



«Согласовано»
Комитет кольцевых гонок РАФ
«11» февраля 2025 г.

«Утверждено»
Совет РАФ по спорту
«25» февраля 2025 г.

ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ

Оглавление

Ст.	Наименование	Стр.
1.	ТЕРМИНОЛОГИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	1
2.	НОРМАТИВНАЯ БАЗА.....	4
3.	ПАДДОК.....	4
4.	РАСПИСАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ	4
5.	УСЛОВИЯ ДОПУСКА СПОРТСМЕНОВ	5
6.	ЗАЯВКИ, ЗАЯВОЧНЫЕ И СТАРТОВЫЕ ВЗНОСЫ	5
7.	АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ, МЕДИЦИНСКИЙ ОСМОТР, ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ	6
8.	ВЗВЕШИВАНИЕ	8
9.	СТАРТОВЫЕ НОМЕРА, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАДПИСИ, РЕКЛАМА	9
10.	ИНФОРМАЦИОННОЕ ТАБЛО, ИНФОРМАЦИЯ	10
11.	ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ.....	11
12.	СВОБОДНЫЕ ХРОНОМЕТРИРУЕМЫЕ ТРЕНИРОВКИ. КВАЛИФИКАЦИЯ, РАЗМИНКИ	13
13.	БРИФИНГ	14
14.	СТАРТОВАЯ РЕШЁТКА	14
15.	ПРОЦЕДУРА СТАРТА	15
17.	ПОВТОРНЫЙ СТАРТ ГОНКИ	21
18.	АВТОМОБИЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ	22
19.	ФИНИШ	24
20.	НАКАЗАНИЯ	24
21.	КЛАССИФИКАЦИЯ.....	26
22.	РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ	27
	ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ СПОРТСМЕНОВ НА ТРАССЕ	28
	ПРИЛОЖЕНИЕ 2. РАБОТА СВЕТОФОРОВ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ НА ОФИЦИАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ	33

1. ТЕРМИНОЛОГИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящих Правилах организации и проведения соревнований по кольцевым гонкам (далее Правила) применяется терминология, имеющая следующее значение:

- 1.1. Команда** – юридическое или физическое лицо, обладающее регистрационным свидетельством команды, подавшее заявку на участие в командном зачёте соревнования и соответствующее требованиям, изложенным в Регламенте.
- 1.2. Персонал Заявителя** – физические лица, зарегистрированные Заявителем и аккредитованные



Организатором, которые имеют право находиться на пит-лейн для работы с автомобилем во время заезда.

- 1.3. Представитель** – лицо, заявленное организатору соревнования Заявителем как официальное и обладающее всеми полномочиями, предоставленными такому представителю частным регламентом соревнования и иными документами РАФ. Полномочия представителя подтверждаются письменной доверенностью, оформленной надлежащим образом.
- 1.4. Экипаж** – несколько спортсменов одного Заявителя, преодолевающих дистанцию гонки управляя одним автомобилем по очереди со сменой на пит-лейн.
- 1.5. Организатор этапа (Организатор)** – юридическое лицо, имеющее лицензию Организатора РАФ, которое несёт ответственность за выполнение требований СК РАФ и за своевременное проведение соревнования, согласно Всероссийскому спортивному календарю, РАФ.
- 1.6. Организатор серии соревнований (Промоутер)** – юридическое лицо, имеющее действующий договор с РАФ, которое несёт ответственность за выполнение требований СК РАФ и за своевременное проведение серии соревнований согласно Единому календарному плану межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий, и спортивных мероприятий Министерства спорта РФ.
- 1.7. Персонал Организатора** – физические лица, обеспечивающие подготовку и проведение соревнования (включая лиц, выполняющих расстановку временных отбойников, размещение в парк-стоянке, службы эвакуации, прессы и т.д.).
- 1.8. Автодром** – закрытая, огороженная территория с характерными сооружениями, используемая для проведения соревнований под контролем Организатора.
- 1.9. Трибуны** – стационарные или временные сооружения, предназначенные для размещения зрителей.
- 1.10. Паддок** – участок с твердым покрытием, предоставляемый Организатором для размещения технических автомобилей Заявителей и спортивной техники, для её обслуживания и ремонта.
- 1.11. Боксы** – помещения, предоставляемые Организатором Заявителям и их персоналу для размещения, хранения и обслуживания спортивной техники, имеющие непосредственный выезд на пит-лейн.
- 1.12. Пункт управления гонкой (ПУГ)** – стационарное или временное сооружение, являющееся центром управления гонкой, где во время соревнования концентрируется оперативная информация о ходе соревнования. ПУГ может быть разделён на несколько зон с ограниченным доступом.
- 1.13. Информационное табло** – место публикации официальной информации в ходе соревнования.
- 1.14. Пресс-центр** – стационарное или временное сооружение, где во время заезда концентрируется предварительная информация о ходе соревнования. Пресс-секретарь соревнования руководит работой представителей аккредитованных СМИ и несёт ответственность за предоставление им официальных сведений о соревновании.
- 1.15. Трасса** – гоночная дорожка, спроектированная или приспособленная для автомобильных соревнований, с сооружениями безопасности включая обочины, зоны вылета, энергопоглощающие и останавливающие ограждения и сетки.
- 1.16. Кольцевая трасса** – замкнутая трасса, начинающаяся и оканчивающаяся в одной точке.
- 1.17. Гоночная дорожка** – маршрут, в применении к кольцевым гонкам, ограниченный белыми линиями, по которому движутся автомобили во время соревнования.



- 1.18. Пит-лейн** – специально выделенный участок дорожного полотна, примыкающий к трассе и расположенный между боксами и пит-уолом, служащий для безопасного выезда на трассу и съезда с неё и обслуживания автомобилей во время заездов, ограниченный поперечными линиями въезда и выезда с пит-лейн.
- 1.19. Пит-уол** – бетонное ограждение, отделяющее трассу от пит-лейн.
- 1.20. Сигнальная платформа** – часть пит-лейн, примыкающая к пит-уол, отделенная от полосы движения и предназначенная для показа спортсменам информации в ходе заездов.
- 1.21. Рабочая зона** – часть пит-лейн примыкающая к боксам, не предназначенная для сквозного проезда автомобилей, используемая аккредитованным персоналом Заявителя для разрешенного Регламентом обслуживания спортивной техники во время заездов.
- 1.22. Полоса движения (фаст-лайн)** – часть пит-лейн между сигнальной платформой и зоной безопасности, предназначенная для движения автомобилей.
- 1.23. Зона безопасности** – часть пит-лейн, ограниченная белыми линиями, разделяющая рабочую зону и полосу движения в целях безопасности на пит-лейн.
- 1.24. Зона действия флагового поста** – участок трассы, находящийся в зоне ответственности и действия флагов флагового поста. Начинается от первого по ходу движения кратчайшего перпендикуляра от поста к центральной линии трассы, до зоны действия следующего поста.
- 1.25. Закрытый парк (ЗП)** – зона с ограниченным доступом, находящаяся под контролем Организатора и официальных лиц, предусмотренная Регламентом этапа, куда Заявитель обязан привести свой автомобиль (свои автомобили) в соответствии с этим Регламентом. В ходе соревнования автомобиль может неоднократно вызываться в ЗП для предусмотренных Регламентом процедур (взвешивание, измерение шума, контроль топлива и т.д.).
- 1.26. Брифинг** – собрание спортсменов и/или Представителей Заявителей для получения информации от Организатора и Руководителя гонки или Рейс-Директора, если он назначен на данное многоэтапное соревнование.
- 1.27. Заявочный взнос** – денежный взнос за участие спортсмена в соревновании, устанавливаемый Регламентом соревнования и оплачиваемый в срок, указанный в нём, но не позднее окончания административных проверок, если иное не указано в Регламенте соревнования.
- 1.28. Стартовый взнос** – денежный взнос за участие спортсмена в соревновании или этапе многоэтапного соревнования, устанавливаемый Регламентом соревнования и оплачиваемый в срок, указанный в нём, но не позднее окончания административных проверок.
- 1.29. Линия старта** – начальная контрольная линия, как с хронометражем, так и без него:
- а) При старте с хода линией старта считается поперечная линия, нанесённая перед началом стартовой решётки;
 - б) При старте с места линией старта считается линия, по отношению к которой устанавливаются автомобили перед стартом.
- 1.30. Старт гонки** – момент подачи стартовой команды спортсменам.
- 1.31. Пит-стоп** – остановка в рабочей зоне пит-лейн для проведения работ, предусмотренных Регламентом соревнования. **Обязательным пит-стопом** называется пит-стоп, который спортсмены обязаны совершить, согласно Регламенту соревнования, и который может включать в себя перечень обязательных работ и



ограничения по времени выполнения.

2. НОРМАТИВНАЯ БАЗА

Нормативными документами организации и проведения кольцевых гонок являются:

- 2.1 Федеральный закон от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации»;
- 2.2 Единая Всероссийская спортивная классификация (ЕВСК);
- 2.3 Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
- 2.4 Спортивный кодекс РАФ (СК РАФ) и приложения к нему;
- 2.5 Настоящие правила организации и проведения соревнований по кольцевым гонкам (Правила);
- 2.6 Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (КиТТ);
- 2.7 Регламенты соревнований;
- 2.8 Указания Рейс-директора или Руководителя гонки в тексте брифинга для спортсменов.

Здесь и далее по тексту, в случае противоречий, распоряжения Рейс-директора (если таковой назначен РАФ на соревнования) в рамках своих компетенций будут иметь приоритет перед указаниями Руководителя гонки.

3. ПАДДОК

- 3.1. Для расстановки паддока перед началом этапа Заявители в срок, указанный в Регламенте соревнования должны направить в адрес Организатора данные о размерах технических автомобилей, палаток и т.д.
- 3.2. Организатор должен иметь план паддока с размеченными местами и назначить ответственного представителя для расстановки технических автомобилей Заявителей, палаток и т.д.
- 3.3. Заявителям запрещается начинать демонтажные работы в паддоке до окончания церемонии награждения последнего заезда, предусмотренного расписанием соревнования. При необходимости, по запросу Заявителя, Организатор может разрешить демонтажные работы раньше этого времени.

4. РАСПИСАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

- 4.1. Каждое соревнование включает несколько заездов, разделяющихся на свободные и хронометрируемые тренировки и гонки.
- 4.2. Во время соревнования проводятся, как минимум, одна тренировка и одна гонка.
- 4.3. Тренировками являются:
 - а) свободная тренировка (далее – практика);
 - б) хронометрируемая тренировка (далее – квалификация);



- в) если квалификация проходит накануне гонки, то в день гонки может проводиться дополнительная свободная тренировка (далее – разминка).

4.4. Перерыв между квалификацией и гонкой одной зачётной группы и между гонками в одной зачётной группе или объединённого заезда – не менее 1-го часа.

Минимальная продолжительность тренировок:

- а) практика не менее 10 минут;
- б) квалификация не менее 10 минут;
- в) разминка не менее 10 минут.

4.5. Расписание соревнования и последовательность заездов должны быть изложены в Регламенте соревнования (для многоэтапного соревнования – в Регламенте этапа соревнования).

5. УСЛОВИЯ ДОПУСКА СПОРТСМЕНОВ

- 5.1.** К участию в официальных соревнованиях допускаются спортсмены не моложе 16 лет (для зачётной группы «Формула 4» – не моложе 15 лет), имеющие выданную РАФ международную лицензию Пилота группы дисциплин «Circuits» или национальную Лицензию пилота, либо, при наличии Лицензии другой НАФ, удовлетворяющие требованиям ст. 4.7.2 и 6.2.7 СК РАФ, а также статьи 3.2 Приложения 2 к СК РАФ «ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ», имеющие достаточный состязательный опыт в картинге и имеющие соответствующие нагрузкам психологические и физические качества. Кандидаты рассматриваются Комитетом кольцевых гонок РАФ (далее – ККГ РАФ) по представлению Заявителя с нотариально заверенным разрешением обоих родителей или лиц, их заменяющих, на участие в соревнованиях по кольцевым гонкам.
- 5.2.** В случае если количество заявленных спортсменов в группе превысит паспортную ёмкость трассы, отбор спортсменов проводится в соответствии с Регламентом или решением Коллегии спортивных комиссаров (КСК).
- 5.3.** Спортсмены, не обладающие, по мнению Рейс-директора или Руководителя гонки достаточным уровнем подготовки и представляющие опасность для соревнующихся, могут быть решением КСК отстранены от участия в соревнованиях.
- 5.4.** Каждый спортсмен может быть заявлен на этапе многоэтапного официального соревнования в одной зачётной группе только за одну команду. Переход спортсмена из одной команды в другую разрешён между этапами.
- 5.5.** Персонал Заявителя должен быть зарегистрирован на каждом этапе во время прохождения АП. Во время нахождения в рабочей зоне пит-лейн весь персонал должен быть одет в спецодежду механиков, закрывающую открытые части тела. Рекомендован стандарт ФИА 8856-2000 или более современный (см. Приложение 15 к КитТ).

