

ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ

Ст. НАИМЕНОВАНИЕ	Страница
1. ТЕРМИНОЛОГИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	1
2. НОРМАТИВНАЯ БАЗА	3
3. ПАДДОК	3
4. РАСПИСАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ	4
5. УСЛОВИЯ ДОПУСКА ВОДИТЕЛЕЙ	4
6. ЗАЯВОЧНЫЕ И СТАРТОВЫЕ ВЗНОСЫ	4
7. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ, МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ, ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ	5
8. ВЗВЕШИВАНИЕ	7
9. СТАРТОВЫЕ НОМЕРА, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ НАДПИСИ, РЕКЛАМА	7
10. ИНФОРМАЦИОННОЕ ТАБЛО, ИНФОРМАЦИЯ	8
11. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ	9
12. СВОБОДНЫЕ ХРОНОМЕТРИРУЕМЫЕ ТРЕНИРОВКИ. КВАЛИФИКАЦИЯ, РАЗМИНКИ	10
13. БРИФИНГ	11
14. СТАРТОВАЯ РЕШЁТКА	11
15. ПРОЦЕДУРА СТАРТА	12
16. ОСТАНОВКА ГОНКИ ИЛИ ТРЕНИРОВКИ	16
17. ПОВТОРНЫЙ СТАРТ ГОНКИ	17
18. АВТОМОБИЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ	18
19. ФИНИШ	20
20. НАКАЗАНИЯ	20
21. КЛАССИФИКАЦИЯ	21
22. РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ	22
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ НА СОРЕВНОВАНИЯХ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ	23
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА ТРАССЕ	25

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, выданным РАФ, 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** – физическое лицо, включенное Заявителем в заявку, действующее от его имени и представляющее интересы Заявителя на соревнованиях. Достаточным документом для подтверждения полномочий Представителя является предъявление Лицензии Заявителя.
- 1.4. Автодром** – закрытая, огороженная территория с характерными сооружениями, используемая для проведения соревнований под контролем Организатора.
- 1.5. Гоночная дорожка** – маршрут, в применении к кольцевым гонкам, ограниченный белыми линиями, по которому движутся автомобили во время соревнования.

- 1.6. **Трасса** – гоночная дорожка, спроектированная или приспособленная для автомобильных соревнований, с сооружениями безопасности включая обочины, зоны вылета, энергопоглощающие и останавливающие ограждения и сетки.
- 1.7. **Кольцевая трасса** – замкнутая трасса, начинающаяся и оканчивающаяся в одной точке.
- 1.8. **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.).
- 1.9. **Паддок** – участок с твердым покрытием, предоставляемый Организатором для размещения технических автомобилей Участников и спортивной техники, для её обслуживания и ремонта.
- 1.10. **Пит-уол** – бетонное ограждение, отделяющее трассу от пит-лейн.
- 1.11. **Сигнальная платформа** – место показа водителям информации в ходе заездов.
- 1.12. **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.
- 1.13. **Боксы** – помещения, предоставляемые Организатором Заявителям и их персоналу для размещения, хранения и обслуживания спортивной техники, имеющие непосредственный выезд на пит-лейн.
- 1.14. **Рабочая зона** – часть пит-лейн примыкающая к боксам, не предназначенная для сквозного проезда автомобилей, используемая аккредитованным персоналом Заявителя для разрешенного Регламентом этапа обслуживания спортивной техники во время заездов.
- 1.15. **Полоса движения (фаст-лайн)** – часть пит-лейн примыкающая к сигнальной платформе, предназначенная для движения автомобилей.
- 1.16. **Зона безопасности** – часть пит-лейн ограниченная белыми линиями, разделяющая рабочую зону и полосу движения в целях безопасности на пит-лейн.
- 1.17. **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.
- 1.18. **Информационное табло** – место публикации официальной информации в ходе соревнования.
- 1.19. **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.
- 1.20. **Закрытый парк (ЗП)** – требования к ЗП оговорены статьей 42 б) СК РАФ. В ходе соревнования автомобиль может неоднократно вызываться в ЗП для предусмотренных Регламентом процедур (взвешивание, измерение шума, контроль топлива и т.д.).
- 1.21. **Трибуны** – стационарные или временные сооружения, предназначенные для размещения зрителей.
- 1.22. **Брифинг** – собрание Водителей и/или Представителей Заявителей для получения информации от Организатора и судей.
- 1.23. **Организатор этапа (ОЭ)** – юридическое лицо, имеющее лицензию Организатора РАФ, которое несёт ответственность за выполнение требований СК РАФ и за своевременное проведение соревнования согласно Официальному календарю РАФ.

1.24. Организатор серии соревнований (ОСС, 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.

1.25. Обгон – во всех случаях включает в себя следующие фазы (стадии):

- 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).

Если обгоняющий автомобиль «въехал в базу» обгоняемого автомобиля – передняя часть (габарит) обгоняющего автомобиля поравнялась с задней осью обгоняемого автомобиля, то каждый из водителей должен оставить пространство шириной не менее чем в один автомобиль между своим автомобилем и краем гоночной дорожки. Автомобиль, находящийся на внутренней траектории, не должен предпринимать манёвра, который может повлечь вытеснение автомобиля, находящегося на наружной траектории. Те же действия не должен предпринимать, находящийся на наружной траектории автомобиль.

Применительно к данной статье базой автомобиля считается пространство между его передней и задней осью.

2. НОРМАТИВНАЯ БАЗА

Нормативными документами организации и проведения кольцевых гонок являются:

- а) Федеральный закон от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации»;
- б) Единая Всероссийская спортивная классификация (ЕВСК);
- в) Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
- г) Спортивный Кодекс РАФ (СК РАФ) и приложения к нему;
- д) Общие принципы проведения Чемпионатов, Первенств, Трофеев, Серий и Кубков России (официальных соревнований) (ОП РАФ);
- е) Настоящие Правила организации и проведения соревнований по кольцевым гонкам (Правила);
- ж) Классификация и Технические Требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (КиТТ), Технические описания зачётных групп;
- з) Регламенты соревнований.

3. ПАДДОК

- 3.1. Для расстановки паддока перед началом Этапа Заявители должны направить в адрес ОЭ данные о размерах технических автомобилей, палаток и т.д.
- 3.2. ОЭ должен иметь план паддока с размеченными местами и назначить ответственного представителя для расстановки технических автомобилей Заявителей.
- 3.3. Заявителям запрещается начинать демонтажные работы в паддоке до окончания церемонии награждения последнего заезда, предусмотренного расписанием Этапа.

4. РАСПИСАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

- 4.1. Каждое соревнование включает несколько заездов, разделяющихся на 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 – 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 этапа (РЭ).

