минуты", "2 минуты", "30 секунд". Если после подачи судьей сигнала зеленым 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 судьей сигнала зеленым 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 свое 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 свое место на старте до момента включения красного сигнала светофора. Во время прохождения круга формирования спортсмену запрещено тренировать (имитировать) старт.

6) Руководитель гонки или судья-стартер 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-стартер, уполномоченный Руководителем гонки) находится на линии старта показывая красный флаг. Как только судьи в конце стартовой расстановки подадут сигнал зеленым флагом, что спортсмены заняли свои стартовые места, Руководитель гонки (или судья-стартер, 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 свое 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 метров.

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 судьей сигнала зеленым 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 судьей сигнала зеленым 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 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 свое место в стартовом построении до красной линии. Спортсмен, не занявший свое место в стартовом построении до проезда первым рядом красной линии, должен занять место позади всех участников заезда.

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

7) При подъезде к определенному 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 т.д. рядов, двигаясь уже в расстановке 2-2-2. На расстоянии 25 метров до линии старта, параллельно ей, наносится желтая линия. Всем спортсменам запрещается увеличивать скорость до пересечения спортсменами первого ряда стартового построения желтой линии. Лидирующий спортсмен персонально отвечает за скорость и должен двигаться так, чтобы скорость подъезда к желтой 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 сек.), пересечение белой линии стартового коридора пенализируется (+10 сек.).

8) Если Руководитель гонки удовлетворен стартовым построением, то после пересечения желтой 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, оснащенных 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-стартер должен располагаться впереди линии старта таким образом, чтобы он был хорошо виден всем спортсменам.

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

При старте "с хода": Судья-стартер до приближения спортсменов первого ряда к желтой линии плавно поднимает стартовый флаг до горизонтального положения. Если судья-стартер удовлетворен стартовым построением, то после пересечения желтой 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: а) выезд из колонны до момента подачи стартовой команды; б) скорость подъезда к желтой линии превышает 15 - 20 км/час.

Спортсмен, допустивший фальстарт, пенализируется. При старте "с места":

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

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

в) 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":

а) процедура старта повторяется, а виновный спортсмен ставится в последний ряд;

б), в) так, как описано выше.

В случаях б) и в) виновному спортсмену показывается черно-белый флаг вместе с черной доской, на которую нанесен номер, и соответствующей табличкой ("+3", "+15 сек.").

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 - зачетные. 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 зачетных кругов. В случае равенства лучшего времени у двух или нескольких спортсменов учитывается время другого круга. Если спортсмен прошел лишь один круг из двух зачетных, то его результат определяется по времени прохождения этого круга. В случае поломки карта во время прохождения прогревочного или первого зачетного круга, спортсмен может повторно стартовать (информировав о поломке судью) в течение 10 последующих минут, но только на один зачетный 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 картов 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 изменен, 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 зачетной группе или объединенного заезда должен быть не менее 1 часа.

В случае необходимости остановки тренировки, квалификации или разминки, на линии финиша показывается красный флаг, и включаются желтые 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 влечет 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:

а) не будет превышена емкость трассы;

б) спортсмены соответствуют всем требованиям безопасности, включая знание трассы;

в) 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 сочтет необходимым провести дополнительный Брифинг, он может быть проведен с согласия Коллегии спортивных комиссаров. Время и место проведения дополнительного Брифинга должно быть объявлено спортсменам и Представителям заранее.

21.7.3. Стартовая решетка. К старту в гонке не допускаются спортсмены, не проехавшие 3-х последовательных кругов в любой из тренировок. Окончательная расстановка на стартовой решетке 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 изменен, но, опубликован не позднее, чем за 45 мин до старта.

Стартовая решетка 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 решетка должна быть нанесена в шахматном порядке, а дистанция между соседними позициями должна быть не меньше 6 метров. Точное расстояние указывается в Паспорте на трассу.

Въезд на стартовую решетку должен быть закрыт за пять минут до назначенного времени старта. После этого времени любой автомобиль, который не занял свою позицию на стартовой решетке, не выпускается на нее, и будет стартовать с последней стартовой позиции.

21.7.4. Процедура старта

Стартовый сигнал подается 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 решетке 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 решетку. 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 решетку, 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 со спортсменом за рулем. Автомобиль, не успевший выехать на трассу до показа таблички "5", остается 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 пятнадцать минут, пять минут, три минуты, одну минуту и пятнадцать секунд до начала прогревочного круга. Показ каждой таблички должен сопровождаться звуковым сигналом. Эти таблички имеют следующие значения:

а) Табличка "15";

б) Табличка "5". При подаче сигнала "5 минут" все, исключая спортсменов, Официальных лиц и технического персонала команд должны покинуть стартовую решетку. После подачи этого сигнала все автомобили на стартовой решетке должны находиться с установленными колесами. Нарушение этого требования наказывается по решению КСК. После подачи этого сигнала замена шин может производиться только на пит-лейн;

в) Табличка "3": до подачи стартовой команды осталось три минуты. Автомобили должны стоять на колесах.

г) Табличка "1": двигатели должны запускаться спортсменами, сидящими в своих автомобилях или механиками. Технический персонал команды должен покинуть стартовую решетку до показа таблички 15 сек.

д) Табличка "15": через 15 секунд после показа этой таблички зеленый 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 водителям Руководитель гонки на Брифинге), где механики смогут продолжить попытки завести его.

На прогревочном круге автомобили могут следовать за автомобилем безопасности (на котором включены желтые огни) по трассе, используя всю ее ширину. Автомобиль, стартующий с первой позиции, держит дистанцию до автомобиля безопасности, равную 5 корпусам автомобиля или приблизительно 20 метров. Во время прохождения прогревочного круга спортсмены должны поддерживать темп движения автомобиля безопасности. Обгон запрещен, 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 решетке, и автомобили, идущие сзади, не могут избежать обгона этого автомобиля без того, чтобы чрезмерно задержаться на старте. В этом случае задержавшиеся спортсмены также могут обгонять, для того чтобы восстановить первоначальный стартовый порядок.

Любой спортсмен, задержавшийся на стартовой решетке, 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 выстроится в том порядке, в котором они покинули стартовую решетку.

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, т.е. до подачи стартового сигнала им запрещен 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 решетки и должен быть неподвижен (при старте с места) в момент включения красного света. Если автомобиль в этот момент находился в движении, он должен заехать 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 решетке, за ним останавливаются все автомобили в порядке, определенном стартовым протоколом. Отставшие во время прогревочного круга автомобили могут занять на стартовой решетке 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 отсчет и вся процедура старта повторяется с подачи сигнала "5" за исключением п. 15.4 ниже.

Организатор соревнования обязан обеспечить съемку минимум двумя видеокамерами процесса старта от показа таблички "5 минут" до покидания последним автомобилем стартовой решетки. 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 решетку после прогревочного круга должны остановиться на предназначенных для них местах на стартовой решетке, не выключая двигатели, при этом они должны быть в пределах обозначенной стартовой позиции. Как только все автомобили займут свои места и остановятся - судья-стартер 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 решетку в конце прогревочного круга, у автомобиля заглох двигатель, и он не заводится, но при этом он не мешает другим спортсменам занять свои места на решетке, спортсмен такого автомобиля должен немедленно подать сигнал, подняв руку или открыв дверь. Старт не отменяется. Судья с ближайшего поста должен предупреждать желтым флагом движущиеся автомобили. Другие автомобили должны сохранять свои позиции на стартовой решетке и не занимать освободившиеся места. Если проблема возникает, когда автомобили достигли стартовой решетки в конце прогревочного круга, применяется следующая процедура:

а) 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 желтых мигающих световых сигналов, означающих прерывание стартового отсчета, включаются зеленые световые сигналы, а на линии старта показывается табличка "ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОГРЕВОЧНЫЙ КРУГ".

б) Если возникли иные проблемы, гонка не может стартовать, и Руководитель гонки принимает решение задержать старт: включаются желтые мигающие световые сигналы, означающих прерывание стартового отсчета, и, в случае если пятисекундный отсчет начался, красные световые сигналы остаются включенными 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".

в) В обоих вышеописанных случаях а) и б) дистанция гонки уменьшается на один круг.