6. ЗАЯВКИ, ЗАЯВОЧНЫЕ И СТАРТОВЫЕ ВЗНОСЫ

- 6.1.** Порядок и сроки подачи заявок на участие спортсменов, Экипажей и Команд в соревнованиях подаются согласно Регламенту соревнования.



- 6.2. Принимаются заявки только установленной формы. Все без исключения графы заявочной формы должны быть заполнены. К заявке должна прилагаться копия документа об оплате заявочного/стартового взноса. Организатор имеет право отклонить Заявку с объяснением причины отказа.
- 6.3. Подписав заявку, Заявитель тем самым заявляет, что:
- принимает условия проведения соревнования;
 - признает положения нормативных документов РАФ;
 - освобождает Организатора от ответственности как за возможные убытки и ущерб, нанесённые Заявителю, его спортсмену и его имуществу во время соревнований, так и за ущерб и убытки, причинённые Заявителем, его спортсменами и персоналом третьим лицам и их имуществу.
- 6.4. Заявочные взносы за участие спортсмена в личном зачёте и в командном зачёте (если предусмотрен) Официального соревнования вносятся на расчётный счёт РАФ.
- 6.5. Наличие заявочных и стартовых взносов, а также порядок их уплаты определяется Регламентом.
- 6.6. Один и тот же спортсмен может быть заявлен не более чем в двух зачётных группах, при условии заполнения двух заявочных форм, оплаты заявочных/стартовых взносов за участие в каждой зачётной группе.
- 6.7. Спортсмен не может быть заявлен в двух Экипажах в рамках одной зачётной группы.
- 6.8. Заявочный взнос возвращается Заявителю в случаях, предусмотренных статьёй 4.10.6 СК РАФ, за исключением случаев отмены соревнования по решению КСК, принятому во время соревнования, если оно вызвано форс-мажорными обстоятельствами. Стартовый взнос возвращается по решению Организатора.

7. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ, МЕДИЦИНСКИЙ ОСМОТР, ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ

- 7.1. **Административная проверка** (далее – АП) проводится секретариатом соревнования в месте, указанном в Регламенте соревнования (для многоэтапного соревнования – в Регламенте этапа соревнования).
- 7.2. На АП в соответствии с расписанием, спортсмены или их Представители должны явиться с документами, подтверждающими их полномочия, а также документами на спортсменов и Персонал Заявителя, предусмотренными п. 7.3.
- 7.3. Представитель должен предъявить оригиналы следующих документов:
- а) лицензию Заявителя;
 - б) лицензию(-и) пилота(-ов);
 - в) действующую справку медицинского учреждения о допуске спортсмена к соревнованиям по автомобильному спорту;
 - г) страховой полис спортсмена “от травм и несчастного случая”, если таковое не предусмотрено действующей лицензией пилота;
 - д) другие документы, предусмотренные Регламентами.
- 7.4. Организатор вправе потребовать наличие страховых полисов “от травм и несчастного случая” у



Персонала Заявителя, включенного в заявку, а также гостей, приглашенных Заявителем в паддок. В этом случае Организатор обязан отразить данное требование в Регламенте соревнования (для многоэтапного соревнования – в Регламенте этапа соревнования) и обеспечить возможность оформления страховых полисов непосредственно в зоне АП.

- 7.5. По окончании АП до начала первого официального заезда зачётной группы секретариат выпускает списки заявленных спортсменов, Заявителей и команд в этой зачётной группе. Список допущенных спортсменов публикуется до начала первого официального заезда зачётной группы.
- 7.6. **Медицинский осмотр** спортсменов проводится по расписанию перед тренировочными заездами и гонками. По решению Главного врача соревнования может быть проведен медицинский осмотр любого спортсмена не позднее, чем за полчаса до его заезда. Спортсмены, не прошедшие медицинский осмотр, к участию в заезде не допускаются.
- 7.7. Организатор обязан организовать **входную техническую инспекцию (ВТИ)**. Место и время ВТИ указывается в Регламенте соревнования (для многоэтапного соревнования – в Регламенте этапа соревнования). На ВТИ представляются:
- а) автомобили, полностью готовые к соревнованию, в том числе – с обязательными надписями и рекламой;
 - б) Технический паспорт на автомобиль, участвующий в спортивных соревнованиях (СТП);
 - в) омологационные документы на автомобиль, устройства безопасности и иные элементы, которые должны быть омологированы согласно требованиям КиТТ;
 - г) экипировку спортсмена.

На своём первом соревновании сезона Заявитель заполняет акт технической инспекции и, в течение сезона, вносит в него необходимые изменения. При выявлении несоответствия автомобиля техническим требованиям указанные замечания должны быть устранены Заявителем до окончания ВТИ.

- 7.8. Представляя автомобиль и документы согласно п. 7.7 на ВТИ Заявитель тем самым подтверждает соответствие заявленного автомобиля техническим требованиям.
- 7.9. **Предстартовая техническая инспекция (ПТИ)** проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде автомобилей на трассу с целью проверки готовности автомобилей, оборудования безопасности и экипировки спортсменов к заезду.
- 7.10. **Текущая техническая инспекция** (далее – ТИ) может быть организована во время соревнования несколько раз, если КСК сочтёт это необходимым самостоятельно или по предложению Технического делегата или, в его отсутствие, Технического комиссара. Технические делегат и/или Технический комиссар имеет право отдавать распоряжения относительно процедур, связанных с проведением проверок в Закрытом парке. Здесь и далее по тексту, распоряжения Технического делегата (если таковой назначен РАФ на соревнование) всегда будут иметь приоритет.
- 7.11. Во время ВТИ и ТИ судьи вправе маркировать и пломбировать автомобиль, его узлы и агрегаты, в том числе двери, капот, багажник и крышку бензобака, если это предусмотрено Регламентом, Техническими требованиями или по решению КСК.
- 7.12. Возможность и условия замены двигателя или других узлов и агрегатов на автомобиле определяются Регламентом.
- 7.13. Присутствие спортсмена на ВТИ при проверке правильности использования оборудования и экипировки безопасности обязательно.



- 7.14.** Автомобили, не прошедшие ПТИ соответствующего заезда, к участию в данном заезде не допускаются.
- 7.15.** После завершения квалификации и с момента пересечения линии финиша при завершении гонки автомобили находятся в режиме ЗП, а спортсмены обязаны привести их в ЗП по маршруту, указанному Организатором, для проведения ТИ (маршрут должен быть вывешен на Официальном табло). Спортсмен, уклонившийся от этого предписания, подлежит, как минимум, следующему наказанию:
- а)** после квалификации – аннулирование результата;
 - б)** после гонки – аннулирование результата.

После постановки автомобиля в ЗП спортсмен должен установить рулевое колесо на место, перевести коробку передач в нейтральное положение, отключить стояночный тормоз и покинуть ЗП, если не будут назначены проверки, на которых он обязан присутствовать.

- 7.16.** Организатор (до начала АП) или КСК, вправе определить отдельное от основного ЗП место постановки автомобиля спортсмена при условии возможности контроля соблюдения режима ЗП официальными лицами.
- 7.17.** Режим Закрытого парка действует в соответствии с п. 8.6 СК РАФ. Любые работы в ЗП запрещены, за исключением специально разрешенных Техническим делегатом или Техническим комиссаром.
- 7.18.** В ЗП Технический делегат или Технический комиссар вправе потребовать от Заявителя проведение демонтажных работ, связанных с необходимостью контроля соответствия автомобиля заявленной группе, если это предусмотрено Регламентами или решением КСК. Заявитель должен обеспечить разборку автомобиля до того состояния, которого потребует Технический комиссар.
- 7.19.** Автомобили остаются в режиме ЗП до истечения срока подачи протестов и распускаются из ЗП по решению Рейс-директора или Руководителя гонки. КСК может задержать любой автомобиль в ЗП на более длительный срок. В любом случае, Представитель, прибыв в ЗП, чтобы забрать свой автомобиль, должен запросить Технического комиссара, может ли он сделать это.
- 7.20.** Каждый автомобиль во время технических инспекций и при движении на взвешивание, в ЗП или в зону, обозначенную для церемонии подиума, должен сопровождаться не более чем двумя механиками и Представителем, которые самостоятельно (или при помощи Представителя) по требованию Технического комиссара должны представить необходимые документы и произвести необходимые работы с автомобилем. В случае необходимости, Технический комиссар может допустить к работам с автомобилем дополнительный персонал. Никакие другие лица, заявленные Заявителем, не могут приближаться к автомобилю под угрозой аннулирования результата их спортсмена.
- 7.21.** При проведении процедуры демонтажа и разборки агрегатов имеют право присутствовать только официальные лица и персонал Заявителя, агрегаты чьего автомобиля подвергаются демонтажу и разборке. В случае проведения данных процедур по причине поданного протеста может присутствовать так же Представитель подателя протеста.

8. ВЗВЕШИВАНИЕ

- 8.1.** В течение соревнования может быть проверен вес любого участвующего в нем автомобиля и спортсмена.
- 8.2.** Постановка автомобиля на весы своим ходом, работающий двигатель или его запуск на весах, выезд с них своим ходом запрещены. Автомобиль закатывает на весы спортсмен и персонал Заявителя под



контролем технических контролёров.

8.3. Во время практики:

- а)** По решению КСК или Технического делегата любой автомобиль, заезжающий на пит-лейн, может быть остановлен для процедуры взвешивания;
- б)** Спортсмен, чей автомобиль выбран для взвешивания, должен направить свой автомобиль в зону весового контроля, затем заглушить двигатель, после чего персонал Заявителя должен закатить автомобиль на весы.
- в)** Автомобиль может быть взвешен, как со спортсменом, так и без него. Экипировка спортсмена в момент взвешивания должна быть на нем, либо взвешена с автомобилем. Также может быть осуществлён визуальный осмотр автомобиля и экипировки спортсмена;
- г)** В случае несоответствия, результаты взвешивания и осмотра выдаются спортсмену под роспись;
- д)** Автомобиль и спортсмен не могут покинуть зону весового контроля без разрешения Технического комиссара.

8.4. Во время и после квалификации и после гонки:

- а)** Каждый автомобиль, прошедший зачётную дистанцию, должен быть взвешен;
- б)** При взвешивании автомобилей вместе с спортсменом, спортсмены, участвующие в соревновании, должны быть в полной гоночной экипировке, как они участвуют в соревновании. Если какой-то элемент экипировки снят, то он должен быть взвешен вместе с автомобилем;
- в)** Результат взвешивания автомобиля заносят в протокол взвешивания;
- г)** Если автомобиль не способен достичь зоны взвешивания своим ходом, то он доставляется туда под контролем судей;
- д)** Спортсмен и / или автомобиль не могут покидать зону взвешивания без согласия Технического комиссара;
- е)** Если при взвешивании вес оказывается менее обозначенного в технических требованиях, результат заезда данного спортсмена аннулируется.

8.5. Никакая смазка, жидкость, газ или другая субстанция или материя какой бы то ни было природы, не может быть добавлена, помещена или заменена в автомобиле, после завершения квалификации или после пересечения линии финиша гонки или если он выбран для взвешивания после практики, а также во время самой процедуры взвешивания (за исключением действий Технических контролёров в пределах их официальных полномочий).

8.6. Только Технические контролёры, Официальные лица и два Механика с Представителем могут находиться в зоне взвешивания. Не допускается никакое вмешательство любого рода, если оно не санкционировано этими Официальными лицами.