5. УСЛОВИЯ ДОПУСКА ВОДИТЕЛЕЙ

- 5.1. К участию в официальных соревнованиях допускаются Водители не моложе 18 лет, имеющие выданную РАФ международную (кроме категорий D1, DR, H1, H2, H3, H4, R) или национальную Лицензию Водителя категории не ниже “Д”, либо, при наличии Лицензии другой НАФ, удовлетворяющие требованиям ст. 111 СК РАФ и статьи 5.5 Приложения 2 к СК РАФ «Общие правила выдачи документов, необходимых для участия в автомобильных соревнованиях». Решением Комитета **кольцевых гонок** РАФ (далее – **ККГ** РАФ) могут допускаться спортсмены не моложе 16 лет, имеющие лицензию Водителя категории не ниже “Д”, достаточный состязательный опыт в картинге и имеющие соответствующие нагрузкам психологические и физические качества. Кандидаты рассматриваются **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 Водителей в группе превысит паспортную ёмкость трассы, отбор Водителей проводится в соответствии с Регламентом или решением КСК.
- 5.3. Водители, не обладающие, по мнению Руководителя гонки достаточным уровнем подготовки и представляющие опасность для соревнующихся, могут быть решением КСК отстранены от тренировок или гонки.
- 5.4. Каждый Водитель может быть заявлен на этапе многоэтапного официального соревнования в одной зачётной группе только за одну команду. Переход Водителя 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 униформу – комбинезоны механиков и термостойкие перчатки обязательны. Рекомендован стандарт ФИА 8856-2000.

6. ЗАЯВОЧНЫЕ И СТАРТОВЫЕ ВЗНОСЫ

- 6.1. Заявочный взнос за участие Водителя в личном зачёте Официального соревнования или этапа многоэтапного Официального соревнования вносится на расчётный счёт РАФ.

- 6.2. Заявочный взнос за участие в командном зачёте (если таковой предусмотрен) Официального соревнования вносится на расчётный счёт РАФ.
- 6.3. Регистрационный взнос за участие Водителей в этапе или соревновании называется стартовым.
- 6.4. Возможность наличия заявочных и стартовых взносов, а также порядок их уплаты определяется Регламентом.
- 6.5. Заявитель вправе заявить одного Водителя в двух зачётных группах, при условии заполнения двух заявочных форм, оплаты заявочных взносов за участие в каждой зачётной группе.
- 6.6. Взнос возвращается Заявителю в случаях, предусмотренных статьями 60 и 74 СК РАФ, за исключением случаев отмены соревнования по решению КСК, принятому во время соревнования, если оно вызвано форс-мажорными обстоятельствами.

7. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ, МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ, ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ

- 7.1. Административная Проверка (далее – АП) проводится секретариатом соревнования в месте, указанном в РЭ.
- 7.2. На АП в соответствии с расписанием, Водители или их Представители должны явиться с документами, подтверждающими их полномочия, а также документами на Водителей и Персонал Участника, предусмотренными п.7.3.
- 7.3. Представитель должен предъявить оригиналы следующих документов:
 - а) лицензию Заявителя;
 - б) лицензию(-и) Водителя(-ей);
 - в) действующую справку медицинского учреждения о допуске Водителя к соревнованиям по автомобильному спорту;
 - г) страховой полис Водителя “от травм и несчастного случая”, если таковое не предусмотрено действующей лицензией Водителя;
 - д) другие документы, предусмотренные Регламентами.
- 7.4. ОЭ вправе потребовать наличие страховых полисов “от травм и несчастного случая” у Персонала Заявителя, включенного в заявку, а также гостей, приглашенных Заявителем в парк-стоянку. В этом случае ОЭ обязан отразить данное требование в РЭ и обеспечить возможность оформления страховых полисов непосредственно в зоне АП.
- 7.5. По окончании АП секретариат публикует списки заявленных Водителей, Заявителей и Команд. Список допущенных Водителей публикуется до начала первого официального заезда.
- 7.6. Медицинский осмотр Водителей проводится по расписанию перед тренировочными заездами и гонками. По решению Главного врача соревнования может быть проведен медицинский осмотр любого Водителя не позднее, чем за полчаса до его заезда. Водители, не прошедшие медицинский осмотр, к участию в заезде не допускаются.
- 7.7. ОЭ обязан организовать предварительную техническую инспекцию (ПТИ). Место и время ПТИ указывается в РЭ. На ПТИ представляются автомобили, полностью готовые к соревнованию, в том числе – с обязательными надписями, а также Технический паспорт на автомобиль, участвующий в спортивных соревнованиях (СТП) и омологационные документы на автомобиль, устройства безопасности и иные элементы, которые должны быть омологированы согласно требованиям КитТ. На своём первом соревновании сезона Заявитель заполняет акт технической инспекции и, в течение сезона, вносит в него необходимые изменения. При

выявлении несоответствия автомобиля КиТТ указанные замечания должны быть устранены Заявителем до окончания ПТИ.

- 7.8.** Представляя автомобиль и документы (включая СТП и спортивные омологации) на ПТИ Заявитель тем самым подтверждает соответствие заявленного автомобиля технической регламентации.
- 7.9.** Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде автомобилей на дистанцию с целью проверки готовности автомобилей, оборудования безопасности и экипировки Водителей к заезду.
- 7.10.** Техническая инспекция (далее – ТИ) может быть организована во время соревнования несколько раз, если КСК сочтёт это необходимым.
- 7.11.** В ходе ТИ судьи вправе маркировать и пломбировать автомобиль, его узлы и агрегаты, в том числе крышку бензобака, если это предусмотрено Регламентом, Техническими требованиями или по решению КСК. Возможность и условия замены двигателя или других узлов и агрегатов на автомобиле определяются Регламентом.
- 7.12.** Личное присутствие Водителя на ПТИ обязательно лишь в случаях весового контроля автомобиля вместе с Водителем.
- 7.13.** Автомобили, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде (тренировка, гонка) не допускаются.
- 7.14.** После квалификации и финиша гонки Водители обязаны привести свои автомобили в ЗП по маршруту, указанному ОЭ, для проведения ТИ (маршрут должен быть вывешен на Официальном табло). Водитель, уклонившийся от этого предписания, подлежит, как минимум, следующему наказанию:
- а)** после квалификации – перестановка на последнюю стартовую позицию;
 - б)** после гонки – аннулирование результата.

После постановки автомобиля в ЗП водитель должен установить рулевое колесо на место, перевести коробку передач в нейтральное положение.

- 7.15.** В ЗП запрещается выполнять любые работы с автомобилем без специального разрешения **Технического комиссара**.
- 7.16.** В ЗП **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**.
- 7.17.** Автомобили остаются в ЗП с момента окончания гонки до истечения срока подачи протестов (30 минут с момента опубликования предварительных результатов соответствующего заезда) и распускаются из ЗП по решению Руководителя гонки, при этом КСК может задержать любой автомобиль и на более длительный срок. В любом случае Представитель Заявителя может забрать автомобиль из ЗП только с разрешения **Технического комиссара**.
- 7.18.** Каждый автомобиль во время ТИ и возле ЗП должен сопровождаться не более чем двумя механиками, 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 Водителя.

7.19. При проведении процедуры демонтажа и разборки агрегатов имеют право присутствовать помимо официальных лиц соревнования только персонал Заявителя, агрегаты чьего автомобиля подвергаются демонтажу и разборке.

8. ВЗВЕШИВАНИЕ

8.1. В течение соревнования может быть проверен вес любого автомобиля.