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

д) Если спортсмен не сможет запустить двигатель, его механики могут попытаться запустить его на пит-лейн. Если двигатель завелся, 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 решетке 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 желтые 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 подает команду автомобилю безопасности покинуть трассу. Автомобили продолжают самостоятельно двигаться по трассе двумя параллельными колоннами по размеченным позициям стартовой решетки к линии старта, поддерживая скорость, заданную автомобилем безопасности. В стартовом светофоре горят красные огни. Сигнал старта подается стартовым светофором, в котором гаснут красные огни, когда первые автомобили находятся не ближе 50 метров от стартовой линии. Обгон запрещен, 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 желтыми 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 желтые 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 дается возможность заменить шины на "дождевые". Показывается табличка "Старт задержан" и процедура отсчета времени перед стартом начинается вновь с 15-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 отсутствие 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:

а) классификация в гонке или порядок расположения спортсменов при ее возобновлении определяется по полным кругам, которые прошел лидер на момент остановки гонки;

б) на трассе могут находиться гоночные и сервисные автомобили;

в) трасса может быть полностью блокирована из-за аварии;

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

д) выезд с пит-лейн будет закрыт;

е) на любого спортсмена, заехавшего на пит-лейн или чей автомобиль был перемещен со стартовой решетки на пит-лейн, после остановки гонки, будет наложен штраф;

ж) 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 ее остановки они совершают круг и направляются на стартовую решетку.

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 пересек 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 остановка гонки, не принимается в расчет).

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 решетку или боксы своим ходом и по разрешенной 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 колес в этом случае можно производить на стартовой решетке.

8) После устранения причин остановки гонки процедура старта начинается с сигнала 5-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 зеленых 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 пересек 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 желтых проблесковых маячка и один зеленый, каждый из которых должен обеспечиваться электроэнергией от разных электрических цепей. Им должен управлять водитель, имеющий опыт выступления в кольцевых гонках. В нем 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 решеткой 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 желтые маячки. Место за последней стартовой позицией занимает автомобиль безопасности, который будет сопровождать пелетон на прогревочном и первом кругах. Во время движения на нем включен зеленый сигнал. В конце первого круга он заедет в пит-лейн или займет место, предусмотренное планом безопасности.

В исключительных случаях (например, сильный дождь) гонка может стартовать позади автомобиля безопасности. В этом случае пятиминутным сигналом считаются включенные желтые проблесковые маячки. Это сигнал спортсменам, что гонка начнется позади автомобиля безопасности. Когда на основном светофоре включаются одновременно желтые мигающие сигналы вместе с зелеными, автомобиль безопасности покинет стартовую решетку, 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 желтые мигающие сигналы вместе с зелеными.

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

Когда дается распоряжение применить автомобиль безопасности в течение гонки, все судейские посты (включая линию старта) должны показывать взмахами желтые флаги и таблички "SC" которые должны сохраняться, пока вмешательство не закончено. По команде Руководителя гонки автомобиль безопасности с включенными желтыми 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 зеленого 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 зеленый 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 определенных обстоятельствах Руководитель гонки может дать команду автомобилю безопасности проследовать через пит-лейн. В этом случае, желтые маячки должны оставаться включенными, 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-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 зеленым флагом. Все судейские посты, начиная с первого, должны показывать зеленые флаги. Обгоны строго запрещены до тех пор, пока автомобиль не пересек линию старта. Зеленые 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

а) Свободная тренировка;

б) Хронометрируемые тренировки:

первая хронометрируемая тренировка;

вторая хронометрируемая тренировка.

в) Квалификационные заезды:

1 серия;

2 серия;

3 серия.

г) полуфиналы и финал.

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

Для каждого класса проводится одна свободная, две хронометрируемые тренировки. Порядок выхода на первую хронометрируемую тренировку - по возрастанию стартовых номеров, порядок выхода на вторую - по убыванию стартовых номеров. Дистанция каждой хронометрируемой тренировки 4 круга. Хронометраж обязателен.

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 решетка размечается на 10 автомобилей, расставленных в четыре ряда по схеме 3-2-3-2. Спортсмен, имеющий лучший результат в классификации, по которой ведется 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 метров. 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. Четвертый спортсмен занимает вторую позицию в первом заезде, пятый спортсмен занимает вторую позицию во втором заезде и т.д. 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 т.д. 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 зачет 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. При 13 и менее спортсменах, допущенных к финальным/полуфинальным заездам - полуфиналы не проводятся.

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 нестартовавшими;

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 т.д. 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 полуфинальном/финальном заезде, его место остается свободным и не может быть занято другим спортсменом. По итогам финальных заездов очки в зачет 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 зачет многоэтапного соревнования идет 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 т.д.). 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 своем 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 пяти 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 своем 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 решетка второго финального заезда формируется в порядке ухудшения результатов первого финального заезда (Таблица N 8).

Таблица N 8

**Расстановка спортсменов в двух финальных заездах**

|  |  |
| --- | --- |
| 1-й финальный заезд | 2-й финальный заезд |
| 1Х - 2Х - 3Х | 1Ф - 2Ф - 3Ф |
| 4Х - 5Х | 4Ф - 5Ф |
| 6Х - 7Х - 8Х | 6Ф - 7Ф - 8Ф |
| 9Х - 10Х | 9Ф - 10Ф |

Обозначения (пример)

2Х - 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 N 9 в соответствии с результатами хронометрируемой тренировки. Расстановка автомобилей на старте каждого заезда по схеме 3-2-3-2(-2).

Таблица N 9

**Расстановка спортсменов в двух полуфинальных заездах**

|  |  |
| --- | --- |
| 1-й Полуфинал | 2-й Полуфинал |
| 1Х - 3Х - 5Х | 2Х - 4Х - 6Х |
| 7Х - 9Х | 8Х - 10Х |
| 11Х - 13Х - 15Х | 12Х - 14Х - 16Х |
| 17Х - 19Х | 18Х - 20Х |
| (21Х - 23Х) | (22Х - 24Х) |

Обозначения (пример):

2Х - пилот, занявший второе место в хронометрируемой тренировке.

Из каждого полуфинального заезда в финал "А" выходят спортсмены, занявшие места с первого по четвертое и имеющие не менее одного пройденного круга в своем полуфинальном заезде (Таблица N 10). 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 (т.е. показавшие лучший результат среди спортсменов, не попавших в финал "А"), пересекших линию старта в полуфинальном заезде (в Таблице N 10 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 N 10

**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 (пример):

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 решетки 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 N 11 в соответствии с результатами хронометрируемой тренировки.

Таблица N 11

**Расстановка спортсменов в четырех четвертьфинальных заездах**

|  |
| --- |
| Четвертьфинальные заезды |
| 1-й заезд (А) | 2-й заезд (Б) | 3-й заезд (В) | 4-й заезд (Г) |
| 1Х - 5Х - 9Х | 2Х - 6Х - 10Х | 3Х - 7Х - 11Х | 4Х - 8Х - 12Х |
| 13Х - 17Х | 14Х - 18Х | 15Х - 19Х | 16Х - 20Х |
| 21Х - 25Х - 29Х | 22Х - 26Х - 30Х | 23Х - 27Х - 31Х | 24Х - 28Х - 32Х |
| 33Х - 37Х | 34Х - 38Х | 35Х - 39Х | 36Х - 40Х |
| (41Х - 45Х) | (42Х - 46Х) | (43Х - 47Х) | (44Х - 48Х) |

Обозначения (пример):

23Х - 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 N 12.

Таблица N 12

**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 т.д., расстановку автомобилей на стартовой решетке 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 пересекшие линию старта в хронометрируемой тренировке или в одном из заездов своим ходом.

По результатам каждого заезда спортсмену, получившему право участия в нем, присваивается место в заезде в зависимости от количества пройденных кругов, а при их равенстве - по очередности 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 нестартовавшими и перед спортсменами, перемещенными решением КСК на последнее место в заезде (после нестартовавших).

По результатам соревнования каждому принявшему старт пилоту присваивается место:

а) 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 т.д.), при этом нестартовавшим или непрошедшим 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, перемещенные, 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 т.д. При равенстве суммы баллов преимущество имеет спортсмен, имеющий лучший результат во втором финальном заезде.

б) 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 учетом следующих показателей (в порядке важности):

максимальный достигнутый уровень отборочного заезда (полуфинал, четвертьфинал, 1/8 и т.д.);

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 решетки (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 решетке 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. 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 решетки, производится после прохождения ознакомительного круга. Разрешение на выезд на ознакомительный круг подается 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 дождаться 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 колес (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 отмашкой флагом судьи-стартера.

Процедура старта светофором. Светофор должен быть размещен 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 сек". Стартовый сигнал дается выключением светофора в течение 5 секунд, после поднятия таблички.

Процедура старта флагом: судья-стартер должен располагаться в месте, хорошо видимом всем участникам заезда, после полной готовности старта, судья проходит стартовые ряды с поднятым зеленым флагом, судья-стартер поднимает флаг вертикально вверх, одновременно с этим показывается табличка "5 сек". Стартовый сигнал дается энергичным махом вниз в течение 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 сек" 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 решетки 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 руководитель гонки поднимает красный флаг, при этом судьи на дистанции также поднимают красные флаги. Причастные к фальстарту спортсмены пенализируются.

Обязательно применение автоматических электронных средств хронометража и фиксации фальстарта соревнований статуса чемпионата России. Рекомендуется 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:

а) вынужденный съезд назад с крутого подъема;

б) выезд задним ходом из непреодолимого препятствия;

в) 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.