9. СТАРТОВЫЕ НОМЕРА, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАДПИСИ, РЕКЛАМА

9.1. Стартовые номера спортсменам присваиваются в соответствии с Регламентом. Не допускается применение стартовых номеров из одного или нескольких нулей («0», «00», ...).



9.2. Обязательными надписями на автомобиле являются:

- а)** эмблемы и надписи, размеры и размещение которых указаны в Регламенте;
- б)** фамилия и имя спортсмена, и изображение государственного флага, которые должны размещаться на передних крыльях (высота букв не менее 40 мм) или задних боковых стёклах (высота букв не менее 50 мм) с обеих сторон легкового автомобиля и на боковых наружных поверхностях кокпита гоночного автомобиля (высота букв не менее 30 мм);
- в)** стартовые номера (ст.8.7 СК РАФ). На легковых автомобилях – на лобовом и заднем стекле и передних дверях, на гоночных – на носовом обтекателе, на боковых сторонах кокпита или концевых шайбах заднего антикрыла. Цвет – тёмные цифры на светлом фоне или светлые цифры на тёмном фоне. Наилучшее сочетание – чёрные цифры на белом фоне. Если не оговорено иное, номер на лобовом и заднем стекле должен быть в виде белых цифр высотой не менее 200 мм, а фон не применяется.

9.3. Обязательные надписи должны быть нанесены на автомобиль до ВТИ (если Регламентом предусмотрена возможность наличия запасного автомобиля, соответствующие обязательные надписи должны быть нанесены перед выездом на трассу) и сохраняться на протяжении всего соревнования. Контроль обязательных надписей может проводиться перед выездом на трассу вплоть до линии выезда из пит-лейн. В случае отсутствия обязательных надписей автомобиль может быть не допущен к заезду.

9.4. Если во время соревнования выяснится, что на автомобиле отсутствует хотя бы одна обязательная надпись, спортсмен может быть наказан в соответствии с Регламентами.

9.5. Заявители вправе размещать на своём автомобиле любую рекламу, если она:

- а)** не запрещена законодательством РФ;
- б)** не закрывает обзор с места спортсмена;
- в)** не противоречит нормам морали и этики;
- г)** не является политической или религиозной по своей сути;
- д)** не носит оскорбительного характера;
- е)** не занимает места стартовых номеров и обязательных надписей;
- ж)** не противоречит Регламентам.

9.6. Развертывание Заявителем любой рекламы и рекламной торговли, организация промо-акций на автодроме производится на основании письменного разрешения Организатора или Промоутера.

10. ИНФОРМАЦИОННОЕ ТАБЛО, ИНФОРМАЦИЯ

10.1. Только Рейс-директор Руководитель гонки и Главный секретарь соревнования вправе давать официальную информацию о соревновании.

10.2. Официальное табло соревнования (см. п. 1.13) находится в компетенции Секретариата соревнования. Дублирующие табло может располагаться в парк-стоянке и пресс-центре. Место расположения основного и дублирующих табло указывается в Регламенте этапа. Допускается использование электронного табло информации доступного всем Заявителям и спортсменам, участвующим в соревновании.



11. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

- 11.1.** Спортсменам запрещено двигаться на своём автомобиле в направлении противоположном движению гонки, если только это не необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции.
- 11.2.** Только трасса и только в отведённое расписанием соревнований время может быть использована для тренировок и гонок. Спортсмен несет ответственность совместно и отдельно с Заявителем за соблюдение всех положений СК РАФ, настоящих Правил и Регламентов соревнования, а также других нормативных документов соревнования.
- 11.3.** При остановке на трассе и невозможности продолжать движение или получить инструкции от официальных лиц, спортсмен обязан немедленно покинуть автомобиль и наиболее безопасным путём переместиться за первую линию защиты трассы. Перед этим рулевое колесо должно быть установлено на место, коробка передач поставлена в нейтральное положение (если только автомобиль не находится на наклонной поверхности), а главный выключатель всех электрических цепей поставлен в положение «выключено».
- 11.4.** В случае, когда квалификация состоит из двух частей, разделенных перерывом, все автомобили, остановившиеся на трассе во время её первой части должны быть доставлены в обозначенное место эвакуации во время перерыва, и они могут принять участие во второй её части.
- 11.5.** Каждый заявитель должен иметь в своём распоряжении не менее двух исправных огнетушителей с массой огнегасящего вещества не менее 5 кг для тушения горючих жидкостей на каждый автомобиль.
- 11.6.** Работы с автомобилем могут производиться только в паддоке, боксах, рабочей зоне пит-лейн (во время заезда соответствующей зачётной группы) и на стартовой решётке во время предстартовой процедуры согласно п.15.1.2. Замена узлов, агрегатов и / или деталей на стартовой решётке во время предстартовой процедуры разрешены только по согласованию с Техническим комиссаром.
- 11.7.** За исключением случаев, когда это специально разрешено СК РАФ, Рейс-директором или Руководителем гонки, никто кроме спортсмена, официальных лиц и персонала аварийно-спасательных служб не может дотрагиваться до остановившегося на трассе автомобиля, если он не на стартовой решётке.
- 11.8.** Когда трасса закрыта Руководителем гонки, никто не должен быть допущен на трассу, кроме судей дистанции, выполняющих свои обязанности, спортсменов, участвующих в соответствующем заезде и их механиков во время расстановки автомобилей на стартовой решётке, действующих под руководством судей дистанции. Период закрытия трассы длится всё время с момента проезда закрывающего автомобиля дистанции с красными проблесковыми маячками или с красным флагом до момента проезда открывающего автомобиля маршрута с зелёными проблесковыми маячками или с зелёным флагом.
- 11.9.** В ходе гонки двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля, за исключением рабочей зоны пит-лейн, где допускается использование внешнего пускового устройства. В ходе предстартовой процедуры допускается использование внешнего пускового устройства на стартовой решётке.
- 11.10.** Спортсмены, принимающие участие в любых заездах, должны носить экипировку, указанную в Приложении 15 к КиТТ или в Регламенте соревнования (но не ниже требований Приложения 15 к КиТТ).
- 11.11.** На пит-лейн действует ограничение скорости движения, равное 60 км/ч, или согласно решению КСК.
- 11.12.** Фары (если предусмотрены конструкцией автомобиля) и задние фонари, а также, если требуется по техническим требованиям к автомобилям этой зачётной группы, задние противотуманные фонари



должны быть включены всегда, когда автомобиль движется по трассе на дождевых шинах, хотя бы на одной оси, если такое разрешено техническими требованиями, или статус трассы «Дождь». Если фара / фонарь выходит из строя после подачи стартовой команды, останавливать такой автомобиль нет необходимости.

- 11.13.** Если спортсмен оказался участником аварии, он не должен покидать автодром без разрешения КСК.
- 11.14.** В течение тренировки на выезде с пит-лейн должен быть работоспособный светофор с зелёными и красными световыми сигналами (в случае выхода светофора из строя – находиться судья с зелёным и красным флагом).
- 11.15.** В течение заезда спортсмены могут покидать пит-лейн по своему усмотрению при зелёном сигнале светофора или зелёном флаге судьи на выезде с пит-лейн.
- 11.16.** Официальные указания подаются спортсменам посредством сигналов, приведенных в подразделе 3 раздела 5.2 («РЕКОМЕНДАЦИИ ПО НАБЛЮДЕНИЮ ЗА ТРАССОЙ И РАБОТЕ СУДЕЙСКИХ ПОСТОВ») Главы 5 СК РАФ «Трассы и места проведения соревнований». Для информирования спортсменов Персонал Заявителя ни в коем случае не должен использовать флаги, аналогичные сигнальным.
- 11.17.** Заявитель во время заезда заявленного спортсмена обязан обеспечить присутствие своего Представителя в зоне, предназначенной для этого и оговоренной в Регламенте соревнования (для многоэтапного соревнования – в Регламенте этапа соревнования).
- 11.18.** В случае возникновения на автомобиле, находящемся на трассе, неисправности, представляющей опасность для спортсмена и окружающих, Рейс-директор или Руководитель гонки обязан остановить данный автомобиль черным флагом с оранжевым кругом и незамедлительно информировать об этом Представителя Заявителя.
- 11.19.** В случае возникновения опасности на трассе судья на посту показывает взмахами жёлтый флаг. Обгон в зоне действия жёлтого флага (концом зоны является зелёный флаг, показываемый на судейском посту, следующим за опасностью) запрещен. Спортсмен должен снизить скорость до безопасной и не изменять дистанцию до впереди идущего автомобиля. Обгоном в зоне действия жёлтого флага считается исчезновение зазора между автомобилями.
- 11.20.** Если спортсмен при въезде в зону действия желтых флагов в целях безопасного замедления допустил исчезновение зазора с впереди идущим автомобилем, то он должен незамедлительно снизить скорость и занять место за автомобилем, обгон которого начался. Зазор между автомобилями должен образоваться не позднее завершения зоны действия желтого флага.
- 11.21.** Если спортсмен совершил обгон в зоне действия желтого флага и это не создало опасной ситуации, то допускается вернуть позицию, для чего необходимо продемонстрировать данные намерения, плавно снизив скорость, сместившись с траектории. Возврат позиции следует выполнить в течении одного круга после завершения зоны желтого флага. Если возврат позиции не был выполнен, Рейс-директор или Руководитель гонки может проинформировать такого спортсмена через Представителя о необходимости его выполнить.
- 11.22.** Решение о применении «дождевых» шин принимает Рейс-директор или Руководитель гонки. В этом случае на всех автомобилях должны быть установлены указанные шины. Менять шины разрешается после прохождения спортсменом одного круга в данном заезде. В случае, если о применении «дождевых» шин не объявлено, Заявитель принимает решение о применении шин самостоятельно.



12. СВОБОДНЫЕ ХРОНОМЕТРИРУЕМЫЕ ТРЕНИРОВКИ. КВАЛИФИКАЦИЯ, РАЗМИНКИ

- 12.1.** Продолжительность и последовательность тренировок определяются Регламентом.
- 12.2.** Обязательность участия в квалификации оговаривается в Регламенте.
- 12.3.** Если участие в квалификации не обязательно, то спортсмены, не имеющие результата в квалификации, должны стартовать после спортсменов, которые такой результат имеют.
- 12.4.** Интервал между концом свободной тренировки и началом квалификации в течение одного дня должен указываться в Регламенте.
- 12.5.** Рейс-директор или Руководитель гонки может остановить или нейтрализовать заезд в целях обеспечения безопасности спортсменов, зрителей и Официальных лиц. В этом случае, на линии финиша будет показан красный флаг, и включены жёлтые мигающие сигналы светофора. Одновременно с этим красные флаги будут показаны на всех судейских постах. Все автомобили должны немедленно снизить скорость и без обгонов, соблюдая меры предосторожности, вернуться в боксы, паддок, при размещении в нём или специально указанное на Брифинге место в рабочей зоне пит-лейн; остановка на полосе движения пит-лейн запрещена. Автомобили, не способные вернуться в боксы самостоятельно, должны быть эвакуированы в место эвакуации.
- 12.6.** Рейс-директор или Руководитель гонки может неоднократно прерывать тренировку (квалификацию) на время, которое по его усмотрению необходимо по требованиям безопасности во время свободных тренировок (практики) Рейс-директор или Руководитель гонки с согласия Спортивных Комиссаров может принять решение не возобновлять практику после остановки. Если, по мнению КСК, остановка квалификации создана преднамеренно, результат спортсмена, действия которого привели к остановке квалификации, аннулируются.
- 12.7.** В случае непредвиденных обстоятельств КСК вправе сократить время квалификации до 10 минут.
- 12.8.** Никакой протест относительно причин прерывания тренировки, квалификации или разминки или изменения длительности заезда (см. 12.6-12.7) не принимается.
- 12.9.** Все круги, пройденные во время хронометрируемой тренировки, принимаются во внимание для определения стартовой позиции спортсмена. Порядок расстановки автомобилей на стартовой решётке определяется Регламентом.
- 12.10.** После окончания тренировки, квалификации или разминки спортсмены могут пересечь линию финиша (хронометража) один раз.
- 12.11.** Использование трассы для тренировок вне отведенного Регламентом этапа для этого времени влечёт немедленное исключение нарушителя из соревнования.
- 12.12.** Никакие результаты тренировок и разминок не могут быть учтены при подведении окончательного результата соревнования.
- 12.13.** Если участие в квалификации обязательно, то спортсмены, не имеющие результата в квалификации, могут быть допущены к гонке только по решению КСК при соблюдении условий данных в п.14.1.