8.2. Во время практики:

- а)** С санкции КСК любой автомобиль, заезжающий на пит-лейн, может быть остановлен по решению **Технического комиссара** или Технического делегата (при назначении), для процедуры взвешивания;
- б)** Водитель, чей автомобиль выбран для взвешивания, должен без посторонней помощи направить свой автомобиль в зону весового контроля, затем заглушить двигатель;
- в)** Автомобиль может быть взвешен, как с Водителем, так и без него. Также может быть осуществлён визуальный осмотр автомобиля и экипировки Водителя;
- г)** В случае несоответствия, результаты взвешивания и осмотра выдаются Водителю под роспись;
- д)** Автомобиль и Водитель не могут покинуть зону весового контроля без разрешения **Технического комиссара** или Технического делегата (при назначении).

8.3. Во время и после квалификации и после гонки:

- а)** Каждый автомобиль, прошедший зачётную дистанцию, должен быть взвешен;
- б)** При взвешивании автомобилей вместе с Водителем, Водители, участвующие в соревновании должны быть в полной гоночной экипировке, как они участвуют в соревновании;
- 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, которые ответственны за взвешивание автомобиля;
- д)** Водитель и/или автомобиль не могут покидать зону взвешивания без согласия **Технического комиссара** или Технического делегата (при назначении);
- е)** Если при взвешивании вес оказывается менее обозначенного в технических требованиях, результат заезда данного Водителя аннулируется.

8.4. 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 того как он был выбран для взвешивания, финишировал в гонке, или во время самой процедуры взвешивания (за исключением действий Технических контролёров в пределах их официальных полномочий).

8.5. Только Технические контролёры и Официальные лица 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 Водителям присваиваются в соответствии с Регламентом. Если не оговорено иное, Водители могут иметь традиционные для них стартовые номера. Не допускается применение стартовых номеров более двух знаков и номеров «0» и «00». Номера «1», «2» и «3» (если Регламентом не оговорено иное) могут быть присвоены только Победителям и призерам Официальных соревнований по кольцевым гонкам предыдущего сезона в соответствующих зачётных группах.

9.2. Обязательными надписями на автомобиле являются:

- а) эмблемы и надписи, размеры и размещение которых указаны в РЭ;
- б) фамилия и имя Водителя, 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, минимальный размер и начертание цифр которых, если не оговорено иное, приведены в статьях 206 и 207 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 технической инспекции (если Регламентом предусмотрена возможность наличия запасного автомобиля, соответствующие обязательные надписи должны быть нанесены перед выездом на трассу) и сохраняться на протяжении всего соревнования. При необходимости, контроль обязательных надписей может проводиться перед выездом на трассу. В случае отсутствия обязательных надписей автомобиль не допускается к заезду.

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

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

- а) не запрещена законодательством РФ;
- б) не закрывает обзор с места водителя;
- 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 ОСС.

10. ИНФОРМАЦИОННОЕ ТАБЛО, ИНФОРМАЦИЯ

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

10.2. Официальное табло соревнования (см. п. 1.18) находится в Секретариате соревнования. Дублирующие табло может располагаться в парк-стоянке и пресс-центре. Место расположения основного и дублирующих табло указывается в РЭ.

10.3. Организатор вправе предусматривать официальные собрания Представителей Заявителей или Водителей, место и время которых объявляются дополнительно (Брифинги). Участие Водителей и Представителей Заявителей в Брифинге является обязательным.

11. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

- 11.1.** Водителям строгойше запрещено двигаться на своем автомобиле в направлении противоположном движению гонки, если это только не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции.
- 11.2.** Во время тренировок и гонки водители могут использовать только трассу и должны всё время соблюдать «Правила поведения водителей на трассе» (см. Приложение 2).
- 11.3.** При остановке на трассе и невозможности продолжать или получить инструкции от официальных лиц, Водитель 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 боксы (паддок) во время перерыва, и они могут принять участие во второй её части.
- 11.5.** Каждый участник должен иметь в своём распоряжении не менее двух исправных огнетушителей с массой огнегасящего вещества не менее 5 кг каждый.
- 11.6.** Работы с автомобилем могут производиться только в паддоке, боксах и рабочей зоне пит-лейн.
- 11.7.** За исключением случаев, когда это специально разрешено СК РАФ никто кроме Водителя, Официальных лиц и персонала аварийно-спасательных служб не может дотрагиваться до остановившегося автомобиля, если он не на стартовой решетке.
- 11.8.** Когда трасса закрыта Руководителем гонки, никто не должен быть допущен на трассу кроме судей дистанции, выполняющих свои обязанности, Водителей 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 маршрута 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 и стартовой решётки, где допускается использование внешнего пускового устройства.
- 11.10.** Водители, принимающие участие в тренировке и гонке, должны носить экипировку, указанную в Приложении 15 к КиТТ.
- 11.11.** На пит-лейн действует ограничение скорости движения равное 60 км/ч.
- 11.12.** Фары (кроме формулы) и задние фонари должны быть включены всегда, когда автомобиль движется на дождевых шинах. Технический комиссар может проверить работоспособность приборов освещения в любое время до наступления 15 минутной готовности. Если фара/фонарь выходит из строя в течение гонки останавливать такой автомобиль нет необходимости.
- 11.13.** Если Водитель оказался участником аварии, он не должен покидать автодром без разрешения Спортивных комиссаров.
- 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 – находится судья с зелёным и красным флагом). Автомобили могут выезжать на трассу при зелёном сигнале на выезде с пит-лейн.