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 10), то дальнейшее движение обоих автомобилей должно происходить по параллельным траекториям.

**Рисунок 10. Примеры "въезда в базу" обгоняемого автомобиля
(не приводится)**

Ни один автомобиль не должен изменять траекторию своего движения (т.е. 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 маневра, 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, желтыми 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 прошел 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 исключен 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 обязан до старта ралли организовать ознакомление экипажей с маршрутом ралли. Время, отведенное 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.

В течение ознакомительного периода 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), не отклоняясь от предписанных дорог или мест обслуживания. За любое отклонение от маршрута экипаж может быть исключен из ралли. Вне населенных пунктов дорога ограничивается проезжей частью с обочинами, а в черте населенных пунктов - проезжими частями улиц, не включая тротуары. Примыкающие и пересекаемые дороги, как и улицы - в черте населенных 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 т.п.) 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:

а) преднамеренно блокировать проезд других соревнующихся автомобилей или препятствовать обгону ими своего автомобиля;

б) вести себя неспортивно.

21.9.3. Контроль в ралли. Контрольная карта (Time card) предназначена для внесения отметок времени на всех пунктах контроля, указанных в маршрутных документах ралли. Контрольная карта с указанными нормами времени между каждыми двумя последовательными пунктами контроля времени выдается на старте ралли каждому экипажу. Контрольная карта должна предъявляться экипажем по требованию судей и всегда - на пунктах контроля, где контрольная карта передается судьям лично одним из членов экипажа для внесения записи о времени или постановки штампа.

Экипажи, участвующие в ралли, обязаны иметь отметки прохождения на всех внесенных в контрольные карты 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 пункте контроля повлечет 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 одной 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, застегнутых защитных шлемах, и пристегнуты ремнями безопасности, система пожаротушения должна быть приведена в рабочее положение. На всем 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, определенное 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, определенным по официальному времени соревнования, и временем старта экипажа на этом СУ.

Фальстарт (пересечение условной линии старта, совершенное до подачи судьей стартовой команды), пенализируется за каждое зафиксированное нарушение.

Если движение на специальном участке остановлено по любой причине, классификация на таком СУ устанавливается путем присвоения каждому экипажу, затронутому этой остановкой, времени, которое после обсуждения всех обстоятельств остановки СУ Коллегия спортивных комиссаров сочтет 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 пр.).

На дистанции СУ могут применяться искусственные ограничители - ретардеры (связки легковых покрышек, грузовые покрышки, тюки сена, водоналивные блоки и пр.).

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 (твердых тел или жидкостей), запасных частей, инструмента или иного оборудования, кроме имеющихся на борту автомобиля этого экипажа, может квалифицироваться как запрещенный 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 нем членов экипажа ответственность за сохранность автомобиля несет 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:

а) 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;

б) открывать капот и/или багажник автомобиля (за исключением случаев, когда необходимо достать из багажника одежду, обувь, экипировку и личные вещи);

в) производить заправку автомобиля топливом;

г) 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:

а) Свободная тренировка;

б) Квалификационные заезды: жеребьевка; 1 серия; 2 серия; 3 серия; 4 серия;

в) Полуфиналы и финал.

21.10.2. Свободная тренировка. В каждой дисциплине проводится свободная тренировка не менее 4 кругов. Выпуск осуществляется раздельно 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 11). Дистанция каждого заезда - 4 круга.

**Рисунок 11. Расстановка автомобилей на старте
квалификационных заездов (не приводится)**

Порядок старта:

1) 1-я серия: согласно результатам жеребьевки, которая будет проведена 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) 3-я серия: согласно классификации 2-й серии квалификационных заездов; при одинаковом времени во 2-й серии приоритет определяется по результату в 1-й серии, далее сравниваются результаты жеребьевки;

4) 4-я серия: согласно классификации 3-й серии 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:

а) при 9 - в первой гонке 4 самых медленных, во второй следующие 5;

б) при 8 - в первой гонке 3 самых медленных, во второй следующие 5;

в) при 7 - в первой гонке 3 самых медленных, во второй следующие 4;

г) 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 офицеру по связи с участниками до начала данной квалификационной серии. В противном случае к данному участнику будут применены штрафные санкции.

Момент выезда на стартовую решетку - 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 т.д. 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 четвертом с 1 по 5 место.

По итогам каждой серии квалификационных заездов спортсменам начисляют баллы: обладателю лучшего результата - 50 баллов, второго - 45, третьего - 42, четвертого - 40, пятого - 39, шестого - 38 и т.д. 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 получат 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 зачет 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 зачет 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, исключенный 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. 5. Финал для 8 спортсменов.

21.10.5. Финал для 8 спортсменов проводится по схеме 3-2-3 (Рисунок 12), при этом спортсмен с лучшей классификацией может выбрать место в своем ряду. Дистанция финала - 6 кругов.

**Рисунок 12. Расстановка автомобилей на старте
финальных заездов (не приводится)**

Если по какой-то причине спортсмен (или спортсмены) из первых 8 не могут принять участие в финале (на момент начала формирования стартовой решетки) - они будут заменены следующими спортсменами по результатам квалификационных заездов, которые будут стартовать последними. Остальные спортсмены на стартовой решетке перемещаются вверх, занимая места выбывших участников.

По результатам финала спортсмены получают очки в зачет 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 N 12).

Таблица N 12

**Расстановка спортсменов в двух полуфинальных заездах**

|  |  |
| --- | --- |
| 1-й Полуфинал | 2-й Полуфинал |
| 1Х - 3Х | 2Х - 4Х |
| 5Х - 7Х | 6Х - 8Х |
| 9Х - 11Х | 10Х - 12Х |

Обозначения: 2Х - 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 своем полуфинальном заезде. При отсутствии пройденных кругов места таких спортсменов в финале остаются свободными.

Полуфиналы и финал проводятся по схеме 2-2-2 (Рисунок 13), 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 13. Расстановка автомобилей на старте полуфинальных
и финальных заездов (не приводится)**

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 зачет 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 зачет 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. Разрешается организовывать только одно квалификационное соревнование. Оно проводится в виде Скоростного участка, минимальная протяженность - 4 км, максимальная протяженность - 20 км. Результаты "Супер" Специального участка входят в общую классификацию.

Порядок старта на первый СУ может определяться Руководителем гонки с учетом следующих требований:

1) Спортсмены листов приоритета FIA;

2) Спортсмены листа приоритета Федерации;

3) Все остальные спортсмены, в порядке, определенном 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 учетом 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 применен 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 в 2 минуты. Межстартовый интервал для остальных экипажей определяется Руководителем гонки, при этом:

а) для соревнований по ралли-рейдам межстартовый интервал не менее 1-й и не более 2-х минут;

б) для Бах - не менее 30 секунд и не более 2-х минут.

Если этап включает 2 и более последовательных СУ, разделенных 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 т.д.), 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 одной 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 несет 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 четко оговорены сроки и границы территории, на которой запрещена разведка. Экипажи, не соблюдающие данные правила, исключаются из соревнования, а Участник (Заявитель) штрафуется 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 GPS, указанные Организатором соревнования. При наличии в маршруте навигационных зон, автомобили участников соревнования рекомендуется оборудовать прибором GPS. Организатор соревнования обязан предоставить данные для загрузки приборов GPS. Организатор соревнования обязан указывать в Дорожной книге выходной курс на тех позициях легенды, где нет четких 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

а) 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;

б) 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;

в) более чем на 100 м - для гонок типа Баха. Решение о пенализации за отклонение от маршрута принимается КСК с учетом факта получения/неполучения спортивного преимущества;

г) 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:

а) Первое нарушение - денежный штраф в размере 10% от заявочного взноса;

б) Второе нарушение - начисляется пенализация - 1 час;

в) 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 прибытии на каждый судейский пункт и может быть заменена новой на старте этапа или на любом другом судейском пункте, указанном в Маршрутном листе. Каждый экипаж несет 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 ее 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 (причем 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, т.е. пункты Контроля времени, старт и финиш Скоростных участков, пункты Контроля прохождения (и пункты Контроля перекрестков - только для соревнований типа Баха), обозначаются стандартными знаками (см. рисунок 12 статьи 38) значение которых указано ниже.

Начало Контрольной зоны обозначается знаками на желтом 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 зачетного движения, Контрольная зона размечается другими способами. Схема проезда через Контрольную зону судейского пункта должна однозначно определяться по Дорожной книге.

Вся Контрольная зона, т.е. пространство между первыми желтыми 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 т.д.).