13. БРИФИНГ

- 13.1.** Брифинг проводится перед официальными тренировками.
- 13.2.** Брифинг должен состояться в определённом для этого Регламентом этапа месте. Все спортсмены, которые допущены к участию в официальных заездах, и их Представители обязаны присутствовать на Брифинге всё время его проведения.
- 13.3.** Если Рейс-Директор или Руководитель гонки может провести дополнительный Брифинг. Время и место проведения дополнительного Брифинга должно быть объявлено спортсменам и Представителям заранее.

14. СТАРТОВАЯ РЕШЁТКА

- 14.1.** К старту в гонке не допускаются спортсмены, не проехавшие 3-х последовательных кругов в любой из тренировок. Спортсмен может быть допущен к старту решением КСК на основании рапорта Рейс-директора или Руководителя гонки при следующих условиях:
 - а)** не будет превышена ёмкость трассы;
 - б)** спортсмен обладает соответствующим соревновательным опытом и знанием трассы;
 - в)** спортсмен, допущенный таким образом, должен занимать последнюю стартовую позицию.
- 14.2.** Спортсмены стартуют в гонках согласно стартовым ведомостям, утвержденными КСК. 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 решётка должна быть соответственно сомкнута, а стартовая ведомость изменена и утверждена КСК заново. Окончательная расстановка на стартовой решётке должна быть опубликована не позднее, чем за 45 минут до старта соответствующей гонки.
- 14.3.** Если иное не указано в Регламенте, стартовая решётка составляется в соответствии лучшим временем прохождения круга в квалификации каждого спортсмена. Если два или больше спортсмена показывают одинаковое лучшее время, приоритет получает тот спортсмен, который показал это время первым.
- 14.4.** Место расположения первой стартовой позиции определено паспортом и лицензией на трассу.
- 14.5.** Стартовая решётка должна быть нанесена в шахматном порядке, а дистанция между соседними позициями должна быть не меньше 6 метров. Точное расстояние указывается в Паспорте на трассу и публикуется в Регламенте этапа. По решению Спортивных комиссаров может применяться расстановка параллельными рядами (расстановка «2-2-2») без применения шахматного порядка.
- 14.6.** Въезд на стартовую решётку должен быть закрыт за пять минут до назначенного в расписании времени начала круга прогрева. После этого времени любой автомобиль, уже находящийся на трассе, но не занявший свою позицию на стартовой решётке, должен занять последнюю стартовую позицию и стартовать с неё. Автомобили не успевшие выехать на трассу будут стартовать с пит-лейн.



15. ПРОЦЕДУРА СТАРТА

15.1. Старт

- 15.1.1.** Стартовый сигнал подаётся погашением красных огней стартового светофора. Порядок работы огней светофора должен быть описан в Регламенте, если он отличается от стандартного порядка, предписанного документом «Работа светофоров во время официальных соревнований по кольцевым гонкам», публикуемого отдельно. Все, кроме маршалов пит-лейн и официальные лица, чьи непосредственные обязанности связаны с нахождением там, должны покинуть сигнальную платформу и Полосу движения, когда автомобили уйдут на прогревочный круг. Вернуться можно после прохождения медицинского автомобиля быстрого реагирования (medical car), замыкающим пелетон, стартовой линии, при условии, что стартовая команда дана.
- 15.1.2.** За 15 минут перед назначенным временем начала прогревочного круга, после показа таблички «15 минут», автомобили могут покидать пит-лейн, совершая ознакомительные круги, после чего они должны остановиться на стартовой решётке в порядке, предусмотренном стартовой расстановкой, и заглушить свои двигатели. Остановки во время прохождения ознакомительных кругов запрещены. Если они совершают больше, чем один ознакомительный круг, автомобили должны обязательно проезжать через пит-лейн, принимая во внимание, что полосу движения могут пересекать люди, следующие на стартовую решетку или возвращающиеся с неё. Сквозной проезд через стартовую решетку запрещен. Все работы, связанные с монтажом / демонтажом деталей, должны быть завершены до подачи сигнала 5 минутной готовности. На стартовой решётке запрещены сварочные работы и работа с топливными системами. Любые работы должны исключать возможный разлив технических жидкостей на полотно трассы.
- 15.1.3.** За 5 минут до назначенного времени начала прогревочного круга выезд с пит-лейн и въезд на стартовую решётку, должны быть закрыты. Если автомобиль в это время уже находился на трассе, то он должен стартовать с последней стартовой позиции. Любой автомобиль, который остался в боксах, может стартовать из пит-лейн. Он может двигаться к выезду из пит-лейн только со спортсменом за рулем. Автомобиль, не успевший выехать на трассу до показа таблички «5 минут», остаётся на пит-лейн. Он сможет стартовать из пит-лейн по команде Судьи на выпуске, после подачи стартовой команды и только вслед за последним стартовавшим автомобилем. Порядок расстановки в очереди у линии выезда из пит-лейн – по порядку прибытия автомобилей.
- 15.1.4.** 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 минут»: см. 15.1.2 выше;
 - б)** Табличка «5 минут»: см. 15.1.3 выше. При подаче сигнала 5 минут все, исключая спортсменов, Официальных лиц и технического персонала команд должны покинуть стартовую решётку. После подачи этого сигнала все автомобили на стартовой решётке должны находиться с установленными колёсами. После подачи этого сигнала замена шин может производиться только на пит-лейн;
 - в)** Табличка «3 минуты»: до подачи стартовой команды осталось три минуты. Автомобили должны стоять на колёсах.



- г) Табличка «1 минута»: двигатели должны запускаться спортсменами, сидящими в своих автомобилях или механиками. Технический персонал команды должен покинуть стартовую решётку до показа таблички «15 сек».
- д) Табличка «15 сек»: через 15 секунд после показа этой таблички зелёный флаг показывают взмахами перед решёткой, что служит командой автомобилям начать прогревочный круг.

- 15.1.5.** Любой спортсмен, который неспособен стартовать на прогревочный круг должен сигнализировать об этом. После того, как все автомобили стартовали на прогревочный круг, с разрешения судей его механики, если это необходимо для запуска двигателя, могут толкать автомобиль по трассе. Такой автомобиль может стартовать на прогревочный круг, но ему запрещено обгонять другие движущиеся автомобили. Если двигатель не запустился, он должен быть перемещен толканием в пит-лейн (по маршруту, указанному на Брифинге, где механики смогут продолжить попытки завести его).
- 15.1.6.** На прогревочном круге автомобили могут следовать за автомобилем безопасности (на котором включены жёлтые огни) с заданным им темпом по трассе, используя всю её ширину и сохраняя стартовый порядок. Автомобиль, стартующий с первой позиции, держит дистанцию до автомобиля безопасности, приблизительно в 20 метров. В течение прогревочного круга запрещено резкое ускорение, имитирующее старт, а строй должен быть плотный насколько это возможно. Любые остановки на прогревочном круге запрещены. Обгон запрещён, за исключением указанного в п.15.1.7 и п.15.1.9. В этом случае спортсмену, следовавшему за ним, разрешается занять образовавшееся свободное место перед собой. За обгон на прогревочном круге спортсмен будет наказан в гонке. Обгоном на прогревочном круге считается исчезновение зазора между автомобилями.
- 15.1.7.** Спортсмены могут обогнать автомобиль, который значительно задержался при покидании позиции на стартовой решётке. Задержавшиеся спортсмены так же могут обгонять, для того чтобы восстановить первоначальный стартовый порядок с соблюдением требований п.15.1.8. При этом для старта «с хода» - с учётом пункта 15.3.1.
- 15.1.8.** Любой спортсмен, задержавшийся на стартовой решётке, не должен обгонять другие движущиеся автомобили, если он не смог покинуть стартовую позицию (база автомобиля не вышла за поперечную линию стартовой ячейки), когда все остальные автомобили пересекли линию старта, в этом случае он должен занять место позади пелетона автомобилей, движущихся за автомобилем безопасности. Если такая задержка произошла у более чем одного спортсмена, то они должны выстроиться в том порядке, в котором они покинули стартовую решётку.
- 15.1.9.** Спортсмены, которые не могут поддерживать темп автомобиля безопасности, обязаны сместиться к краю трассы, поднять руку или, при полной остановке, приоткрыть дверь и пропустить всех. Им запрещено обгонять с целью вернуть свою позицию.
- 15.1.10.** В течении ознакомительных и прогревочных кругов, любой автомобиль, который получил повреждения или ему была оказана посторонняя помощь, должен заехать на пит-лейн. Спортсмен может продолжить предстартовую процедуру после осмотра техническими контролёрами. После сигнала «5 минут» такой Спортсмен должен стартовать с пит-лейн.
- 15.1.11.** Любой автомобиль, который не сможет стартовать на прогревочный круг или сохранить стартовый порядок во время его выполнения должен стартовать в гонке с последней стартовой позиции и должен быть неподвижен (при старте с места) в момент включения красных сигналов стартового



светофора. Если автомобиль в этот момент находился в движении, он должен заехать на пит-лейн и может стартовать оттуда как предписано в п.15.1.3 или быть убран с трассы в наиболее безопасное место.

- 15.1.12.** В ходе процедуры старта, в любой момент, начиная с момента показа таблички «15 минут», старт может быть задержан. В этом случае спортсменам подаётся сигнал табличкой с надписью «СТАРТ ЗАДЕРЖАН». В случае уже начавшегося прогревочного круга автомобиль безопасности снижает скорость и останавливается на стартовой решётке, за ним останавливаются все автомобили в порядке, определённом стартовой ведомостью. Отставшие во время прогревочного круга автомобили могут занять на стартовой решётке свои места, однако автомобили, находящиеся вне трассы или неспособные самостоятельно по ней двигаться, должны быть перемещены в обозначенное место эвакуации.
- 15.1.13.** После устранения причин задержки весь предстартовый отсчёт и вся процедура старта повторяется с подачи сигнала «5» за исключением п.15.4 ниже.
- 15.1.14.** Организатор обязан обеспечить съёмку минимум двумя видеокамерами процесса старта от показа таблички «5 минут» до покидания последним автомобилем стартовой решётки. В поле видимости хотя бы одной камеры должна быть вся стартовая решетка и стартовый светофор. Рекомендуется, чтобы обе видеокамеры записывали и показывали на экране текущее время. Камеры должны быть синхронизированы, либо на обоих камерах должен быть виден момент подачи стартовой команды (допускается использовать дублирующий основной светофор сигнал).

15.2. Старт с места

- 15.2.1.** Для гонки со стартом с места, впереди соревнующихся автомобилей на прогревочном круге может находиться автомобиль безопасности, а пелетон сопровождаться сзади автомобилем быстрого вмешательства. Спортсмены, возвращающиеся на стартовую решётку после прогревочного круга, должны остановиться на предназначенных для них местах на стартовой решётке в пределах обозначенных стартовых позиций, не выключая двигатели. Как только все автомобили займут свои позиции и остановятся, Рейс-директор, Руководитель гонки или назначенный судья старта показывает табличку «10 секунд», а пятью секундами позже – запускает последовательное загорание пяти красных секций один за другим, согласно Приложению 2 «Работа светофоров и звуковых сигналов на официальных соревнованиях». Через 2...3 секунды, после того как загорятся все красные секции светофора, подаётся стартовая команда погашением всех красных огней светофора. С этого момента начинается хронометраж гонки. Точная процедура стартовой команды должна быть описана в Регламенте этапа.
- 15.2.2.** В случае необходимости в конце прогревочного круга, Рейс-директор или Руководитель гонки может дать указание проехать дополнительные прогревочные круги (п. 15.2.4. ниже). Если были пройдены дополнительные прогревочные круги, дистанция гонки сокращается на количество пройденных дополнительных прогревочных кругов, либо, если длительность гонки определяется временем, время гонки может быть уменьшено.
- 15.2.3.** Если в момент постановки на стартовую решётку в конце прогревочного круга, у автомобиля возникла проблема, из-за которой он не может стартовать, но при этом он не мешает другим спортсменам занять свои места на решётке, спортсмен такого автомобиля должен немедленно привлечь внимание судей до момента подачи стартовой команды - подать сигнал, подняв руку или приоткрыв дверь. Старт не отменяется. Судья с ближайшего поста должен предупреждать



жёлтым флагом движущиеся автомобили. После этого спортсмен должен будет следовать процедуре, изложенной выше в ст. 15.1.11. Другие автомобили должны сохранять свои позиции на стартовой решётке и не занимать освободившиеся места.