- 11.15.** В течение заезда Водители могут покидать пит-лейн по своему усмотрению при разрешающем сигнале светофора или судьи.
- 11.16.** Официальные указания подаются Водителям посредством сигналов, приведенных в **статье 2.4** Приложения **4** к СК РАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб». Для информирования Водителей Персонал Заявителя ни в коем случае не должен использовать флаги, аналогичные сигнальным.
- 11.17.** Заявитель во время заезда заявленного Водителя обязан обеспечить присутствие своего Представителя в зоне, предназначенной для этого и оговоренной в РЭ.
- 11.18.** В случае возникновения на автомобиле, находящемся на трассе, неисправности, представляющей опасность для Водителя и окружающих, Руководитель гонки обязан остановить данный автомобиль 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. Водитель 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.** Решение о применении «дождевых» шин принимает Руководитель гонки. В этом случае на всех автомобилях должны быть установлены указанные шины. Менять шины разрешается после прохождения Водителем одного круга в данном заезде. В случае если Руководитель гонки не объявил о применении «дождевых» шин, Участник принимает решение о применении шин самостоятельно.
- 12. СВОБОДНЫЕ ХРОНОМЕТРИРУЕМЫЕ ТРЕНИРОВКИ. КВАЛИФИКАЦИЯ, РАЗМИНКИ**
- 12.1.** Продолжительность и последовательность тренировок определяются РЭ.
- 12.2.** Обязательность участия в квалификации оговаривается в Регламенте.
- 12.3.** Если участие в квалификации не обязательно, то Водители, не имеющие результата в квалификации должны стартовать после Водителей, которые такой результат имеют.
- 12.4.** Интервал между концом свободной тренировки и началом квалификации в течение одного дня должен указываться в РЭ. Минимальный интервал между последней квалификацией и стартом гонки и между гонками в одной зачётной группе или объединённого заезда должен быть не менее 1 часа.
- 12.5.** В случае необходимости остановки тренировки, квалификации или разминки, на линии финиша показывается красный флаг, и включаются жёлтые мигающие сигналы светофора. Одновременно с этим красные флаги показываются на всех судейских постах. Все автомобили должны немедленно снизить скорость и без обгонов, соблюдая меры предосторожности, вернуться в боксы; остановка на полосе движения пит-лейн запрещена. Автомобили, не способные вернуться в боксы самостоятельно, должны быть эвакуированы в безопасное место.
- 12.6.** Руководитель гонки может неоднократно прерывать тренировку (квалификацию) на время, которое по его усмотрению, необходимо для очистки трассы или эвакуации автомобилей. Только во время свободных тренировок (практики) Руководитель гонки с согласия Спортивных Комиссаров может после прерывания заезда принять решение не возобновлять его. Если, по мнению Спортивных Комиссаров, остановка квалификации создана преднамеренно, Водителю, имеющему отношение к этому, результат аннулируется.
- 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 не принимается.
- 12.9.** Все круги, пройденные во время хронометрируемой тренировки, принимаются во внимание для определения стартовой позиции Водителя. Порядок расстановки автомобилей на стартовой решётке определяется Регламентом.
- 12.10.** После окончания тренировки, квалификации или разминки Водители могут пересечь линию финиша (хронометража) один раз.
- 12.11.** Использование трассы для тренировок вне отведенного РЭ для этого времени влечёт немедленное исключение нарушителя из соревнования.
- 12.12.** Никакие результаты тренировок, квалификаций и разминок не могут быть учтены при подведении окончательного результата соревнования.
- 12.13.** Если участие в квалификации обязательно, то Спортивными комиссарами могут быть допущены к старту в гонке Водители, которые не имеют результата в квалификации по каким-либо причинам. Однако они могут быть допущены только при условиях, что:
- а)** не будет превышена ёмкость трассы;
 - б)** Водители соответствуют всем требованиям безопасности, включая знание трассы;
 - в)** Водители, допущенные таким образом, должны размещаться после тех, кто имеет результат в квалификационных заездах.

13. БРИФИНГ

- 13.1.** Предпочтительно проводить Брифинг за день до старта гонок. Брифинг проводит Руководитель гонки.
- 13.2.** Брифинг должен состояться в определенном для этого РЭ месте. Все Водители, которые допущены к участию в гонке и их Представители под угрозой штрафа или исключения обязаны присутствовать на Брифинге все время его проведения, а информация, объявленная на Брифинге, должна быть выдана Водителям в письменной форме.
- 13.3.** Если Руководитель гонки сочтёт необходимым провести дополнительный Брифинг, он может быть проведён с согласия Спортивных комиссаров. Время и место проведения дополнительного Брифинга должно быть объявлено Водителям и Представителям заранее.

14. СТАРТОВАЯ РЕШЁТКА

- 14.1.** К старту в гонке не допускаются Водители, не проехавшие 3-х последовательных кругов в любой из тренировок.
- 14.2.** Окончательная расстановка на стартовой решётке должна быть опубликована после утренней разминки (после квалификации) в день гонки. Любой Заявитель чей автомобиль(и) не может по какой-либо причине выйти на старт (или у кого достаточно оснований считать, что его автомобиль не будет готов выйти на старт) обязан информировать об этом Руководителя гонки как можно раньше. Если один или больше автомобилей отказываются от выезда на старт, стартовая решетка должна быть соответственно сомкнута. Протокол старта должен быть изменен, но, опубликован не позднее, чем за 45 мин до старта.
- 14.3.** Стартовая решётка составляется в соответствии с достигнутым каждым водителем лучшим временем прохождения круга в квалификации. Если два или больше водителя показывают одинаковое лучшее время, приоритет получает тот водитель, 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 приводится в РЭ.
- 14.6.** Въезд на стартовую решётку должен быть закрыт за пять минут до назначенного времени старта. После этого времени любой автомобиль, который не занял свою позицию на стартовой решётке, не выпускается на неё, и будет стартовать с последней стартовой позиции.

15. ПРОЦЕДУРА СТАРТА

15.1. Старт

- 15.1.1.** Стартовый сигнал подается погашением красных огней стартового светофора. Порядок работы огней светофора должен быть описан в РЭ, если он отличается от стандартного порядка, предписанного документом «Работа светофоров во время официальных соревнований по кольцевым гонкам», публикуемого отдельно. Во время старта гонки сигнальная платформа должна быть полностью свободна от людей, за исключением уполномоченных лиц. Все лица должны покинуть сигнальную платформу и Полосу движения, когда автомобили уйдут на прогревочный круг. Вернуться можно после прохождения автомобилем безопасности, замыкающим пелетон, стартовой линии, при условии, что стартовая команда дана.
- 15.1.2.** За 15 минут перед назначенным временем начала прогревочного круга, после показа таблички «15», автомобили могут покидать пит-лейн, совершая ознакомительный круг. Остановки во время прохождения ознакомительного круга запрещены. В конце этого круга они должны остановиться на стартовой решётке в порядке, предусмотренном стартовой расстановкой, и заглушить свои двигатели. Если они совершают больше чем один ознакомительный круг, автомобили должны между каждым кругом обязательно проезжать через пит-лейн, значительно снизив скорость, ни в коем случае не проезжая через стартовую решётку. Все работы, связанные с монтажом/демонтажом деталей должны быть завершены до подачи сигнала 5 минутной готовности.
- 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, но только с разрешения судей. Он может двигаться к выезду из пит-лейн только с Водителем за рулем. Автомобиль, не успевший выехать на трассу до показа таблички «5», остаётся на пит-лейн. Он сможет стартовать из пит-лейн по команде Судьи на выпуске, после подачи стартовой команды и только вслед за последним стартовавшим автомобилем.
- 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»: см. 15.1.2 выше;
 - б)** Табличка «5»: см. 15.1.3 выше. При подаче сигнала 5 минут все, исключая Водителей, Официальных лиц и технического персонала команд должны покинуть стартовую решётку. После подачи этого сигнала все автомобили на стартовой решётке должны находиться с установленными колёсами. Нарушение этого требования наказывается по решению КСК. После подачи этого сигнала замена шин может производиться только на пит-лейн;
 - в)** Табличка «3»: до подачи стартовой команды осталось три минуты. Автомобили должны стоять на колёсах.

- г) Табличка «1»: двигатели должны запускаться Водителями, сидящими в своих автомобилях или механиками. Технический персонал команды должен покинуть стартовую решетку до показа таблички 15 сек.
- д) Табличка «15»: через 15 секунд после показа этой таблички зелёный флаг показывают взмахами перед решеткой, что служит командой автомобилям начать прогревочный круг, сохраняя свой стартовый порядок, скорость которым задается автомобилем безопасности. В течение прогревочного круга запрещено резкое ускорение, имитирующее старт, а старт должен быть плотный насколько это возможно. Любые остановки на прогревочном круге запрещены. Если автомобиль остановился (по технической причине или в результате разворота или съезда с трассы), либо потерял ход и не может поддерживать темп заданный автомобилем безопасности, Водитель обязан подать сигнал и, пропустив весь пелетон, двигаться к месту старта (при этом он будет стартовать с последней стартовой позиции) или в боксы. В таком случае его стартовое место должно оставаться свободным.