Строго запрещается въезжать в Контрольную зону или покидать ее в направлениях, не предусмотренных Дорожной книгой, также запрещается повторно въезжать в Контрольную зону после того, как были проставлены отметки о времени. Нарушения пенализируются:

а) 1-е нарушение - 10 мин;

б) 1-е повторение нарушения - 1 час;

в) 2-е повторение нарушения - исключение из соревнования или фиксированная пенализация, если таковая имеется.

Расчет 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 расчетного времени прибытия первого экипажа, и продолжают работу в течение 1 часа после расчетного времени прохождения последнего экипажа (рассчитанного 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, т.е. то время, когда член экипажа передал Контрольную карту (Карнет) судье. Данные заносятся в Контрольную карту (Карнет) 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 расчетным. 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 желтые знаки начала Контрольной зоны.

Процедура получения отметки выполнена правильно, если автомобиль въехал в Контрольную зону в расчетную минуту или минуту, предшествующую расчетной и Контрольная карта подана судье в течение расчетной минуты. Пример: экипаж, расчетное 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 расчетным временем и реальным временем отметки пенализируется в размере 1 минуты пенализации за 1 минуту или часть минуты отклонения от расчетного времени отметки.

На судейских пунктах КВ, расположенных на финише этапа экипажам разрешается отметка раньше расчетного 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 желтых знака "КВ" (начало контрольной зоны);

2) примерно через 25 - 50 м 2 красных знака "КВ" (пункт Контроля времени);

3) примерно через 50 - 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 расчету 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 желтых 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 черными линиями (окончание контрольной зоны).

Судейская зона, начиная от желтых знаков "Финиш СУ" и до белых/бежевых знаков с 3-мя диагональными черными линиями, должна

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 желтых 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 (Карнет) судье для проставления отметки.

Знаки Контрольной зоны КП без отметки располагаются следующим образом:

1) 2 желтых 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 учетом:

а) расстояния от предшествующего КВ до КП;

б) Нормы времени на Дорожном секторе или норматива на СУ;

в) расчетного времени прибытия последнего экипажа для данного КП плюс 60 мин.

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 GPS. Факт прохождения КТ фиксируется записью GPS-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 GPS, будет штрафоваться 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 дает стартовую команду. Если экипаж отмечается на пункте КВ перед стартом СУ раньше своего расчетного времени, это не должно вносить изменения в установленный порядок старта.

Пример: расчетное 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 мин + 5 минуты = 9 ч 59 минут. Предписанное время старта, тем не менее, должно быть не ранее 10 ч 05 минут, т.е. расчетное 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 отсчет секунд 30 - 15 - 10 и последние пять секунд последовательно 5 - 4 - 3 - 2 - 1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти 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 отчетом 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 желтыми знаками "Финиш СУ" и знаками "STOP" запрещена. Данное нарушение влечет пенализацию 15 мин.

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 отметиться на судейском пункте, обозначенном красными знаками "КВ" и красными знаками "STOP". Судья вносит время финиша в Контрольную карту (Карнет) (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 учетом порядка их прибытия на судейский пункт таким образом, чтобы разрыв между стартовым временем этих экипажей соответствовал межстартовым интервалом 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 километра.

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 сочтет, 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, т.е. 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, находящимися, 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 прибытии на Входное КВ регруппинга экипажи сдают свои Контрольные карты (Карнеты) судье КВ и немедленно направляются в Закрытый парк регруппинга. Новые Контрольные карты (Карнеты) 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 ее 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:

а) заменить одно или два спущенных колеса, используя инструменты и колеса, находящиеся в автомобиле;

б) 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 определенное 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 сходы 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 GPS. Все GPS - 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 GPS/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 колес 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 разрешен в течение всего времени проведения соревнования, за исключением случаев, запрещенных данными Правилами и/или Регламентом (положением) спортивного соревнования.

Для экипажа, находящегося на СУ запрещен заезд в Базовый лагерь, нарушение трактуется как запрещенный сервис

В соревнованиях буксировка на СУ одного автомобиля другим разрешается только тем участникам соревнования, которые стартовали на данном СУ и еще не финишировали. За проезд через любой судейский пункт, кроме старта и финиша, на буксире налагается пенализация 1 час. Проезд линии старта на буксире пенализируется незачетом СУ. Въезд в Зону контроля судейского пункта финиша и любое движение в данной зоне на буксире пенализируется незачетом СУ.

Передача денег, медикаментов, одежды, средств связи, пищи и напитков от/для экипажа разрешена в течение всего соревнования.

Сервис на СУ может быть разрешен в специально отведенной зоне сервиса. Любое отмеченное нарушение, касающееся сервиса, ведет 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 закрепленных 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 т.д. Организаторам соревнования рекомендуется предусматривать отдельный проезд для соревнующихся автомобилей и отдельный - для служб и зрителей.

Экипаж обязан иметь в машине символы "ОК" зеленого цвета и "SOS" красного цвета, выполненные на плотной ламинированной бумаге форматом А4 или на другом прочном материале, рекомендуется иметь флаги зеленого и красного цвета, с размерами полотнища не менее 60 x 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 зеленого 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 зеленый знак "ОК" и/или зеленый 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 (карнет). На старте соревнования экипажам могут выдаваться Контрольные карты (карнет) 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 несет 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 судьей 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 GPS.

Линейный СУ должен включать в себя последовательно расположенные по маршруту:

а) КП обозначенные на местности и обязательные для взятия/фиксации;

б) 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 GPS-треков с приборов участников.

В случае использования стандартных судейских знаков, их рекомендуется располагать следующим образом:

1) 1 - 2 желтых 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 судье для проставления отметки.

В случае обозначения КП краской на предметах, знак и номер КП должны быть четко читаемыми на контрастном фоне. Рекомендуется обозначать КП дополнительно явным образом на местности - отмечать сигнальной лентой деревья и т.п. Организатор соревнования должен иметь контрольные фотографии всех подобных КП.

Для чемпионата России и Кубка России обязательно, для остальных рекомендуется: на линейном СУ зачет только при полном прохождении маршрута. Только взятие всех КП означает полное прохождение маршрута. Невзятие любого из КП указанного в дорожной книге, или нарушение процедуры взятия/прохождения КП описанной в Дорожной книге пенализируется незачетом СУ.

Экипаж, превысивший норматив на СУ, может быть исключен из зачета 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 запрещен 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 зачета такого СУ в случае невозможности определения спортивного результата на нем. 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 путем сложения времен 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 путем 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 раздельного 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 раздельный 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 раздельного 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 отсчет секунд 30 - 15 - 10 и последние пять секунд последовательно 5 - 4 - 3 - 2 - 1 с одновременным дублированием отсчета сигналами, воспринимаемыми визуально (пальцы руки, таблички, перекидные часы и т.п.). По истечении последних пяти секунд, дается 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 незачета СУ.

21.13.7. Контрольные зоны судейских пунктов. Все судейские пункты, т.е. пункты контроля времени, старта и финиша СУ, обозначенные на местности рекомендуется обозначать стандартными знаками.

Для судейских пунктов начало Зоны контроля рекомендуется обозначать знаками на желтом фоне. Через 30 - 50 м от желтых 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 черными 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 зачетного движения, контрольная зона может ограничиваться другими наглядными и легко идентифицируемыми способами.

Вся Зона контроля, т.е. пространство между первыми желтыми 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 т.д.).

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 ч 01 мин до 24 ч 00 мин. Расчет времени прибытия в контрольную зону - обязанность только экипажей, которые имеют право сверяться с официальными часами судейского пункта. Для расчета 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 учета секунд (для дорожных секций, расположенных между СУ).

Процедура получения отметки экипажем на судейском пункте начинается с того момента, когда автомобиль проезжает желтые знаки начала Зоны контроля. Экипажу запрещено останавливаться между желтыми знаками и судейским пунктом. Процедура получения отметки выполнена правильно, если в течение расчетной минуты автомобиль въехал в контрольную зону и любой член экипажа подал Контрольную карту судье. Любое различие между расчетным 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:

а) с момента въезда автомобиля в предстартовую Зону, или Зону Закрытого парка до момента выезда из этих зон;

б) с момента въезда автомобиля в Зону Контроля судейского пункта до момента выезда из нее;

в) 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:

а) сменить одно или два колеса, используя инструменты, находящиеся в автомобиле;

б) 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 разрешен 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 одном автомобиле в разных классах;

- участие одного спортсмена/экипажа на разных автомобилях в разных классах;

- участие нескольких спортсменов/экипажей на одном автомобиле 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 дается.

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:

а) С одной линии в разных направлениях;

б) С одной линии в одном направлении с мостом или тоннелем;

в) 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 раздельно. 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 - перезаезд не дается.

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.

**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 запрещенных действий
спортсменов во время участия в соревнованиях**

23.1. Для горных гонок перечень нарушений и запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 13.

Таблица N 13

**Перечень нарушений и запрещенных 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 квалификации | Аннулирование результата 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 трех 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 запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 14.