15.2.4. Если проблема возникает, когда автомобили достигли стартовой решётки 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 Рейс-директор или Руководитель гонки считает, что необходим дополнительный прогревочный круг, то через 2 секунды после включения жёлтых мигающих световых сигналов, означающих прерывание стартового отсчёта, включаются зелёные световые сигналы, а на линии старта показывается табличка «ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОГРЕВОЧНЫЙ КРУГ» («EXTRA FORMATION LAP»).

б) Если возникли проблемы, при которых гонка не может стартовать, и Рейс-директор или Руководитель гонки принимает решение задержать старт:

включаются жёлтые мигающие световые сигналы, означающие прерывание стартового отсчёта, и, в случае если пятисекундный отсчёт начался, красные световые сигналы остаются включёнными в положении на момент прерывания процедуры старта, а на линии старта показывается табличка «СТАРТ ЗАДЕРЖАН» («START DELAYED») и, при необходимости, красный флаг. Все двигатели должны быть выключены, а процедура старта, после устранения всех возникших проблем, повторяется с сигнала «5 минут».

в) Если старт был задержан (случай б), то дистанция гонки уменьшается согласно 15.2.2 (новый прогревочный круг считается дополнительным).

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

д) Если спортсмен не сможет запустить двигатель, его механики могут попытаться запустить его на пит-лейне. Если двигатель завёлся, спортсмен может присоединиться к гонке в соответствии со ст. 15.1.3. Спортсмен и механики должны следовать инструкциям судей дистанции и технических контролёров во время такой процедуры.

15.2.5. Если применяются положения приведённой выше Статьи 15.2.4.в) дистанция гонки, тем не менее, будет считаться полной, независимо от того, как часто эта процедура повторяется и насколько она укоротилась.

15.2.6. Никакая дозаправка на стартовой решётке не допускается, даже если проводится больше одной процедуры старта согласно.

15.2.7. Любое перемещение автомобиля с начала включения и до момента погашения красных огней стартового светофора является фальстартом.

15.3. Старт с хода

15.3.1. Для гонки со стартом с хода, впереди соревнующихся автомобилей на прогревочном круге



должен находиться автомобиль безопасности, а пелетон может сопровождаться сзади автомобилем быстрого вмешательства. Когда автомобиль безопасности погасил жёлтые огни, спортсмены должны образовать две плотные колонны, выдерживая безопасную дистанцию, а спортсмены, задержавшиеся на старте, но имеющие право занять свои позиции – должны уже быть на своих позициях. Если такой автомобиль не успел занять свою позицию, он должен сместиться с траектории движения колонн, безопасно снизить скорость и занять место в конце пелотона. Оба автомобиля в первом ряду должны двигаться, не опережая друг друга, с постоянной скоростью, задаваемой автомобилем безопасности. За исключением случая, описанного выше, 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.

- 15.3.2.** Если Рейс-директор или Руководитель гонки считает, что колонны плотные, он подаёт команду автомобилю безопасности покинуть трассу. Автомобили продолжают самостоятельно двигаться по трассе двумя параллельными колоннами по размеченным позициям стартовой решётки к линии старта, поддерживая скорость, заданную автомобилем безопасности. На стартовом светофоре горят красные огни.
 - 15.3.3.** Стартовой командой является момент полного выключения всех красных огней стартового светофора. Сигнал старта подаётся, когда первые автомобили находятся не ближе 50 метров от стартовой линии. Обгон запрещён, пока не будет дан сигнал старта.
 - 15.3.4.** Если спортсмены нарушили порядок или возникли другие препятствия, то до окончания прогревочного круга Рейс-директор или Руководитель гонки может обязать автомобиль безопасности пройти дополнительный прогревочный круг. В этом случае он продолжает движение с включенными жёлтыми огнями. Такое решение может приниматься Рейс-директор или Руководителем гонки неоднократно, до тех пор, пока спортсмены не подойдут к линии старта в строгом порядке.
 - 15.3.5.** Если после ухода автомобиля безопасности старт не дан – красные огни в светофоре продолжают гореть. Все судейские посты показывают жёлтые флаги. Лидер должен двигаться по трассе, сохраняя скорость, а все остальные – свои места, как на прогревочном круге, пока лидер не догонит автомобиль безопасности, после чего процедура старта будет продолжена.
 - 15.3.6.** 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.
 - 15.3.7.** Дистанция гонки сокращается на количество пройденных дополнительных прогревочных кругов, либо, если длительность гонки определяется временем, время гонки может быть уменьшено на эквивалентное время, определённое с учётом длины круга и объявленное на Брифинге.
- 15.4.** При принятии решения о применении «дождевых шин» после показа таблички «5 минут», но до подачи стартовой команды, Заявителям даётся возможность заменить шины на «дождевые». Показывается табличка «Старт задержан» («START DELAYED») и процедура отсчёта времени перед стартом начинается вновь с 15-минутной готовности.



16. ОСТАНОВКА ГОНКИ

16.1. Если возникла необходимость остановить гонку, Рейс-директор или 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 Рейс-директор или Руководитель гонки (или в его отсутствии его заместитель). Когда сигнал остановки дан, все автомобили должны незамедлительно снизить скорость и проследовать в направлении расположения линии красного флага или к тому месту перед стартовой решеткой, где находится судья с красным флагом, принимая во внимание, что:

- а) классификация в гонке или порядок расположения спортсменов при её возобновлении определяется по полным кругам, которые прошёл 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) любой спортсмен, заехавший на пит-лейн или чей автомобиль был перемещен на пит-лейн, после остановки гонки, без указания Рейс-директора или Руководителя гонки будет наказан по решению Рейс-директора или КСК.
- ж) Рейс-директор или Руководитель гонки, может разрешить механикам под контролем судей дистанции/маршалов 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 (см. ст. 17.2), в пит-лейн или проследуют в закрытый парк.

Если в момент остановки гонки автомобиль или несколько автомобилей находились на пит-лейн, то по команде Руководителя гонки после устранения причин её остановки они совершают круг и направляются на стартовую решётку.

16.2. 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, должна применяться Статья 17.1.

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, должна применяться Статья 17.2.

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



17. ПОВТОРНЫЙ СТАРТ ГОНКИ

17.1. Случай А:

- а) Первоначальный старт аннулируется и не принимается во внимание.
- б) Дистанция повторно стартовавшей гонки остается полной.
- в) 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). Спортсмены, не вышедшие на повторный старт, считаются не стартовавшими в гонке.
- г) После устранения причин остановки гонки процедура старта начинается с сигнала 5-ти минутной готовности.

17.2. Случай Б:

- а) Гонка будет считаться состоящей из двух частей. Первая считается финишировавшей, когда лидирующий автомобиль пересёк линию финиша на предпоследнем круге перед остановкой гонки.
- б) Дистанция второй части должна быть равной установленной дистанции гонки за вычетом первой части при этом круг, на котором произошла остановки гонки, не принимается в расчёт. В случае, если длительность гонки определяется временем, то длительность второй части определяется по времени прохождения лидером точки (сектора) по которому, согласно в) ниже будет происходить определение положения автомобилей для старта второй части гонки.
- в) 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.
- г) Только автомобили, которые приняли участие в первой части, имеют право стартовать во второй, и только если они возвратились на стартовую решётку или боксы своим ходом по гоночной дорожке.
- д) Запасной автомобиль не может быть допущен.
- е) Дозаправка или удаление топлива не допускается.
- ж) Если гонка была остановлена по соображениям безопасности из-за дождя, надпись «ДОЖДЬ» должна быть показана на линии старта. На автомобили должны быть установлены «дождевые шины». Замену колёс в этом случае можно производить на стартовой решётке.
- з) После устранения причин остановки гонки процедура старта начинается с сигнала 5-ти минутной готовности.
- и) Автомобиль безопасности занимает место перед автомобилями, находящимися за линией красного флага или линией старта.
- к) Сигналы до возобновления гонки должны подаваться через соответствующие промежутки времени и сопровождаться звуковыми сигналами.
- л) При включении зелёных сигналов светофора гонка возобновляется позади автомобиля безопасности в соответствии с требованиями статьи 18.3.3.

17.3. В обоих случаях А и Б:



Любой автомобиль, который неспособен занять позицию на стартовой решётке перед показом таблички «5 минут», должен быть направлен в пит-лейн. Он может стартовать из пит-лейн, как предусмотрено Статьей 15.

18. АВТОМОБИЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ

- 18.1.** Автомобиль безопасности должен обозначаться сзади и боков надписями «**SAFETY CAR**». Он должен иметь на крыше спецсигнал желтого и зеленого цвета, каждый из которых должен включаться отдельно и мигать с частотой около 2 Гц. Им должен управлять водитель, имеющий опыт выступления в кольцевых гонках. В нём также должен находиться судья, способный распознать все соревнующиеся автомобили, и поддерживающий постоянную радиосвязь с Пунктом управления гонкой.
- 18.2.** Если на соревновании более одного автомобиля безопасности, то допускается один из них обозначить сзади и боков надписями «**LEADING CAR**» и использовать для стартовой процедуры. При необходимости и вне зависимости от этого обозначения, он может так же использоваться и для нейтрализации гонки.

18.3. Старт гонки.

- 18.3.1.** За 15 минут перед назначенным временем старта автомобиль безопасности должен занять позицию перед стартовой решёткой и оставаться там пока не будет подан сигнал «5 минут». С момента подачи сигнала он должен проехать полный круг и занять предписанную позицию на пит-лейн или другом месте, определенным Рейс-директором или Руководителем гонки.
- 18.3.2.** Место перед стартовой линией занимает автомобиль безопасности, который поведет пелетон на прогревочный круг (ст.15). По сигналу «1 минута» он должен включить мигающий желтый сигнал. Место за последней стартовой позицией занимает медицинский автомобиль быстрого реагирования («**MEDICAL CAR**»), который будет сопровождать пелетон на прогревочном и первом кругах. Во время движения на нём включён мигающий зелёный сигнал. В конце первого круга он заедет в пит-лейн или займёт место, предусмотренное планом безопасности.
- 18.3.3.** По решению Рейс-директора или Руководителя гонки, в целях обеспечения безопасности (например, сильный дождь) гонка может стартовать позади автомобиля безопасности. В этом случае при сигнале «5 минут» на нём должны быть включен мигающий жёлтый сигнал. Это сигнал спортсменам, что гонка начнётся позади автомобиля безопасности. В этом случае прогревочного круга не будет, и гонка начнётся, когда на основном светофоре включатся одновременно зеленые и жёлтые мигающие сигналы. В этот момент автомобиль безопасности покинет стартовую решетку и пелотон должен следовать за ним в режиме нейтрализации гонки (см. п. 18.4). Если один или несколько автомобилей стартуют из пит-лейн, то, по зеленому сигналу светофора или зеленому флагу судьи на выезде из пит-лейн, автомобиль(-ли) может(могут) выехать на трассу и занять последнюю позицию в пелотоне не нарушая очередность выезда из пит-лейн.

18.4. Нейтрализация гонки. Рестарт.

- 18.4.1.** Автомобиль безопасности применяется для нейтрализации гонки по решению Рейс-директора или Руководителя гонки. Он может быть применён, если кто-нибудь находится в непосредственной физической опасности на трассе или по ней затруднён проезд, но остановка гонки не требуется.
- 18.4.2.** Когда даётся распоряжение применить автомобиль безопасности в течение гонки, все судейские посты должны показывать взмахами жёлтые флаги и таблички «SC», которые должны сохраняться



до начала процедуры рестарта.