- 15.1.5.** Любой Водитель, который неспособен стартовать на прогревочный круг должен сигнализировать об этом. После того, как все автомобили стартовали на прогревочный круг, его механики, если это необходимо для запуска двигателя, могут толкать автомобиль по трассе под наблюдением судей. Такой автомобиль может стартовать на прогревочный круг, но ему запрещено обгонять другие движущиеся автомобили. Если двигатель не запустился, он должен быть перемещен толканием во въезд или выезд с пит-лейн (как укажет водителям Руководитель гонки на Брифинге), где механики смогут продолжить попытки завести его.
- 15.1.6.** На прогревочном круге автомобили могут следовать за автомобилем безопасности (на котором включены жёлтые огни) по трассе, используя всю её ширину. Автомобиль, стартующий с первой позиции, держит дистанцию до автомобиля безопасности, равную 5 корпусам автомобиля или приблизительно 20 метров. Во время прохождения прогревочного круга Водители должны поддерживать темп движения автомобиля безопасности. Обгон запрещён, если только впереди идущий Водитель не останавливается так, как указано в следующей статье. В этом случае Водителю, следовавшему за ним, разрешается занять образовавшееся свободное место перед собой. За обгон на прогревочном круге Водитель будет пенализирован в гонке по решению КСК. Обгоном на прогревочном круге считается исчезновение зазора между автомобилями.
- 15.1.7.** Обгоны в течение прогревочного круга допустимы, если только автомобиль задерживается, когда покидает позицию на стартовой решётке, и автомобили идущие сзади не могут избежать обгона этого автомобиля без того, чтобы чрезмерно задержаться на старте. В этом случае задержавшиеся Водители так же могут обгонять, для того чтобы восстановить первоначальный стартовый порядок.
- 15.1.8.** Любой Водитель, задержавшийся на стартовой решётке, не должен обгонять другие движущиеся автомобили, если он был неподвижен, когда все остальные автомобили пересекли линию старта, в этом случае он должен занять место позади пелетона автомобилей движущихся за автомобилем безопасности. Если такая задержка произошла у более чем одного Водителя, то они должны выстроиться в том порядке, в котором они покинули стартовую решётку.
- 15.1.9.** Водители, которые не могут поддерживать темп автомобиля безопасности, обязаны сместиться к краю трассы, поднять руку или открыть дверь и пропустить всех. Такие автомобили, мимо которых проехали другие, стартуют с последней позиции, т.е. до подачи стартового сигнала им запрещён обгон.
- 15.1.10.** Любой автомобиль, который не сможет стартовать на прогревочный круг или сохранить стартовый порядок во время прогревочного круга должен стартовать в гонке позади последней линии стартовой

решётки и должен быть неподвижен (при старте с места) в момент включения красного света. Если автомобиль в этот момент находился в движении, он должен заехать на пит-лейн, снизив скорость или быть убран с трассы в наиболее безопасное место. Он может стартовать из пит-лейн, как предписано в Статье 15.1.3.

15.1.11. В ходе процедуры старта, в любой момент, начиная с момента показа таблички «15», старт может быть задержан. В этом случае Водителям подается сигнал табличкой с надписью «СТАРТ ЗАДЕРЖАН». В случае уже начавшегося прогревочного круга автомобиль безопасности снижает скорость и останавливается на стартовой решётке, за ним останавливаются все автомобили в порядке, определенном стартовым протоколом. Отставшие во время прогревочного круга автомобили могут занять на стартовой решётке свои места, однако автомобили, находящиеся вне трассы или неспособные самостоятельно по ней двигаться, должны быть отбуксированы в пит-лейн.

15.1.12. После устранения причин задержки весь предстартовый отсчёт и вся процедура старта повторяется с подачи сигнала «5» за исключением п. 15.4 ниже.

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

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. Автомобили, возвращающиеся на стартовую решётку после прогревочного круга должны остановиться на предназначенных для них местах на стартовой решётке, не выключая двигатели, при этом они должны быть в пределах обозначенной стартовой позиции. Как только все автомобили займут свои места и остановятся – судья-стартёр должен показать табличку «10 секунд», а пятью секундами позже – включить красный свет стартового светофора. Через 2...3 секунды, после того как включен красный свет, он гаснет, что обозначает старт гонки. С этого момента начинается хронометраж гонки. Точная процедура стартовой команды должна быть описана в РЭ.

15.2.2. В случае необходимости в конце прогревочного круга, 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.

15.2.3. Если в момент постановки на стартовую решётку в конце прогревочного круга, у автомобиля заглох двигатель, и он не заводится, но при этом он не мешает другим Водителям занять свои места на решётке, Водитель такого автомобиля должен немедленно подать сигнал, подняв руку или открыв дверь. Старт не отменяется. Судья с ближайшего поста должен предупреждать жёлтым флагом движущиеся автомобили. После этого Водитель должен будет следовать процедуре, изложенной выше в Статьях 15.1.5. Другие автомобили должны сохранять свои позиции на стартовой решётке и не занимать освободившиеся места.

15.2.4. Если проблема возникает, когда автомобили достигли стартовой решетки в конце прогревочного круга, применяется следующая процедура:

а) Если возникли проблемы, способные подвергнуть опасности дальнейшую стартовую процедуру:

Водитель, у которого возникли проблемы, должен немедленно сигнализировать об этом. Если Руководитель гонки считает, что необходим дополнительный прогревочный круг, то через 2 секунды после включения жёлтых мигающих световых сигналов, означающих прерывание стартового отсчёта, включаются зелёные световые сигналы, а на линии старта показывается табличка «ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОГРЕВОЧНЫЙ КРУГ».

- б)** Если возникли иные проблемы, гонка не может стартовать и Руководитель гонки принимает решение задержать старт:

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

- в)** В обоих вышеописанных случаях а) и б) дистанция гонки уменьшается на один круг.
- г)** Если, после подачи стартовой команды, автомобиль остался неподвижным на стартовой решётке, судьи дистанции должны убрать автомобиль со стартовой решётки самым быстрым путём. Если водитель сумеет запустить двигатель, пока его автомобиль не перемещают, он может присоединиться к гонке.
- д)** Если Водитель не сможет запустить двигатель, его механики могут попытаться запустить его на пит-лейне. Если двигатель завёлся, Водитель может присоединиться к гонке в соответствии со ст. 15.1.3. Водитель и механики должны следовать инструкциям судей дистанции 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. Если даже по приведённой выше в Статье 15.2.4.в) проводится больше одной процедуры старта, на стартовой решётке никакая дозаправка не допускается.

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

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 сопровождаться сзади автомобилем быстрого вмешательства. Когда автомобиль безопасности погасил жёлтые огни, Водители должны образовать две плотные колонны, выдерживая безопасную дистанцию. Оба автомобиля в первой шеренге должны двигаться, не опережая друг друга, с постоянной скоростью задаваемой автомобилем безопасности. Под угрозой наказания за фальстарт запрещено изменять скорость, провоцировать опережение друг друга и выходить из колонны впереди идущих автомобилей. Изменение позиции в колонне влево или вправо запрещается и считается фальстартом.