Таблица N 14

**Перечень нарушений и запрещенных действий в джип-триале**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Нарушение | Недопуск | Исключение | Решение КСК | Пенализация |
| Непрохождение АП и/или ТИ | Х |  |  |  |
| Нарушение требований безопасности |  | Х |  |  |
| Посторонняя помощь |  | Х |  |  |
| Нарушение численного состава экипажа |  | Х |  |  |
| Нарушение пожарной, санитарной и экологической безопасности |  |  | Х |  |
| Фальстарт |  |  | Х |  |
| Опоздание на старт зачетной секции |  |  |  | 500 баллов |
| Невъезд в зачетную 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 зачетной секции (выезд хотя бы одного колеса за пределы секции, обрыв ленты, падение вешки) |  |  |  | прекращение движения в секции, 50 баллов + сумма не пройденных ворот + набранный штраф |
| Касание ленты ограждения зачетной 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 Зачетной секции запрещено, и пенализируется.

Экипажу, проходящему Зачетную секцию, запрещается:

1) снимать и расстегивать защитные шлемы;

2) производить любые манипуляции с ремнями безопасности (отстегивать, подныривать под них, снимать плечевые лямки и т.д.);

3) открывать двери;

4) покидать автомобиль. Исключение составляют аварийные ситуации - опрокидывание или возгорание, а также прямое указание судей.

Движение задним ходом автомобиля в Зачетной секции пенализируется.

В классах "Д1", "Д2", "Д3" вводится следующая пенализация за задний ход, откат автомобиля назад (Таблица N 15):

Таблица N 15

**Пенализация за движение задним ходом, откат
автомобиля назад**

|  |  |
| --- | --- |
| Колесная база, L, мм | Штрафные баллы |
| L <= 2000 | 6 |
| 2000 < L <= 2150 | 5 |
| 2150 < L <= 2300 | 4 |
| 2300 < L <= 2450 | 3 |
| 2450 < L <= 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 дрэг-рейсинга перечень нарушений и запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 16.

Таблица N 16

**Перечень нарушений и запрещенных действий дрэг-рейсинга**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Нарушение | Тренировка | Квалификация | Гонка |
| Разлив технических жидкостей на трассу | Денежный штраф/технические работы по уборке трассы |
| Экипировка спортсмена не соответствует требованиям | Недопуск к старту заезда, замечание |
| Отсутствие обязательных надписей на автомобиле, экипировке | Недопуск к старту заезда, денежный штраф |
| Опоздание на АП или на ТИ | Денежный штраф |
| Вес автомобиля не соответствует требованиям; отсутствует пломбировка | Денежный штраф | Аннулирование результатов квалификации | Аннулирование результатов соревнования |
| Неучастие в брифинге/опоздание на брифинг | Денежный штраф |
| Посторонняя помощь после прогрева шин на старте | Замечание | Денежный штраф, замечание |
| Нарушение стартовой процедуры | Замечание | Исключение из заезда, денежный штраф |
| Пересечение осевой линии | Денежный штраф, замечание | Аннулирование результата/исключение из соревнования |
| Непостановка 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 запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 17.

Таблица N 17

**Перечень нарушений и запрещенных действий в ледовых гонках
и трековых гонках**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Нарушение | Свободная тренировка | Квалификация | Гонка |
| Опоздание на АП, ТИ, медицинский контроль, брифинг | 1/2 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 | 1/2 заявочного взноса |
| Преднамеренная остановка и тренировка старта в предстартовой зоне и/или на трассе | 1/2 заявочного взноса | 1/2 заявочного взноса | Замечание |
| Присутствие в предстартовой зоне персонала заявителя при расстановке автомобилей на линии старта |  |  | Замечание |
| Пересечение линии старта во время расстановки |  |  | 1/2 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 желтых флагов | 1/2 заявочного взноса | Аннулирование результата квалификации | Аннулирование результата заезда |
| Неподчинение требованиям флаговой сигнализации | 1/2 заявочного взноса | Аннулирование результата квалификации | По решению КСК |
| Неспортивное поведение, получение трех 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 запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 18.

Таблица N 18

**Перечень нарушений и запрещенных действий
в кольцевых гонках**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Нарушение | Тренировка | Квалификация | Гонка |
| Неучастие в брифинге спортсменов/Участников первое нарушение в сезоне | 0,5 заявочного взноса |
| Неучастие в брифинге спортсменов/Участников второе нарушение в сезоне | 1 заявочный взнос или исключение из соревнования |
| Неразрешенная 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 соответствует техническим требованиям |  | Аннулирование времени квалификации | Аннулирование 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\*\* |
| Неустановка рулевого колеса на место, коробки передач в нейтральное положение при сходе с трассы или в ЗП | 0,5 заявочного взноса |
| Случай преднамеренного контакта | Черный 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 желтого 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 мин" |  |  | 0,5 заявочного взноса |
| Неподчинение Правилам на стартовой решетке при сигнале "1 мин" |  |  | 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 зеленого флага после ухода автомобиля безопасности |  |  | DT или S&G\*\* |
| Обгон до подачи стартовой команды (при старте с хода) |  |  | DT или S&G\*\* |
| 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\*\* |
| Колеса не установлены на автомобиль при показе таблички "5 мин" |  |  | 0,5 заявочного взноса |

23.6. Для кросса и ралли-кросса перечень нарушений и запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 19.

Таблица N 19

**Перечень нарушений и запрещенных действий в кроссе
и ралли-кроссе**

|  |  |
| --- | --- |
| Нарушения, допущенные спортсменом | Пенализация |
| Опоздание на административную проверку или технический контроль | По решению КСК: денежный штраф, отказ в допуске к соревнованию |
| Отсутствие на обязательном брифинге | По решению КСК: замечание; денежный штраф 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, денежный штраф |
| 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 денежный штраф или отказ в допуске к соревнованию |
| Нарушение правил движения по трассе, нарушение правил поведения спортсменов, игнорирование сигналов, подаваемых судейскими флагами или других распоряжений судей | кросс:- замечание,- денежный штраф (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).ралли-кросс:- замечание;- денежный штраф (только для нарушений правил поведения спортсменов);- замечание с прибавкой штрафного времени к результату заезда (+ 3 сек, + 5 сек, + 10 сек, + 15 сек, + 20 сек) или другое временное наказание;- аннулирование результатов квалификационного, полуфинального или финального заезда;- исключение из зачета в этапе соревнований (аннулирование результата) |
| Оказание посторонней помощи спортсмену на трассе или выход спортсмена из автомобиля | Окончание заезда для данного спортсмена в данной точке трассы с учетом количества пройденных кругов. |
| Оказание посторонней помощи пилоту в стартовой зоне | Исключение из заезда |
| Спортсмен не проехал ни одного круга в свободной или хронометрируемой тренировке | Отказ в допуске к участию в заездах, или по решению КСК |
| Нарушение режима закрытого парка | Исключение из зачета в этапе соревнования |
| Отсутствие проезда через Джокер (ралли-кросс) | В Хитах (квалификационных заездах) + 30 секВ полуфиналах/финалах - классифицируется последним в этом полуфинале/финале, перед не стартовавшими. Очков за полуфинал/финал не получает. |
| Проезд через Джокер более одного раза (ралли-кросс) | В Хитах (квалификационных заездах) - по решению КСКВ полуфиналах/финалах - классифицируется последним в этом полуфинале/финале, перед не стартовавшими. |
| Получение на одном этапе соревнований двух замечаний (кроме замечаний за фальстарт), в том числе с учетом перенесенного замечания с предыдущего этапа многоэтапного соревнования | - Аннулирование результатов заезда;- Исключение из зачета в этапе соревнований |
| Получение на одном этапе соревнований трех замечаний (кроме замечаний за фальстарт), в том числе с учетом перенесенного замечания с предыдущего этапа многоэтапного соревнования. | Исключение из зачета 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: | Замечание, повтор стартаИсключение из заезда классифицируется последним в этом заезде, перед не стартовавшими |
| Фальстарт в соревнованиях по кроссув хитах (квалификационных заездах) | Повторный старт, + 5 сек спортсмену, совершившему фальстарт |
| в полуфиналах/финалахВторой фальстарт в хите по вине того же спортсмена: | Замечание. Повтор стартаИсключение из данного квалификационного заезда |
| Второй фальстарт в полуфинале/финале по вине того же спортсмена: | Исключение из заезда, классифицируется последним в этом заезде |
| Фальстарт в соревнованиях по ралли-кроссу:Первый фальстарт в хитах (квалификационных заездах) | Повторный старт + 1 джокер спортсмену, совершившему фальстарт |
| в полуфиналах/финалахВторой фальстарт в хите по вине того же спортсмена | Замечание. Повтор стартаИсключение из данного квалификационного заезда |
| Второй фальстарт в полуфинале/финале по вине того же спортсмена | Исключение из заезда, классифицируется последним в этом заезде |
| 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 зачета в этапе соревнования |
| То же повторно в течение сезона | Дисквалификация участника или спортсмена с аннулированием результатов в соревновании - решением дисциплинарной комиссии Федерации |
| Отсутствие в накопителе в момент формирования заезда с участием данного спортсмена (ралли-кросс) | Денежный штраф 0,5 стартового взноса |

23.7. Для ралли-рейдов перечень нарушений и запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 20.