- 18.4.3.** По команде Рейс-директора или Руководителя гонки автомобиль безопасности с включёнными жёлтыми проблесковыми маячками должен стартовать из пит-лейна или другого, предусмотренного планом безопасности места, о котором спортсмены должны быть проинформированы, и выехать на трассу независимо от того, в каком месте трассы находится лидер.
- 18.4.4.** Все соревнующиеся автомобили должны выстроиться в линию позади автомобиля безопасности на расстоянии приблизительно в 20 метров и поддерживать темп, задаваемый им. Любые обгоны запрещены, если автомобилю не разрешают сделать это из автомобиля безопасности. Разрешением к обгону автомобиля безопасности является включение мигающего зелёного сигнала. 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 медленной скорости, без обгонов, пока не достигнут последнего автомобиля пелетона позади автомобиля безопасности.
- 18.4.5.** 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.
- 18.4.6.** Когда автомобиль безопасности находится на трассе, соревнующиеся автомобили могут останавливаться на пит-лейн, но возвратиться на трассу они могут только когда на выезде из пит-лейн горит зелёный световой сигнал. Этот сигнал будет подаваться постоянно, кроме момента, когда автомобиль безопасности и цепочка автомобилей, следующих за ним, приближаются или проходят выезд с пит-лейн. Автомобиль, возвращающийся на трассу, должен двигаться с медленной скоростью, пока не достигнет конца цепочки автомобилей, следующих за автомобилем безопасности.
- 18.4.7.** Руководитель гонки может дать команду автомобилю безопасности проследовать через пит-лейн. В этом случае, мигающий жёлтый сигнал должен оставаться включённым, все автомобили направляются на пит-лейн без обгонов. Любой автомобиль, въезжающий на пит-лейн в этих обстоятельствах, может останавливаться у своих боксов.
- 18.4.8.** Когда все причины, приведшие к нейтрализации гонки, будут устранены и будут выполнены условия п.18.4.5., Рейс-директора или Руководитель гонки отдаст указание автомобилю безопасности покинуть трассу. В этом случае на автомобиле безопасности должны быть выключены все спецсигналы, 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 20 метров, позади него. Как только автомобиль безопасности пересечет линию въезда на пит-лейн флаги и таблички на судейских постах должны быть убраны.
- 18.4.9.** Сигналом к продолжению гонки (рестарт) является команда, подаваемая на линии старта взмахами зелёным флагом. Все судейские посты, начиная с первого, должны показывать зелёные флаги. Обгоны запрещены до тех пор, пока автомобиль не пересёк линию финиша. Зелёные флаги убирают после прохождения одного круга. Обгон одного автомобиля другим до линии финиша наказывается. Обгоном при рестарте считается исчезновение зазора между автомобилями.
- 18.4.10.** Каждый круг, в то время, когда используется автомобиль безопасности, засчитывается как круг в



гонке.

19. ФИНИШ

- 19.1.** Сигнал об окончании гонки должен подаваться финишным флагом на линии финиша, которая обязательно должна совпадать с линией хронометража, как только лидирующий автомобиль пересечет линию финиша на трассе, проехав всю предписанную дистанцию гонки или по истечении предписанного времени. Если спортсмен не пересёк линию финиша на трассе после подачи сигнала об окончании гонки, то его последний круг не считается полным.
- 19.2.** Если, происходит остановка гонки согласно гл.16 перед тем, как лидирующий автомобиль завершил установленное Регламентом количество кругов, или перед тем, как закончилось установленное время, то в случае В согласно п.16.2, гонка считается завершённой, когда лидирующий автомобиль последний раз пересёк линию финиша на круге перед остановкой гонки. Если сигнал окончания гонки задерживается по любой причине, гонка считается завершённой тогда, когда должна была окончиться согласно Регламенту.
- 19.3.** Если гонка заканчивается, когда задействован автомобиль безопасности, он заедет в пит-лейн в конце последнего круга гонки, а спортсмены движутся к линии финиша на трассе без обгонов.
- 19.4.** После окончания гонки спортсмены не должны совершать неоправданно резкие и опасные маневры.
- 19.5.** После окончания гонки автомобиль каждого классифицированного спортсмена находится в режиме Закрытого парка. Спортсмен должен привести свой автомобиль в зону Закрытого парка, под наблюдением судей/маршалов, которые несут ответственность за контроль режима Закрытого парка. Автомобили, которые в момент подачи сигнала об окончании гонки находились на пит-лейн, находятся в режиме Закрытого парка с момента подачи этого сигнала. Производимые с ним работы должны быть прекращены, а автомобиль доставлен в Зону закрытого парка.
- 19.6.** Если Экипаж, участвующий в гонке, находился на пит-лейн во время подачи сигнала об окончании гонки, то время нахождения автомобиля на пит-лейн до подачи сигнала, считается временем нахождения на трассе спортсмена, приведшего автомобиль на пит-лейн, если иное не сказано в Регламенте.

20. НАКАЗАНИЯ

- 20.1.** За нарушения требований, предусмотренных настоящими Правилами и Регламентами, к Заявителям и спортсменам могут применяться следующие меры воздействия, предусмотренные Главой 3 СК РАФ, в том числе:
- а)** замечание;
 - б)** денежная пенализация;
 - в)** проезд через пит-лейн («drive through»);
 - г)** остановка в зоне пит-лейн («stop&go»);
 - д)** штрафное время (пенализация, выраженная в единицах времени, но не более 60 секунд);
 - е)** потеря мест на старте гонки;
 - ж)** исключение из заезда;



з) аннулирование результата в заезде;

и) исключение из соревнования.

- 20.2.** Наказание «drive through» выполняется следующим образом: спортсмен должен заехать на пит-лейн и без остановки вернуться на трассу. Для выполнения наказания «stop&go» спортсмен должен заехать на пит-лейн, проследовать по нему без остановок до определенного Рейс-директором или Руководителем гонки места, выполнить полную остановку на нем на указанное время наказания и продолжить движение по истечению этого времени. Спортсмен обязан выполнить «drive through» или «stop&go» в течение трёх кругов после показа ему таблички «drive through» или «stop&go» с табличкой его стартового номера. При этом он не может выполнить наложенное наказание во время действия автомобиля безопасности, если только он уже не отбывал наказание в момент начала нейтрализации гонки. Круги, пройденные за автомобилем безопасности, будут добавлены к максимальному количеству кругов, в течение которых он должен выполнить наложенное наказание. На последних трёх кругах гонки «drive through» или «stop&go» не применяется, а наказание осуществляется прибавлением штрафного времени ко времени пересечения автомобилем линии финиша. Время принудительной остановки и штрафное время указываются в Регламенте этапа и должно приводить к увеличению времени прохождения круга не менее чем 30 секунд в случае наказания «drive through» и не менее чем на 40 секунд в случае наказания «stop&go».
- 20.3.** Случаи многократного нарушения Правил спортсменом фиксируются в отчёте КСК и передаются на рассмотрение в ККГ РАФ. Каждый случай грубой езды наносит ущерб репутации спортсмена, т.е. принимается во внимание при возможных последующих инцидентах со спортсменом как в ходе соревнования (при вынесении решений КСК), так и в ходе Официального соревнования в целом (при вынесении решений ККГ РАФ). В ходе гонки КСК может применить к такому спортсмену любое наказание.
- 20.4.** Спортсмен, получивший три наказания в виде замечания согласно ст. 20.1. а), вместе с получением третьего, теряет десять мест на старте следующей гонки, в которой примет участие. В этом случае дополнительное разбирательство КСК, кроме относящегося к инциденту, ставшему причиной замечания, не требуется.
- 20.5.** За нарушения, допущенные спортсменами и Заявителями, Регламентом и Регламентом этапа может предусматриваться уточнение наказаний и размеров пенализации.
- 20.6.** В течении многоэтапного соревнования могут применяться штрафные баллы, как показатель соблюдения спортсменом нормативной документации (см. гл. 2), которые будут накапливаться в течении всего многоэтапного соревнования, а также и переходить на следующий сезон. Порядок начисления и учёта штрафных баллов должен быть описан в Регламенте.
- 20.7.** Денежная пенализация, наложенная на официальном соревновании, должна быть оплачена путём перечисления средств на расчётный счёт РАФ. Отсутствие поступления средств в течение периода времени, указанного в решении, ведёт к аннулированию результата спортсмена на данном соревновании.
- 20.8.** Рейс-директор может самостоятельно применить наказания за инциденты, отмеченные в «Таблице пенализации» в Регламенте, как находящиеся в его ведении. При этом он должен следовать её рекомендациям. Заявитель имеет право подать протест на решение Рейс-директора, который будет рассмотрен КСК.
- 20.9.** Таблица пенализации публикуется в Регламенте соревнования.
- 20.10.** В гонках на выносливость, наказания после гонки добавлением штрафного времени, превышающим



время круга, по решению КСК, может быть заменена наказанием вычитанием полного количества пройденных кругов плюс добавлением оставшегося после этой операции времени. В этом случае вычитается соответствующее количество последних кругов Экипажа, а их время используется для расчёта оставшегося временного наказания.

- 20.11.** Если в соревновании участвуют Экипажи, то наказание накладывается на Экипаж, вне зависимости от того, какой спортсмен Экипажа совершил нарушение, за исключением накопительных замечаний, штрафных баллов, если применяются согласно Регламенту, которые назначаются конкретному спортсмену, если иное не указано в Регламенте. При этом дополнительные наказания по достижению предела накопления, определенного Правилами и Регламентами наказаний, могут действовать как на Экипаж, так и на спортсмена, в зависимости от характера данных наказаний.

21. КЛАССИФИКАЦИЯ

- 21.1.** В дополнение к классификации, содержащейся в Положении соответствующего соревнования, Регламентом и Регламентом этапа может быть предусмотрено разделение автомобилей на зачётные группы по классам автомобилей (как определено в КиТТ и ВРВС или в Приложении «J» МСК ФИА Статья 251.1.2), по рабочему объёму двигателя или другой классификации, основанной на иных характеристиках.

- 21.2.** Единственным методом, для определения общей классификации гонки в Официальном соревновании должно быть следующее:

Места спортсменов определяются в зависимости от числа полных пройденных кругов с учётом п.20.10. Для спортсменов, прошедших одинаковое количество кругов, места определяются по времени пересечения линии финиша с учётом временных наказаний. При этом:

- а)** завершением круга считается момент пересечения линии финиша на трассе.
- б)** только автомобили, прошедшие не менее 75% от дистанции, пройденной победителем в зачётной группе/подгруппе, могут быть классифицированы (округляется в меньшую сторону к ближайшему целому количеству кругов);
- в)** если автомобиль проходит свой последний круг за время, превышающее более чем в два раза лучший круг победителя (Организатор этапа может установить в Регламенте этапа для этого фиксированное время), этот последний круг не принимается в расчёт, когда определяется общая дистанция, пройденная автомобилем.
- г)** 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.

- 21.3.** Если гонка остановлена в соответствии со статьёй 16 и не может быть возобновлена в соответствии со статьёй 17:

- а)** Очки не начисляются, если лидер в зачётной группе/подгруппе (если предусмотрено Регламентом) прошёл менее двух кругов;
- б)** Начисляются половинные очки, если лидер в зачётной группе/подгруппе (если предусмотрено



Регламентом) прошёл более двух кругов, но менее 75% первоначальной дистанции гонки;

- в) Начисляются полные очки, если лидер в зачётной группе/подгруппе (если предусмотрено Регламентом) прошёл 75% и более первоначальной дистанции гонки.

22. РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ

22.1. При равенстве суммарных очков в многоэтапном соревновании правило для определения преимущества в личном зачёте должно быть следующим:

- а) согласно лучшим результатам на этапах многоэтапного соревнования (по количеству побед, при новом равенстве согласно количеству вторых мест, далее третьих и т.д.);
- б) в случае дальнейшего равенства, по лучшему результату в последней гонке многоэтапного соревнования.