15.3.2. Если Руководитель гонки считает, что колонны плотные, он подаёт команду автомобилю безопасности покинуть трассу. Автомобили продолжают самостоятельно двигаться по трассе двумя параллельными колоннами по размеченным позициям стартовой решётки к линии старта, поддерживая скорость, заданную автомобилем безопасности. В стартовом светофоре горят красные огни.

- 15.3.3.** Сигнал старта подаётся стартовым светофором, в котором гаснут красные огни, когда первые автомобили находятся не ближе 50 метров от стартовой линии. Обгон запрещён, пока не будет дан сигнал старта.
- 15.3.4.** Если Водители нарушили порядок или возникли другие препятствия, то до окончания прогревочного круга Руководитель гонки может обязать автомобиль безопасности пройти дополнительный прогревочный круг. В этом случае он продолжает движение с включенными жёлтыми огнями. Такое решение может приниматься Руководителем гонки неоднократно, до тех пор, пока Гонщики 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 посты наблюдения 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 Водитель информирует о невозможности поддерживать темп колонны, и обгон до подачи стартовой команды. Фальстарт наказывается по решению КСК.
- 15.3.7.** Дистанция гонки сокращается на количество пройденных дополнительных прогревочных кругов.

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

16. ОСТАНОВКА ГОНКИ ИЛИ ТРЕНИРОВКИ

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

- а)** классификация в гонке или порядок расположения Водителей 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 заблокирована из-за аварии;
- г)** погодные условия могут сделать трассу непригодной для движения с гоночной скоростью;
- д)** выезд с пит-лейн будет закрыт
- е)** на любого Водителя, заехавшего на пит лейн или чей автомобиль был перемещён со стартовой решётки на пит лейн, после остановки гонки, будет наложен штраф;
- ж)** механики могут осуществлять работу с автомобилями, остановившимися позади линии красного флага или на пит лейн, однако эта работа не должна препятствовать возобновлению гонки.

Все автомобили будут находиться перед линией красного флага или красным флагом до тех пор, пока по указанию судей не отправятся на вторую часть гонки (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 пересек 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 должна быть полной установленной дистанцией гонки.
- в) Водители, 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). Водители, 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 пересек линию финиша на предпоследнем круге перед остановкой гонки.
- б) Дистанция второй части должна быть равной установленной дистанции гонки за вычетом первой части (круг, на котором произошла остановки гонки, не принимается в расчёт).
- 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 и по разрешённой дистанции.
- 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 18.2.3.

17.3. В обоих случаях А и Б:

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

ОЭ должен иметь в своем распоряжении достаточно персонала и оборудования, чтобы иметь возможность придерживаться первоначального расписания даже в наиболее трудных обстоятельствах.

18. АВТОМОБИЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ

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

18.2. Старт гонки.

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

18.2.2. Место перед стартовой линией занимает автомобиль безопасности, который поведет пелетон на прогревочный круг (ст.15). По команде «1» он должен включить жёлтые маячки. Место за последней стартовой позицией занимает автомобиль безопасности, который будет сопровождать пелетон на прогревочном и первом кругах. Во время движения на нём включён зелёный сигнал. В конце первого круга он заедет в пит-лейн или займёт место, предусмотренное планом безопасности.

18.2.3. В исключительных случаях (например, сильный дождь) гонка может стартовать позади автомобиля безопасности. В этом случае пятиминутным сигналом считаются включенные жёлтые проблесковые маячки. Это сигнал Водителям, что гонка начнётся позади автомобиля безопасности. Когда на основном светофоре включаются одновременно жёлтые мигающие сигналы вместе с зелёными, автомобиль безопасности покинет стартовую решётку, за ним проследуют автомобили, не нарушая стартовой расстановки. В этом случае не будет никакого прогревочного круга, и гонка начнется, на основном светофоре включаются одновременно жёлтые мигающие сигналы вместе с зелёными. Продолжение гонки в нормальном режиме в соответствии со статьями 18.3.8 и 18.3.9 ниже.

18.3. Нейтрализация гонки. Рестарт.

18.3.1. Автомобиль безопасности применяется для нейтрализации гонки по решению Руководителя гонки. Он может быть применён, только если участник соревнований или должностное лицо находится в

непосредственной физической опасности или затруднён проезд по трассе, но обстоятельства таковы, что остановка гонки не требуется.

- 18.3.2.** Когда даётся распоряжение применить автомобиль безопасности в течение гонки, все посты наблюдения (включая линию старта) должны показывать взмахами жёлтые флаги и таблички "SC" которые должны сохраняться, пока вмешательство не закончено.
- 18.3.3.** По команде Руководителя гонки автомобиль безопасности с включёнными жёлтыми проблесковыми маячками должен стартовать из пит-лейна или другого, предусмотренного планом безопасности места, о котором Водители должны быть проинформированы, и выехать на трассу независимо от того, в каком месте трассы находится лидер.
- 18.3.4.** Все соревнующиеся автомобили должны выстроиться в линию позади автомобиля безопасности на расстоянии не больше пяти корпусов автомобиля и поддерживать темп, задаваемый им. Любые обгоны запрещены, если автомобилю не разрешают сделать это из автомобиля безопасности. Разрешением к обгону автомобиля безопасности является включение зелёного проблескового маяка. По этой команде Водители по одному по очереди обгоняют автомобиль безопасности до тех пор, пока за ним не окажется лидер гонки. Автомобили, которые обогнали автомобиль безопасности, должны продолжить движение на пониженной скорости, без обгонов, пока не достигнут пелетона позади автомобиля безопасности.
- 18.3.5.** 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.
- 18.3.6.** 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 пониженной скоростью, пока не достигнет конца цепочки автомобилей, следующих за автомобилем безопасности.
- 18.3.7.** В определённых обстоятельствах Руководитель гонки может дать команду автомобилю безопасности проследовать через пит-лейн. В этом случае, жёлтые маячки должны оставаться включёнными, все автомобили направляются на пит-лейн без обгонов. Любой автомобиль, въезжающий на пит-лейн в этих обстоятельствах, может останавливаться у своих боксов.
- 18.3.8.** Когда все причины, приведшие к нейтрализации гонки будут устранены, и будут выполнены условия п.18.3.5., Руководитель гонки отдаст указание автомобилю безопасности покинуть трассу. В этом случае на автомобиле безопасности должны быть выключены проблесковые маячки, что будет сигналом соревнующимся автомобилям, что автомобиль безопасности возвратится на пит-лейн в конце круга. С этого момента первый автомобиль позади автомобиля безопасности может устанавливать темп и, если это необходимо, увеличить расстояние более 5-ти кратной длины автомобиля, позади него. Как только автомобиль безопасности въедет в зону пит-лейн флаги и таблички на постах наблюдения должны быть убраны.
- 18.3.9.** Сигналом к продолжению гонки (рестарт) является команда, подаваемая на линии старта взмахами зелёным флагом. Все посты наблюдения, начиная с первого, должны показывать зелёные флаги. Обгоны строго запрещены до тех пор, пока автомобиль не пересёк линию старта. Зелёные флаги убирают после прохождения одного круга. Опережение одного автомобиля другим до линии старта пенализируется по решению КСК.