Таблица N 20

**Перечень нарушений и запрещенных действий в ралли-рейдах**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Нарушение | Отказ в старте | Исключение | Штрафное время | Денежный штраф (% от стартового взноса) | Решение КСК |
| Отсутствие на брифинге |  |  |  |  | Х |
| Отсутствие одного из членов экипажа или появление на борту автомобиля третьих лиц |  |  | Х |  |  |
| Отсутствие или неправильное расположение стартового номера или эмблем: |  |  |  |  |  |
| 1 элемент |  |  |  | 10% |  |
| 2 элемента |  |  |  | 20% |  |
| Размещение эмблем других соревнований |  |  |  | 100% |  |
| Отсутствие на передних крыльях автомобиля имен 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% |  |
| Непрохождение АП и/или ТИ | Х |  |  |  |  |
| Несоответствие требованиям по безопасности | Х |  |  |  |  |
| Отсутствие идентифицирующих маркировок |  | Х |  |  | Х |
| Ложные маркировки |  | Х |  |  | Х |
| Опоздание на АП и/или ТИ |  |  |  | 20% |  |
| Опоздание на старт этапа за каждую минуту опоздания |  |  | 1 мин |  |  |
| Нарушение ознакомления с ССУ | Х |  |  |  | Х |
| Запрещенная разведка местности | Х | Х |  | < 300% | Х |
| Отклонение от маршрута, указанного в дорожной книге |  | Х | Х |  | Х |
| Ознакомление с трассой после начала АП | Х |  |  |  | Х |
| Несоблюдение ПДД1 нарушение2 нарушение3 нарушение |  | Х | 1 час | 10% |  |
|  |
| Нарушение запрещения:- транспортировать (перевозить) автомобили- блокировка проезда автомобилей |  | Х |  |  | Х |
|  | Х |  |  | Х |
| Помощь с использованием средств авиации |  | Х |  |  | Х |
| Разрешенная буксировка: |  |  |  |  |  |
| - в зоне судейского пункта | 30 мин |
| - в ЗП | 1 мин |
| Запрещенная буксировка |  | Х |  |  | Х |
| Нарушения, касающиеся сервиса |  | Х | Х | Х | Х |
| Ремонтные работы (на Бивуаке) в закрытых, не просматриваемых местах1-е нарушение2-е нарушение3-е нарушение |  | Х | 1 час | 50% | ХХ |
|  |
| Нарушения в заправочной зоне1-е нарушениепоследующие |  | Х | 1 час |  |  |
| Отсутствие знаков "OK" и "SOS" | Х |  |  |  | Х |
| Действия в аварийной ситуации |  | Х | Х | Х | Х |
| Действия при остановке автомобиля на СУ |  |  |  | > 10% |  |
| Неразрешенные исправления в Контрольной карте |  | Х |  |  | Х |
| Потеря Контрольной карты |  |  | 5 мин |  | Х |
| Отсутствие печати или непредставление Контрольной карты |  | Х |  |  | Х |
| Несдача Контрольной карты |  | Х |  |  | Х |
| Нарушение правил проезда контрольной зоны |  |  | 10 мин |  |  |
| Опоздание на КВ свыше 30 мин |  | Х |  |  |  |
| Несоблюдение требований судей |  | Х |  |  | Х |
| Отклонение от расчетного времени на КВ (за каждую минуту или часть минуты) |  |  | 1 мин |  |  |
| Замена спущенного колеса свыше 10 минут в зоне КВ-Старт |  |  | 1 мин за мин |  |  |
| Превышение лимита скорости (за каждый км/ч превышения) |  |  | 1 мин |  |  |
| Не пристегнуты ремни безопасности и/или шлемы на СУ |  | Х | Х |  | Х |
| Вождение автомобиля в направлении, противоположном направлению СУ |  | Х | Х |  | Х |
| Задержка на старте СУ более 20 секунд после стартового сигнала |  |  | 2 мин |  |  |
| Задержка старта |  |  | 1 мин |  |  |
| Фальстарт |  |  | 1 мин |  | Х |
| 1-е нарушение |
| повторные нарушения |
| Остановка между желтым знаком финиша и знаком "стоп" на СУ |  |  | 15 мин |  |  |
| Неостановка у знака "СТОП" |  |  | 1 час |  |  |
| Экипаж отказывается стартовать на СУ с указанной позиции и в указанное время |  | Х |  |  | Х |
| Препятствие проезду или обгону |  | Х | Х |  | Х |
| Нарушения правил ЗП |  | Х | 1 час |  | Х |
| Ремонт в ЗП с опозданием свыше 30 мин |  | Х |  |  | Х |
| Превышение времени на ремонтные работы в ЗП - за минуту опоздания |  |  | 1 мин |  | Х |

23.8. Для трофи-рейдов перечень нарушений и запрещенных действий в различных заездах соревнования приведен в Таблице N 21.

Таблица N 21

**Перечень нарушений и запрещенных действий в трофи-рейдах**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Нарушение | Отказ в старте | Незачет СУ | Исключение из соревнования | Пенализация | Денежный штраф (% от стартового взноса) | Решение КСК |
| Отсутствие на брифинге |  |  |  |  | 10% |  |
| Нарушение правил ЗП |  |  |  |  | 50% | Х |
| Несоответствие автомобиля заявленной категории | Х |  | Х |  |  | Х |
| Управление автомобилем членом экипажа не имеющим водительского удостоверения |  |  | Х |  |  | Х |
| Нарушение численного состава экипажа |  | Х | Х |  |  | Х |
| Обман, неспортивное поведение |  | Х | Х | Х | Х | Х |
| Замена автомобиля | Х |  | Х |  |  | Х |
| Отсутствие или неправильное расположение эмблем/стартового номера |  |  |  |  |  |  |
| 1 нарушение |  |  |  |  | 10% |  |
| 2 нарушение |  |  |  |  | 50% |  |
| 3 нарушение |  |  |  |  |  | Х |
| Отсутствие обозначения ФИО |  |  |  |  | 10% |  |
| Нарушение идентификации |  |  |  |  | 10% |  |
| Отсутствие рекламы Организатора |  |  |  |  | 50% |  |
| Отсутствие места для рекламы | Х |  |  |  |  | Х |
| Реклама и символика другого соревнования | Х |  |  |  |  | Х |
| Отсутствие медицинского допуска | Х |  |  |  |  | Х |
| Неявка на АП и ТИ | Х |  |  |  | 100% |  |
| Прохождения АП и ТИ вне расписания, но в рамках их работы |  |  |  |  | 20 - 50% |  |
| Прохождение повторной технической инспекции после окончания работы ТИ |  |  |  |  | 50% |  |
| Непрохождение АП и ТИ | Х |  |  |  |  | Х |
| Отсутствие идентифицирующих маркировок |  |  | Х |  |  | Х |
| Перевозка автомобилей |  |  | Х |  |  | Х |
| Проезд через любой судейский пункт на буксире |  | Х |  | 1 час |  |  |
| Запрещенный сервис |  | Х | Х |  |  | Х |
| Расположение запасных частей на СУ |  | Х | Х |  |  | Х |
| Превышение скорости в зоне сервиса |  |  |  |  | 20% | Х |
| Нарушения при аварийной ситуации | Х | Х | Х | Х |  | Х |
| Отсутствие отметки или непредъявление контрольной карты на любом судейском пункте |  | Х | Х | Х |  | Х |
| Самовольное исправление или изменение данных в контрольной карте |  | Х | Х | Х |  | Х |
| Несдача контрольной карты |  | Х | Х | Х |  | Х |
| Отказ предоставить трек, отсутствие трека по любой причине, неполный трек |  | Х |  | Х |  | Х |
| Не взятие КП линейного СУ |  | Х |  |  |  |  |
| Превышение норматива СУ |  | Х |  | Х |  |  |
| Выезд на трассу без разрешения Руководителя гонки |  |  | Х |  | 100% | Х |
| Преднамеренная блокировка проезда |  | Х |  |  |  | Х |
| Фальстарт |  |  |  |  |  | Х |
| Невыполнение норм безопасности на старте СУ | Х | Х |  |  |  | Х |
| Отказ от старта в назначенное время с назначенной позиции | Х | Х |  |  |  | Х |
| Нарушение требований безопасности на СУ |  | Х |  | Х |  | Х |
| Проезд зоны финиша не с той стороны |  | Х |  |  |  |  |
| Невыполнение указаний судей |  | Х | Х | Х |  | Х |
| Отсутствие информирования о сходе с СУ |  |  | Х |  |  | Х |
| Эвакуация техники без разрешения Руководителя Гонки | Х |  | Х |  |  | Х |
| Нарушение режима закрытого парка |  | Х | Х | 3 часа |  | Х |
| Слив нефтепродуктов, оставление следов ремонта |  |  | Х |  | 500% | Х |
| Перевозка людей вне кабины автомобиля |  | Х | Х |  |  | Х |

**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 колес 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 14).

**Рисунок 14. Знаки зоны финиша (не приводится)**

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 отсчет 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 желтого флага с черными диагоналями факт ухода автомобиля лидера на последний круг. Флаг держится до момента выхода автомобиля лидера на финишную прямую, когда он должен быть заменен на финишный (черно-белый клетчатый), который показывается взмахами при пересечении автомобилем лидера линии финиша, как только он завершит полную, определенную Регламентом (положением) спортивного соревнования, дистанцию заезда (и далее каждому последующему автомобилю, независимо от количества пройденных ими кругов).