22.2. При равенстве суммарных очков в многоэтапном соревновании правило для определения преимущества в командном зачёте должно быть следующим:

- а) согласно лучшим результатам на этапах многоэтапного соревнования (по количеству побед, при новом равенстве согласно количеству вторых мест, далее третьих и т.д.);
- б) в случае дальнейшего равенства, по лучшему результату в последней гонке многоэтапного соревнования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ СПОРТСМЕНОВ НА ТРАССЕ

1. Подчинение сигналам и определения

1.1 Нормы, содержащиеся в Разделе 5.2 Главы 5 Спортивного кодекса РАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе судейских постов», являются неотъемлемой частью настоящих Правил поведения спортсменов на трассе. Все спортсмены обязаны полностью соблюдать их. Все спортсмены должны знать и понимать значение флаговой сигнализации.

1.2 Используются следующие определения:

1.2.1 1-ая линия автомобиля безопасности – белая поперечная линия, нанесенная на гоночной дорожке в месте, в котором:

- автомобили могут обогнать автомобиль безопасности, покидающий трассу после окончания нейтрализации;
- автомобиль, съезжающий на пит-лейн, пересекая её, может обогнать автомобиль безопасности и другие автомобили, остающиеся на трассе.

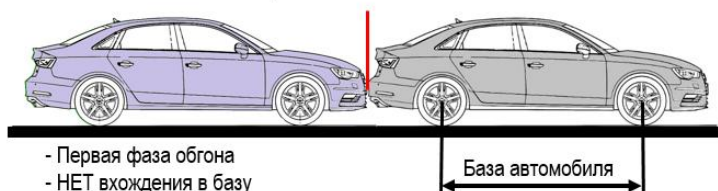
1.2.2 2-ая линия автомобиля безопасности – белая поперечная линия, нанесенная на гоночной дорожке в месте, в котором автомобили, выезжающие с пит-лейн, могут двигаться с той же скоростью, что и автомобили на трассе, и считаются уже находящимися на гоночной дорожке.

1.2.3 Обгон – процесс взаимного движения автомобилей на трассе, состоящий из следующих фаз (стадий):

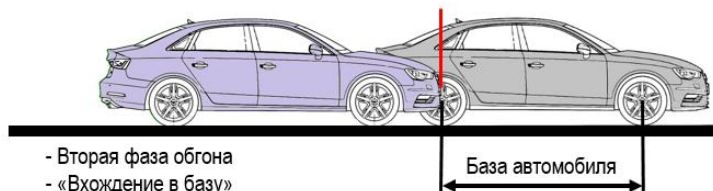
- а) Начало обгона, сближение (исчезновение зазора между передней частью догоняющего автомобиля и задней частью обгоняемого автомобиля);
- б) Опережение одного автомобиля другим (движение «рядом»);
- в) Завершение обгона (возникновение зазора между задней частью обгоняющего автомобиля и передней частью обгоняемого автомобиля).

1.2.4 База автомобиля – расстояние между линиями, проведенными через центры вращения колес передней оси и центры вращения колес задней оси. «Въезд в базу» («Вошел в базу») – момент, когда при совершении обгона при параллельном движении автомобилей, передняя часть (габарит) обгоняющего автомобиля оказалась впереди оси заднего колеса обгоняемого автомобиля.

1. Исчезновение зазора.



2. «Вхождение в базу». Движение рядом (опережение).



3. Движение «в базе». Движение рядом (опережение).



4. Появление зазора между автомобилями

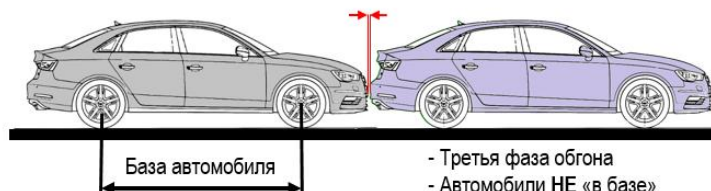


Рис. 1.4 Взаимное положение автомобилей при обгоне: фазы обгона, движение «в базе».



2. Обгоны, контроль над автомобилем и движение по трассе

- 2.1. Автомобиль, находящийся на трассе, может использовать всю её ширину.
- 2.2. В тренировках и квалификации, как только на прямой его догнал другой автомобиль, скорость которого либо временно, либо постоянно выше его собственной, он должен безопасно пропустить такой автомобиль при первой же возможности.
- 2.3. За исключением гонок на выносливость спортсмен, оказавшийся впереди автомобиля, обгоняющего его на круг (несколько кругов) обязан пропустить его при первой же возможности. Такому спортсмену может быть показан синий флаг. Любой спортсмен, игнорирующий синий флаг, может быть наказан по решению Рейс-директора или КСК.

Для гонок на выносливость синий флаг в гонке будет показан только спортсменам, которых готовится обгонять автомобиль более быстрой зачётной группы.

- 2.4. Обгон, принимая во внимание обстановку в текущий момент, может осуществляться как справа, так и слева. Для защиты позиции разрешается на прямой один раз изменить траекторию движения. После такого изменения траектории, если обгоняющий автомобиль еще не начал маневр обгона, обгоняемый автомобиль может безопасно вернуться на свою оптимальную траекторию.

Если обгоняющий автомобиль при параллельном движении «въехал в базу» обгоняемого автомобиля до начала поворота, то каждый из спортсменов должен оставить пространство между своим автомобилем и краем гоночной дорожки для автомобиля соперника.

Если обгоняемый автомобиль уже начал манёвр прохождения поворота и находится на оптимальной для поворота (связки поворотов) траектории, а обгоняющий автомобиль «въехал в базу» только после этого и оказался не параллельно обгоняемому, а под углом, то ответственность за возможные столкновения лежит на спортсмене обгоняющего автомобиля.

Систематические удары или касания в задний свес впереди идущего автомобиля могут повлечь за собой наказание по решению КСК.

Спортсмены должны стараться избегать столкновений. При рассмотрении инцидентов КСК может принимать во внимание наличие возможности спортсмена избежать столкновения и предпринятые для этого действия.

- 2.5. Запрещается любой маневр блокирования, независимо от того, организуется он одним или несколькими спортсменами.
- 2.6. Блокированием являются любые намеренные действия спортсмена или нескольких спортсменов с ухудшением собственного результата с целью повлиять на результат другого спортсмена или спортсменов.
- 2.7. Блокированием могут считаться:
- действия спортсмена в пределах гоночной дорожки, направленные на перекрытие всех возможностей для обгона, связанные с значительным изменением скорости или направления его движения без видимых на то причин;
 - намеренные действия, указанные в пункте 2.11 данного Приложения;
 - постоянное движение рядом с целью перекрытия гоночной траектории для других спортсменов;
 - движение «веером»¹ или «коробочкой»² вокруг другого спортсмена.

Примечание 1: движение «веером» – продолжительное движение трёх и более автомобилей,



попарно или все вместе в «базе» друг у друга, умышленно перекрывающих большую часть трассы по ширине перед сзади идущим автомобилем, не давая ему возможность их обгона, для чего он/они прекращают борьбу между собой и регулируют скорость и направление движения, что, в свою очередь, приводит к снижению темпа сзади идущего автомобиля. См. рис. 2.1 случаи Б, В, Г.

Примечание 2: движение «коробочкой» – продолжительное движение двух автомобилей, совершаемое умышленно либо одним, либо обоими спортсменами, когда один из них располагается перед автомобилем, желающим обогнать, а второй – «в базе» близко к нему, перекрывая ему возможность начала обгона, для чего он/они прекращают борьбу между собой и регулируют скорость и направление движения, что, в свою очередь, приводит к снижению темпа сзади идущего автомобиля. См. рис. 2.1 случай А.

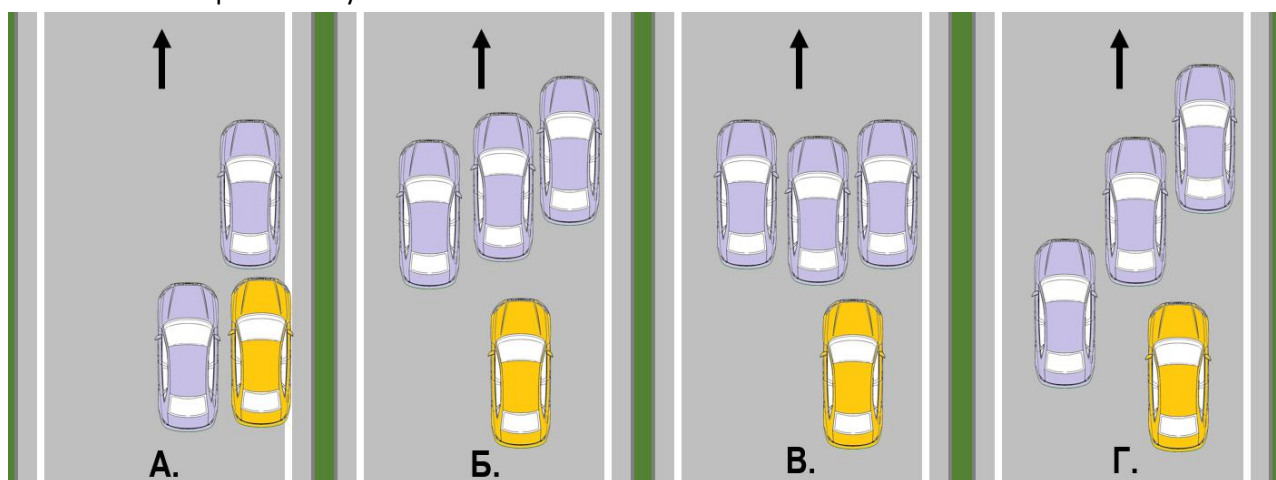


Рис. 2.1 Примеры к Примечаниям 1 и 2. А – сиреневые автомобили движутся «коробочкой» вокруг обгоняющего, Б, В, Г – сиреневые автомобили движутся «веером» по трассе.

2.8. Спортсмены должны вести автомобили всё время в пределах гоночной дорожки, обозначенной белыми линиями.

Во избежание противоречий, белые линии, определяющие края гоночной дорожки, рассматриваются как её часть, а поребрики нет.

Если автомобиль покинул пределы гоночной дорожки по каким-либо причинам, без нарушения пункта 2.11, то спортсмен может вернуться на трассу, но только в том случае, если это безопасно и не приведёт к получению какого-либо преимущества. При получении преимущества спортсмен может быть наказан по решению КСК вплоть до исключения из заезда.

2.9. Если спортсмен улучшил свою позицию за пределами трассы, он должен пропустить автомобиль (автомобили), в отношении которых получил преимущество, для чего необходимо плавно снизить скорость сместившись с траектории и безопасно пропустить автомобили, не вмешиваясь в их борьбу.

2.10. Опасная езда, а именно:

- повторение серьезных ошибок вождения;
- видимость отсутствия контроля над автомобилем;
- резкого смещения на прямой при движении в базе другого автомобиля;
- резкого смещения на прямой перед другим автомобилем, если между автомобилями присутствует значительная разница в скорости вследствие каких-либо ошибок пилотирования впереди идущего автомобиля;
- неоднократное изменение траектории на прямой перед другим автомобилем (движение «змейкой»);



- резкое торможение без видимых на то причин, при наличии сзади других автомобилей;
- чрезмерно позднего торможения (с попыткой войти «в базу» в самый последний момент перед поворотом), приведшего к столкновению, либо отсутствие торможения в принципе,

может быть наказан по решению КСК вплоть до исключения из соревнования.

- 2.11.** Не разрешается двигаться по трассе неоправданно медленно, совершать беспорядочные манёвры или манёвры, считающиеся потенциально опасными для других спортсменов.
- 2.12.** Только трасса и только в отведенное расписанием соревнований время должна использоваться спортсменами для тренировок и соревнований.
- 2.13.** Запрещено движение автомобилей по трассе в направлении противоположном определённом Организатором.
- 2.14.** При рассмотрении инцидентов на трассе, связанных с обгоном, блокированием, получением преимущества или опасными действиями, КСК вправе учитывать последствия инцидента и его значимость для итоговой классификации, действия спортсменов, частоту подобных инцидентов у спортсменов и принимать во внимание все имеющиеся сведения.