18.3.10. Каждый полный круг, в то время когда используется автомобиль безопасности, должен быть засчитан 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 полностью проехал всю предписанную дистанцию гонки или проехал наибольшую дистанцию за предписанное время.
- 19.2.** Если, по любым причинам, иным, чем изложенные в Статье 19.1, происходит остановка гонки – сигнал об остановке гонки дается красным флагом на линии старта и на всех судьейских постах перед тем, как лидирующий автомобиль завершил установленное количество кругов, или перед тем, как закончилось установленное время. При этом гонка считается завершённой, когда лидирующий автомобиль последний раз пересек линию финиша (ст.16.1). Если сигнал окончания гонки задерживается по любой причине, гонка считается завершённой тогда, когда должна была окончиться.
- 19.3.** Если гонка заканчивается, когда задействован автомобиль безопасности, он заедет в пит лейн в конце последнего круга гонки и автомобили движутся к клетчатому финишному флагу без обгонов.
- 19.4.** После получения сигнала об окончании гонки все автомобили должны проследовать с трассы, сохраняя порядок пересечения финиша, прямо в закрытый парк без остановки и любой посторонней помощи (за исключением необходимой помощи судей). Обгон после финиша пенализируется по решению КСК.

20. НАКАЗАНИЯ

- 20.1.** За нарушения требований, предусмотренных настоящими Правилами и Регламентами, КСК может применять к Заявителям и Водителям следующие меры воздействия, предусмотренные ст. 153 СК РАФ, в том числе:
- а) замечание (или общественное порицание);
 - б) денежный штраф;
 - 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” – водитель должен заехать на пит-лейн и без остановки вернуться на трассу. Наказание “stop&go” выполняется заездом на пит-лейн. Движение, без остановки по пит-лейн до штрафной площадки с полной остановкой перед красным флагом на ней не менее чем на 10 секунд и последующим движением под зелёный флаг после истечения времени принудительной остановки. Водитель обязан выполнить “drive through” или “stop&go” в течение трех кругов после показа ему таблички “drive through” или “stop&go” с табличкой его стартового номера. Однако, если только Водитель уже не находится на пит-лейн для отбывания наказания, он не может выполнить наложенное наказание в период действия автомобиля безопасности. 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 РЭ 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 грубой езды фиксируются в отчёте КСК и передаются на рассмотрение в ККГ РАФ. Каждый случай грубой езды наносит ущерб репутации Водителя, т.е. принимается во внимание при возможных последующих инцидентах с Водителем как в ходе соревнования (при вынесении решений КСК), так и в ходе Официального соревнования в целом (при вынесении решений ККГ РАФ). Однако в ходе гонки КСК может применить к такому Водителю любое наказание.
- 20.4.** Водитель, получивший три наказания в виде замечания согласно ст. 20.1 а) в течение многоэтапного соревнования, вместе с получением третьего, автоматически теряет десять мест на старте следующей гонки, в которой примет участие.
- 20.5.** За нарушения, допущенные Водителями и Участниками, Регламентом и РЭ может предусматриваться уточнение наказаний и размеров штрафов.
- 20.6.** Денежный штраф, наложенный на официальном соревновании, должен быть оплачен путём перечисления на расчётный счёт РАФ. Отсутствие поступления средств в течение периода времени указанного КСК ведёт к аннулированию результата Водителя на данном соревновании.

21. КЛАССИФИКАЦИЯ

- 21.1.** В дополнение к классификации, содержащейся в Положении соответствующего соревнования, Регламентом и ОЭ может быть предусмотрено разделение автомобилей на зачётные группы по классам автомобилей (как определено в КиТТ и ВРВС, или Приложении «J» МСК ФИА Статья 251.1.2), по объёму цилиндров, или другой классификации основанной на иных характеристиках.
- 21.2.** Единственным методом, для определения общей классификации гонки в Официальном соревновании должно быть следующее:
- а)** для всех автомобильных кольцевых гонок, только автомобили, покрывшие не менее 75% от дистанции пройденной победителем, могут быть классифицированы (округляется в меньшую сторону к ближайшему целому количеству кругов);
 - б)** если автомобиль проходит свой последний круг за время, превышающее более чем в два раза лучший круг победителя (ОЭ может установить в РЭ для этого фиксированное время), этот последний круг не принимается в расчёт, когда определяется общая дистанция, пройденная автомобилем.
 - в)** 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 прошёл менее двух кругов;
 - б)** Начисляются половинные очки, если лидер прошёл более двух кругов, но менее 75% первоначальной дистанции гонки;
 - в)** Начисляются полные очки, если лидер прошёл 75% и более первоначальной дистанции гонки.

22. РАВЕНСТВО РЕЗУЛЬТАТОВ

- 22.1.** Водители. 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.
- 22.2.** Команды. 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ НА СОРЕВНОВАНИЯХ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ

Данная Таблица является справочной. Нижеуказанная пенализация может применяться Спортивными комиссарами по своему усмотрению в зависимости от конкретной ситуации.

	нарушение	тренировки	квалификация	гонка
1	Неучастие в брифинге Водителей/Участников первое нарушение в сезоне	0,5 заявочного взноса		
2	Неучастие в брифинге Водителей/Участников второе нарушение в сезоне	1 заявочный взнос или исключение из соревнования		
3	Неучастие в пресс-конференции для победителей первое нарушение в сезоне	0,5 заявочного взноса		
4	Неучастие в пресс-конференции для победителей второе нарушение в сезоне	1 заявочный взнос		
5	Неразрешённая тренировка старта на трассе	0,5 заявочного взноса		
6	Движение на задней передаче на пит-лейне	0,5 заявочного взноса		S&G
7*	Игнорирование процедуры взвешивания	0,25 заявочного взноса	Анн. времени квалификации	Анн. результата
8*	Вес автомобиля не соответствует техническим требованиям		Анн. времени квалификации	Анн. результата
9*	Клиренс не соответствует техническим требованиям		Анн. времени квалификации	Анн. результата
10*	Заднее крыло не соответствует техническим требованиям		Анн. времени квалификации	Анн. результата
11*	Передний спойлер не соответствует техническим требованиям		Анн. времени квалификации	Анн. результата
12*	Использование немаркированных шин (где оговорено техническими требованиями)		Анн. времени квалификации	Анн. результата
13	Более чем один проезд под клетчатый флаг	Предупрежд.	0,25 заявочного взноса	
14	Скорость на пит-лейне более 65 км/час (за каждые 5 км/час свыше 60 км/час)	0,1 заявочного взноса		DT или S&G**
15	Пересечение белой линии на выезде из пит-лейн	0,25 заявочного взноса		DT или S&G**
16	Неподчинение сигналам судей на трассе	0,25 заявочного взноса		DT или S&G**
17	Неподчинение синему флагу	Предупрежд.	0,5 заявочного взноса	DT или S&G**
18	Не установка рулевого колеса на место, коробки передач в нейтральное положение при сходе с трассы или в ЗП	0,5 заявочного взноса		
19	Случай преднамеренного контакта	Черный флаг	Анн. времени квалификации	DT или S&G**
20	Случай преднамеренного контакта (сход соперника в гонке)			потеря 10 мест на старте/S&G
21	Обгон в зоне действия желтого флага	0,5 заявочного взноса	Анн. времени	S&G