С момента финиша лидера заезда начинается отсчет 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 дается 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 завершенной, когда лидирующий автомобиль последний раз пересек линию финиша. Если сигнал окончания гонки задерживается по любой причине, гонка считается завершенной 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 судей). 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 ведется 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 (желтым предупредительным знаком финиша или красным знаком финиша, если по специфике судейского пункта желтый щит на нем 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 определенный факт нарушения, указанный в настоящих Правилах или иной регламентирующей документации. Информация передается устно в виде доклада или письменно в виде рапорта Руководителю гонки;

3) Техническими контролерами если визуальный или инструментальный контроль выявил несоответствие техническим требованиям автомобиля или его части, детали, агрегата;

4) Путем анализа видео- и фотоматериалов, полученных в ходе проведения соревнования;

5) Путем анализа систем сбора данных и систем объективного контроля, установленных на автомобиле.

**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 влечет 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:

а) получение официальным лицом, статус которого определен регламентом соревнованию, лично или через посредника любых выгод имущественного характера за действие либо бездействие в пользу взяткодателя, либо представляемых им лиц;

б) получение взятки или ее вымогательство также признается грубым нарушением;

в) 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;

г) любое непристойное поведение или действие обманного характера, или иное деяние, наносящее ущерб интересам любого соревнования или всему автомобильному спорту в целом;

д) любое незаконное действие или намерение, противоречащее или противоположное целям и задачам государственной политики в области спорта;

е) любое неподчинение флаговым сигналам или указаниям судей;

ж) употребление алкоголя, наркотических веществ, применение допинга, а также курение на территории соревнования;

з) опасный стиль вождения автомобиля, и/или несоответствующий принципам грамотного управления автомобилем;

и) оскорбительные слова или действия, применение физической силы, или угроза ее применения на территории проведения соревнования.

25.3. Виды санкций (наказаний) в порядке увеличения строгости:

а) замечание (выговор или общественное порицание);

б) денежная пенализация;

в) аннулирование времени квалификации;

г) штрафное время (пенализация, выраженная в единицах времени) или штрафной круг;

д) старт в гонке из пит-лейн;

е) проезд через пит-лейн (drive through);

ж) остановка на пит-лейн (stop & go);

з) исключение из соревнования;

и) аннулирование результата;

к) временная дисквалификация;

л) дисквалификация.

**Статья 26. Обеспечение безопасности
при проведении соревнований**

Постановлением Правительства РФ от 18.04.2014 N 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 N 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 несет его организатор.

**Статья 27. Спортивная экипировка и реклама**

27.1. Спортсмены, участвующие в соревнованиях, включенных в Международный календарь FIA, должны носить защитную одежду и экипировку согласно предписаниям Приложения "L" к Международному спортивному кодексу FIA. В национальных соревнованиях, помимо упомянутого выше, 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, внесенные 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 (см. указания производителя шлема). Запрещается использовать методы нанесения окраски, требующие нагревания шлема свыше допустимой для него температуры. Необходимо следовать инструкциям производителя при использовании наклеек. Запрещается изменять, закрашивать, заклеивать, переносить или делать трудно идентифицируемой маркировку, нанесенную производителем шлема (шильдик, бирку, наклейку и т.п.). Не допускаются к использованию шлемы, у которых есть повреждения структуры (сколы, трещины, отслоение покрытий и внутренних слоев, вмятины и т.д.), значительные потертости и повреждения внутренних защитных слоев (тканевых, пенопластовых и т.д.), надрывы и потертости ремешков, неисправность или коррозия пряжек, неисправности элементов системы защиты головы и шеи.

2. Разрешается 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 (т.к. при этом нарушается целостность огнезащитных слоев ткани комбинезона). Комбинезон не должен иметь сквозных повреждений ни одного из слоев, значительных потертостей, 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 потертостей, распоротых швов и значительных загрязнений. Все предусмотренные конструкцией элементы (застежки, ремни и т.п.) 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 FIA и Федерацией, содержат перечень ограничений, а также разрешенных изменений и дополнений при подготовке автомобиля к соревнованиям. Эти требования являются обязательными, а нарушение их влечет за собой наказание, предусмотренное настоящими Правилами.

Если в том или ином пункте Технических требований дается перечень разрешенных переделок, замен и дополнений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне, безусловно запрещаются. Если же в пункте Технических требований дается 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:

а) Ремни заводского изготовления, предназначенные для автомобильного спорта и имеющие соответствующий сертификат EC ("клубные" ремни или "ремни для национальных чемпионатов"), срок годности которых не истек к моменту начала соревнования, состоящие, как минимум, из двух лямок - две или, возможно, одна, симметричная относительно сиденья.

б) 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 серьезного столкновения либо в том случае, если их лямки надорваны, потерты 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 FIA 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 N 22.

Таблица N 22

**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;Несоответствия автомобилей установленным нормам и правилам | Не позднее 30 минут после публикации классификации, за исключением тех случаев, когда, по мнению Коллегии спортивных комиссаров обстоятельства физически не позволяют это сделать |
| 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, а в случае международных соревнований - FIA. 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 своем намерении апеллировать в течение одного часа после публикации решения, против которого подается 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 возвращен 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, а для международных соревнований - Апелляционным судом FIA.

**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 зачетных 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 учетом вероятного добавления штрафного времени. При равенстве лучшего времени прохождения зачетной дистанции у двух или более спортсменов, в расчет 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 зачетных секций. Время в секциях определяется 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 четвертое 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 четвертое 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.

31.5. Ледовые гонки

Система зачета 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 нем 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 расчет, 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 статьей:

а) Очки не начисляются, если лидер прошел менее двух кругов;

б) Начисляются половинные очки, если лидер прошел более двух кругов, но менее 75% первоначальной дистанции гонки;

в) Начисляются полные очки, если лидер прошел 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 т.д.);

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 очередности пересечения установленной контрольной (финишной) линии (кросс) или количеству пройденных кругов, порядку пересечения линии финиша и времени прохождения дистанции. При любой системе заездов спортсмен, чтобы быть классифицированным - получить очки в зачет многоэтапного соревнования - должен проехать хотя бы один круг в квалификационных, отборочных или финальных заездах.

31.9. Ралли

Результат экипажа в ралли определяется путем 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, определенную 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 зачете, личных зачетных группах. Зачеты в многоэтапных соревнованиях в абсолютном личном зачете и в личных зачетных группах ведутся раздельно среди первых спортсменов и вторых спортсменов.

31.10. Ралли-рейд

Результат экипажа определяется путем 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 т.д.

При равенстве результатов победитель определяется по результатам, последнего СУ. При повторном равенстве учитываются результаты на предыдущем и т.д. 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 отдается экипажу, занявшему большее количество первых мест, затем вторых мест, и т.д., 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 (положение) спортивного соревнования.

31.13. Ралли-спринт

При системе "Дуэль" используется олимпийская система соревнований - "play off". Побеждает в заезде экипаж, первым пересекший свою финишную линию. Экипаж, который пересек финишную линию вторым, считается проигравшим и выбывает из соревнования. При совпадении момента финиша обоих экипажей объявляется перезаезд. 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 перезаезд.

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.