3. Остановка автомобиля во время гонки

- 3.1.** При невозможности продолжения заезда спортсмен должен сигнализировать о намерении остановиться доступным способом, безопасно сместиться с траектории и совершить остановку как можно ближе к месту обозначенного съезда с трассы.
- 3.2.** В случае остановки во время соревнования вне зоны пит-лейн, автомобиль в целях безопасности должен быть перемещён за пределы трассы как можно быстрее.
- 3.3.** Если спортсмен, не отстёгивая ремней безопасности, сможет вновь завести автомобиль без какой-либо посторонней помощи и вернуться в заезд, не совершая нарушений правил и не получая никакого преимущества от перемещения своего автомобиля в безопасное место, он может продолжить гонку.

При возникновении ситуации, исключающей дальнейшее самостоятельное движение автомобиля по трассе, спортсмен обязан, соблюдая меры безопасности, покинуть автомобиль и переместиться в безопасное место.

- 3.4.** Ремонт автомобиля на трассе разрешается только если спортсмен выполняет его самостоятельно и с помощью инструмента и деталей, которые перевозятся в автомобиле.
- 3.5.** Любая заправка на трассе запрещена под угрозой исключения из соревнования.
- 3.6.** За исключением спортсмена и официальных лиц, никому не разрешается трогать остановившийся на трассе автомобиль под угрозой исключения его из соревнования.
- 3.7.** Запрещается толкать автомобиль вдоль трассы или таким образом помогать ему пересечь линию финиша под угрозой исключения его из соревнования.
- 3.8.** За исключением отдельно указанных в Правилах и Регламенте случаев, любой автомобиль, даже временно покинутый своим спортсменом на трассе, какая бы ни была причина или продолжительность, рассматривается как прекративший соревнование.

Считается, что спортсмен покинул автомобиль, если он отстегнул ремни безопасности.



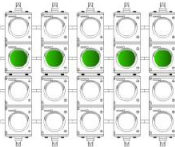
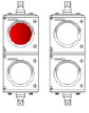
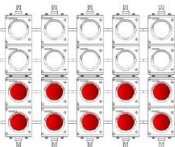
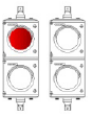
4. Пит-лейн, въезд и выезд с пит-лейн

- 4.1.** Во время соревнования въезд в пит-лейн с трассы разрешен только через зону замедления.
- 4.2.** Спортсмен, съезжающий на пит-лейн, должен выполнить этот маневр безопасно.
- 4.3.** Запрещается, кроме исключительных случаев, признанных таковыми КСК, пересечение в любом направлении линии между зоной замедления и остальной частью гоночной дорожки автомобилями, въезжающими в пит-лейн.
- 4.4.** Движение автомобиля назад своим ходом на пит-лейн запрещено.
- 4.5.** Остановка на полосе движения и в зоне безопасности пит-лейн запрещена.
- 4.6.** При остановке для обслуживания и начале движения после него допускается пересечение зоны безопасности и кратковременное движение по рабочей зоне, минимально необходимое для безопасного выполнения маневра при условии, что это не создаст опасности для Персонала других Участников.
- 4.7.** Выезжая из рабочей зоны пит-лейн, спортсмен не должен создавать помех спортсменамдвигающимся по пит-лейн.
- 4.8.** При выезде из пит-лейн, запрещается, кроме исключительных случаев, признанных таковыми КСК, не разрешается пересекать никакой частью автомобиля линию, отделяющую зону разгона от остальной части гоночной дорожки полотна трассы.
- 4.9.** При выезде из зоны разгона на гоночную дорожку до 2-ой линии автомобиля безопасности спортсмен не должен создавать помех спортсменам, движущимся по трассе. В случаях, когда к месту выезда из пит-лейн приближаетсядвигающийся по трассе автомобиль, спортсмену дается предупреждающий сигнал синим флагом, либо синим сигналом светофора. Место показа синего флага и/или светофора должно быть указано на Брифинге.
- 4.10.** При нейтрализации гонки с применением автомобиля безопасности, кроме указанного в п.18.4.7, допускается обогнать автомобиль, съезжающий на пит-лейн только после 1-ой линии автомобиля безопасности. Съезжающий автомобиль так же может допустить обгон автомобиля безопасности или автомобилей, остающихся на трассе после этой линии.
- 4.11.** При нейтрализации гонки с применением автомобиля безопасности, допускается обогнать автомобиль выезжающий из пит-лейн до 2-ой линии автомобиля безопасности. Выезжающий автомобиль не должен обгонять автомобили, двигающиеся по трассе после 2-ой линии автомобиля безопасности и должен занять место в пелотоне согласно порядку пересечения этой линии.
- 4.12.** При процедуре рестарта спортсменам разрешается обогнать автомобиль безопасности, покидающий трассу после 1-ой линии автомобиля безопасности.
- 4.13.** Если регламентом соревнования предусмотрена дозаправка топливом во время заезда, то она может производиться в рабочей зоне пит-лейн с учётом мер предосторожности, указанных в п. 2.2.3 Приложения 8 к СК РАФ.
- 4.14.** В Регламенте соревнования могут быть описаны дополнительные требования к пит-стопам и дозаправке, если предусмотрено их наличие.
- 4.15.** Не разрешается выезд на пит-лейн автомобилей, не участвующих в заезде согласно расписанию соревнования.

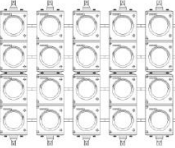
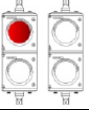
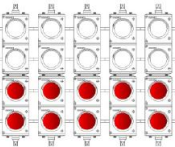
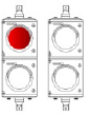
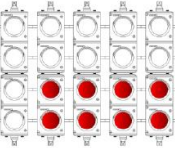
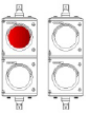
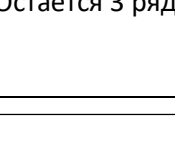
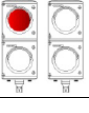


ПРИЛОЖЕНИЕ 2. РАБОТА СВЕТОФОРОВ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ НА ОФИЦИАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ

1. Тренировка и квалификация

	Основной светофор	Светофор на пит-лейн		Звуковой сигнал
Начало заезда	Включает и горит зеленый сигнал 	Переключается на зеленый		Да 
В течении заезда		Горит зеленый сигнал. Подается синий сигнал, для спортсменов выезжающих с пит-лейн о приближении автомобиля по трассе		Нет
Заезд остановлен	Включаются желтые мигающие сигналы 	Переключается с зеленого на красный сигнал		
Окончание заезда	Включаются красные сигналы 	Переключается с зеленого на красный сигнал		

2. Стартовая процедура до начала прогревочного круга

	Основной светофор	Светофор на пит-лейн		Звуковой сигнал
17 минут до начала	Все сигналы выключены 	Красный		Да, на каждой временной отсечке 
15 минут до начала		Переключается с красного на зеленый		
7 минут до начала				
5 минут до начала	Включаются красные сигналы 	Переключается с зеленого на красный сигнал		Да 
4 минуты до начала	Остается 4 ряда красных сигналов 	Красный сигнал		Нет
3 минуты до начала	Остается 3 ряда красных сигналов 	Красный сигнал		Да 



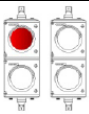
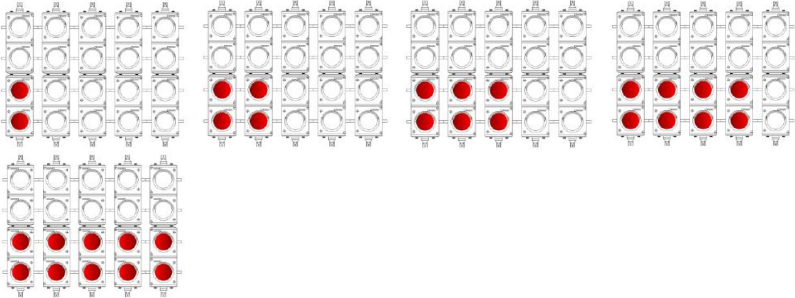
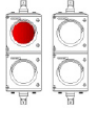
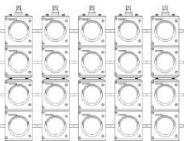
2 минуты до начала	Остается 2 ряда красных сигналов 	Красный сигнал		Нет
1 минута до начала	Остается 1 ряда красных сигналов 	Красный сигнал		Да, на каждой временной отсечке
15 секунд до начала				
Начало круга прогрева	Включаются зеленые сигналы 	Красный сигнал		Нет
Все автомобили покинули стартовую решетку	Все сигналы выключены 	Красный сигнал		

3. Стартовая процедура: круг прогрева и старт «с хода»

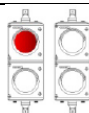
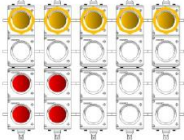
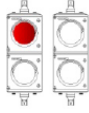
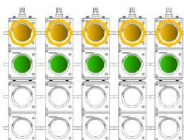
	Основной светофор	Светофор на пит-лейн	
Автомобили формируют две колонны	Включаются красные сигналы 	Красный сигнал	
СТАРТ	Погашение всех сигналов 	Когда все автомобили минуют выезд с пит-лейн - переключается с красного на зеленый	
Не дан старт	Красные сигналы не выключаются 	Когда все автомобили минуют выезд с пит-лейн - переключается с красного на зеленый	



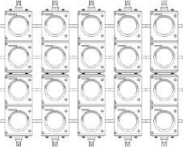
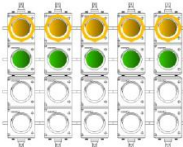
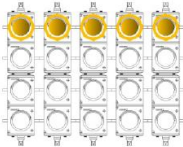
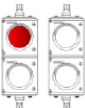
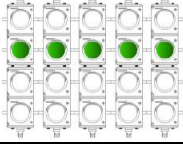
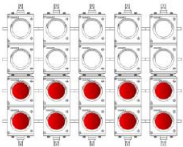
4. Стартовая процедура: круг прогрева и старт «с места»

	Основной светофор	Светофор на пит-лейн	
Автомобили возвращаются на стартовую решетку	Все сигналы выключены 	Красный сигнал	
5 секунд до старта: запуск стартовой последовательности, продолжительностью 5 секунд	Последовательно загораются ряды красных сигналов, слева направо, с интервалом 1 секунда: 5 сек. 4 сек. 3 сек. 2 сек. 1 сек. 		
СТАРТ	Погашение всех сигналов через 2-3 секунды 	Когда все автомобили минуют выезд с пит-лейн - переключается с красного на зеленый	

5. Прерывание стартовой процедуры

	Основной светофор	Светофор на пит-лейн	Звуковой сигнал
Остановка процедуры после сигнала «5 минут» до начала прогревочного круга	Включаются желтые мигающие сигналы 	Красный сигнал 	Да 
Остановка процедуры после прогревочного круга (старт «с места»)	Включаются желтые мигающие сигналы. Если пятисекундный отсчет начался, красные световые сигналы остаются включенными в положении на момент прерывания процедуры старта. 	Красный сигнал 	
Начало дополнительного прогревочного круга	Через 2 секунды после включения желтых сигналов: красные сигналы гаснут (если были включены), включаются зеленые сигналы 	Красный сигнал 	

**6. Во время гонки, старт в режиме автомобиля безопасности, нейтрализация**

	Основной светофор	Светофор на пит-лейн	
Во время гонки	Все сигналы выключены 	Горит зеленый сигнал. Подается синий сигнал, для спортсменов выезжающих с пит-лейн о приближении автомобиля по трассе	
Старт за автомобилем безопасности	После сигнала «15 секунд», вместо прогревочного круга: включаются желтые мигающие и зеленые сигналы 	Когда все автомобили минуют выезд с пит-лейн - переключается с красного на зеленый	
Нейтрализация автомобилем безопасности	Включаются желтые мигающие сигналы 	Зеленые сигнал	
Прохождение автомобилем безопасности выезда с пит-лейна	Желтые мигающие сигналы 	Переключается с зеленого на красный сигнал	
Продолжение гонки (рестарт) после нейтрализации	Когда автомобиль безопасности въедет на пит-лейн включаются зелёные сигналы. После того как все автомобили пересекут линию старта зелёные световые сигналы выключаются. 	Когда все автомобили минуют выезд с пит-лейн - переключается с красного на зеленый	
Финиш	Включаются красные сигналы 	Красный сигнал	