**РАЗДЕЛ 6. СУДЕЙСКИЕ КОЛЛЕГИИ**

**Статья 32. Состав главной судейской коллегии**

32.1. Спортивные комиссары - судьи, назначаемые/согласованные Федерацией, облеченные 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 нем 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 все многоэтапное соревнование, работающий в тесном контакте с Главным судьей (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 несет с ними совместно ответственность за их действия и результат работы. В случае отсутствия в составе судейской коллегии судей на определенных 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. Организовывает работу секретариата и имеет право делегировать часть своих обязанностей секретарям, при этом несет 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, контролирующий 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 несет 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 контролирующий 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 ее соблюдения в ходе соревнования. Он подчиняется непосредственно Главному судье (Руководителю гонки) и работает в сотрудничестве с Главным 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 несет 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 решетке, для контроля пересечения белой линии (кольцевые гонки), для контроля проезда "джокера" (ралли-кросс), для контроля касания вешки (триал) и т.д. В соревнованиях, где необходимо фиксировать порядок пересечения участниками линии финиша, Судья (маршал) финиша является Судьей факта на линии финиша.

33.9. Хронометрист - спортивный судья, отвечающий за управление системой электронного или ручного хронометража, исправность ее 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 счета кругов - спортивный судья, осуществляющий подсчет 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 учета времени прохождения дистанции. Назначается в соревнованиях с раздельным стартом при организации Специального участка по принципу "карусельной гонки" (при наличии на трассе Специальных участков повторяющихся отрезков). Судья счета 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 т.п. 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 контролер - 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 т.д.

33.14. Судья (маршал) старта - спортивный судья, обеспечивающий правильную расстановку автомобилей на линии/решетке 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 судьей факта. В соревнованиях с раздельным 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 безопасность на трассе.

33.20. Судья КВ (контроля времени) для спортивных дисциплин с раздельным 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 раздельным стартом. Исполняет свои обязанности на конкретном судейском пункте, определенном правилами проведения соревнований в данной дисциплине (пункт контроля прохождения, контроля скорости и т.д.).

33.22. Судья автомобиля безопасности в спортивных дисциплинах с общим стартом - спортивный судья, обеспечивающий процедуры прерывания, возобновления, остановки гонки, предусмотренные правилами соревнования. Подчиняется непосредственно Руководителю 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 трех 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 видеоматериалов и т.п.;

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 черного 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 т.п.), 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;

6) 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 т.д.);

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 подсчет 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 отчетные 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 т.ч. хронометража) и отчеты судей (в т.ч. технических комиссаров и контролеров, судей (маршалов) на трассе) и иной информации, необходимой для определения результатов соревнования;

19) готовить отчет (комплект документов по установленной форме) о проведенном соревновании в Федерацию, санкционировавшую проведение соревнований, а при проведении международных соревнований - в FIA.

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 т.п.) - 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 зачетных соревнованиях;

8) после окончания срока приема 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 отчет 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;

6) 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 контролерами 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;

6) 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 отчеты (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 учетом 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 счет 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, определенные заранее, необходимые документы хронометража, в том числе бумажные оригиналы записей печатающих устройств контроля времени;

10) на соревнованиях общим стартом готовить к утверждению стартовую решетку/стартовый список;

11) получать информацию от Руководителя гонки и Главного секретаря по любым вопросам своей компетенции (списки участников, изменения в программе и др.);

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 раздельным 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 отчет обо всех происшествиях.

34.9. Комиссар по маршруту (для спортивных дисциплин с раздельным стартом).

Компетенция Комиссара по маршруту:

1) выбор и измерение маршрута и подготовка его описания (Дорожной книги, карт и т.д.);

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 соревнование 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 дает необходимые разъяснения самостоятельно, либо после консультации с соответствующими официальными лицами;

4) получает протесты и незамедлительно передает 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 избегать 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 т.ч. приглашение необходимых лиц);

5) ведет 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 др.) 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 т.д.).

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 нем;

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.

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 счета кругов.

Обязанности Судьи счета кругов:

1) вести запись и подсчет 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 т.д.). Секретарь несет ответственность за достоверность протоколируемой информации.

34.19. Судья при участниках.

Компетенция Судьи при участниках - является связующим звеном между управленцами (Директором гонки, Спортивными комиссарами, Руководителем гонки, Главный секретарь) 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 контролер.

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 т.д. 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 решетку;

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 т.д.);

7) всегда заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;

8) заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);

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 раздельным 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 т.д.);

7) заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;

8) заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);

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 утвержденную 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 судьей старта для своевременного получения информации о предстоящих стартах;

6) помогать техническим контролерам 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 т.д.);

8) всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей;

9) заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);

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, щетки 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 контролерами 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 определенную 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 т.д.);

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) четко 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 т.д.);

6) 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;

6) 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 раздельным 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, определенные 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 т.д.);

7) заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;

8) заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);

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, определенные регламентирующими документами данной дисциплины;

3) четко 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;

6) 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 т.д.);

8) всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей;

9) заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);

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 раздельным 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 т.д.) 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 защищенных 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, оснащенные 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.

В соответствии с Приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 01.03.2016 N 134н "О порядке 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", определяются следующие рекомендуемые минимальные штатные нормативы медицинских работников при проведении соревнований:

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 вертолет (в случае если длительность госпитализации составляет более 1 часа) - 1 (один).

Состав и количество медицинского персонала, бригад СМП, медицинских пунктов (для спортсменов, для зрителей) может изменяться в большую сторону в соответствии с требованиями медицинских правил FIA, 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 судьей (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 учетной и отчетной документации, предоставление отчетов 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 ОТЧЕТНЫХ ДОКУМЕНТОВ**

**Статья 37. Протоколы хода и результатов соревнования,
итоговых протоколов соревнования, отчетов спортивных судей
и главной судейской коллегии**

37.1. Форма заявки на участие в соревновании

Лицевая сторона (заполняется заявителем)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | спортивная дисциплина | стартовый N |
| (наименование соревнования) |
| УЧАСТНИК (ЗАЯВИТЕЛЬ) | АВТОМОБИЛЬ |
| Наименование: | N спортивного технического паспорта: |
| Допуск участника (ФИА, РАФ) | Группа/класс: |
| Адрес | Индекс | Страна | Модель: |
| Город | Подготовка автомобиля (ненужное зачеркнуть): |
| ул. | Международная регистрация | Действующие КиТТ |
| дом | кв. |
| (код) телефон: | Согласие на размещение рекламы: | да | нет |
| ПЕРВЫЙ СПОРТСМЕН | ВТОРОЙ СПОРТСМЕН |
| Фамилия: | Фамилия: |
| Имя: | Имя: |
| Гражданство: | Гражданство: |
| число месяц год рождения | Спорт. звание (разряд) | число месяц год рождения | Спорт. звание (разряд) |
| Адрес | Индекс | Страна | Адрес | Индекс | Страна |
| Город | Город |
| ул. | ул. |
| дом | кв. | дом | кв. |
| (код) телефон: | (код) телефон: |
| Допуск спортсмена (ФИА, РАФ) | Допуск спортсмена (ФИА, РАФ) |
| Подпись: | Подпись: |

Подтверждается, что данные, указанные в заявке правильные и заявленный автомобиль соответствует действующим техническим требованиям.

ФИО представителя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Подпись заявителя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (фамилия) (должность)

Обратная сторона заявки (заполняется официальными лицами соревнования):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| дисциплина | стартовый N | СВЕДЕНИЯ О ДОПУСКЕ К СОРЕВНОВАНИЯМ |
| Дата | Должность | Фамилия И.О. | Подпись |
| АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПРОВЕРКА |  | Главный секретарь |  |  |
| ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ |  | Технический комиссар |  |  |
| МЕДИЦИНСКИЙ ОСМОТР |  | Главный врач |  |  |
|  |  |  |  |  |

РЕШЕНИЕ О ДОПУСКЕ К СОРЕВНОВАНИЮ (КСК):

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись) (фамилия) (должность)

Руководитель органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации в

в области физической культуры и спорта

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись) (фамилия)

Врач: допущено \_\_\_\_\_ чел.

37.2. Список допущенных спортсменов, заявителей и автомобилей

**Рисунок (не приводится)**

37.3. Итоговый протокол спортивного соревнования

**Рисунок (не приводится)**

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 |  |  |  |  |
| N пп | Судейская должность в соответствии со ст. 132 СК РАФ 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 (A, B+, B, C) | N лицензии (цифры) | Субъект РФ (согласно лицензии спортивного судьи) | Оценка 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 | (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, N лицензии)

Представитель организатора соревнования:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (название организатора, подпись (фамилия, имя)

 должность)

37.5. Справка о составе и квалификации судейской коллегии

Справка о составе и квалификации судейской коллегии

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Статус соревнования (согласно ЕКП)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Место проведения (согласно ЕКП)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Дисциплина (согласно ЕКП) с кодом ВРВС

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Номер ЕКП\*\*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Даты проведения (согласно ЕКП)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| N 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, (фамилия, имя) подпись

 должность представителя) МП

**Статья 38. Рисунки и таблицы, иллюстрирующие сведения,
содержащиеся в правилах**

**Рисунок 15. Стандартные знаки, применяемые в ралли-рейдах
(диаметр знака 70 см) (не приводится)**