			квалификации **	
22	Неподчинение красному флагу	0,75 заявочного взноса и потеря 5 мест на стартовой решетке		Анн. результата
23	Сход с трассы и возвращение с получением преимущества		Анн. времени квалификации **	S&G**
24	Члены команды на сигнальной платформе во время старта гонки			0,25 заявочного взноса
25	Автомобиль не на колесах при показе таблички «3 мин»			0,5 заявочного взноса
26	Неподчинение Правилам на стартовой решетке при сигнале «1 мин»			0,2 заявочного взноса
27	Посторонние лица на сигнальной платформе (первое нарушение)		0,5 заявочного взноса	0,5 заявочного взноса
28	Посторонние лица на сигнальной платформе (повторное нарушение)		1 заявочный взнос	1 заявочный взнос
29	Обгон перед показом зеленого флага после ухода автомобиля безопасности			DT или S&G**
30	Обгон до подачи стартовой команды (при старте с хода)			DT или S&G**
31	Обгон во время действия автомобиля безопасности			DT или S&G**
32	Фальстарт			DT или S&G**
34	Несанкционированные работы на пит-лейне	0,5 заявочного взноса	0,5 заявочного взноса	DT или S&G**
	Колёса не установлены на автомобиль при показе таблички «5 мин»			0,5 заявочного взноса
35	* Повторение любого из этих нарушений в течение соревнования		Анн. двух лучших времен квалификации	

S&G = процедура «stop & go» или DT= проезд через пит-лейн процедура «Drive Through», - определяется спортивными комиссарами, в зависимости от характеристики трассы.

** - решение принимается на усмотрение КСК.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА ТРАССЕ

1. Подчинение сигналам

Нормы, содержащиеся в Приложении 4 к Спортивному кодексу РАФ “Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб”, являются неотъемлемой частью настоящих Правил поведения водителей на трассе. Все Водители обязаны полностью соблюдать их.

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 пропустить такой автомобиль при первой же возможности.
- 2.3.** Водитель, оказавшийся впереди автомобиля, обгоняющего его на круг (несколько кругов) обязан пропустить его при первой же возможности.
- 2.4.** Если судьи считают, что Водитель автомобиля, который догнали, не пользуется зеркалом заднего обзора, судьи показывают этому Водителю синий флаг, информируя его о том, что Водитель, движущийся быстрее, хочет обогнать его.
- Любой Водитель, игнорирующий синий флаг, может быть наказан Спортивными Комиссарами.
- 2.5.** 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.

Если два автомобиля находятся в процессе обгона (обгоняющий автомобиль въехал в базу обгоняемого), то каждый из водителей должен оставить пространство шириной не менее чем в один автомобиль между своим автомобилем и краем гоночной дорожки (см. статью 1.25).

Систематические удары или касания в задний свес впередиидущего автомобиля повлекут за собой наказание по решению КСК.

Однако маневры, способные помешать другим Водителям, такие как намеренное скопление автомобилей на внешней или внутренней стороне поворота или любое другое ненормальное изменение направления строго запрещены и повлекут за собой наказание по решения КСК.

- 2.6.** Запрещается любой маневр блокирования, независимо от того, организуется он одним или несколькими Водителями. Не разрешается нескольким автомобилям ехать постоянно рядом, или занимать позиции веером, если позади находится автомобиль, который пытается обогнать.
- 2.7.** Водители 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 учёта пункта 2.8 ниже, Водитель может вернуться обратно. Однако это может быть сделано только когда это будет безопасно, без получения любого преимущества. Водитель может быть наказан, если его автомобиль намеренно покинул пределы гоночной дорожки, так, что ни одна часть автомобиля не сохраняет контакт с гоночной дорожкой.

- 2.8.** Опасная езда, т.е. повторение серьезных ошибок вождения или видимость отсутствия контроля над автомобилем (периодический выезд за пределы гоночной дорожки) будет являться предметом рассмотрения Спортивными комиссарами и может повлечь за собой наказание, вплоть до исключения Водителя из соревнования.
- 2.9.** Не разрешается двигаться по трассе неоправданно медленно, совершать беспорядочные манёвры или манёвры, считающиеся потенциально опасными для других водителей.
- 2.10.** Только трасса и только в отведенное расписанием соревнований время должна использоваться Водителями для тренировок и соревнований.
- 2.11.** Запрещено движение автомобилей по трассе в направлении противоположном определенному Организатором.

3. Остановка автомобиля во время гонки

- 3.1.** Водитель, имеющий намерение сойти с трассы или остановиться из-за невозможности поддерживать общий темп гонки, должен своевременно сигнализировать об этом другим Водителям, доступным ему способом, например поднятием руки, и на нём лежит ответственность соблюдения того, чтобы манёвр не представлял никакой опасности, и осуществлялся как можно ближе к месту обозначенного съезда с трассы.
- 3.2.** В случае, когда Водитель останавливает автомобиль во время соревнования вне зоны пит-лейн, то, независимо от причин остановки, такой автомобиль должен быть перемещён за пределы трассы как можно быстрее, чтобы он не представлял опасности и не препятствовал нормальному проведению соревнования.
- 3.3.** Если Водитель, не отстегивая ремней безопасности, сможет вновь завести автомобиль без какой-либо посторонней помощи и включиться в гонку не совершая нарушений правил и не получая никакой выгоды или преимущества от перемещения своего автомобиля в безопасное место, он не будет исключен из соревнования.
- При возникновении ситуации, исключающей дальнейшее самостоятельное движение автомобиля по трассе, Водитель обязан, соблюдая меры безопасности, покинуть автомобиль и переместиться в безопасное место.
- 3.4.** Любой ремонт на трассе разрешается только Водителю, не отстегнувшему ремней безопасности, 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 Водителя и официальных лиц, никому не разрешается трогать остановившийся 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 пункта 17.1 выше, любой автомобиль, даже временно покинутый своим Водителем на трассе, какая бы ни была причина или продолжительность, рассматривается как прекративший соревнование.

Автомобиль считается покинутым, Водитель которого отстегнул ремни безопасности.

4. Пит–лейн, въезд и выезд с пит-лейн

- 4.1.** Зона замедления рассматривается, как составная часть пит-лейн.
- 4.2.** Во время тренировок и соревнования въезд в пит-лейн с трассы разрешен только через зону замедления.

- 4.3.** Водитель, имеющий намерение въехать в пит-лейн, должен убедиться, что этот маневр не представляет никакой опасности.
- 4.4.** Запрещается, за исключением форс-мажорного случая (признанным таковым Спортивными Комиссарами соревнования), пересечение в любом направлении линии между зоной замедления и полотном трассы.
- 4.5.** Движение задним ходом на передаче заднего хода на пит-лейн запрещено.
- 4.6.** Во время заезда остановка на полосе движения и в зоне безопасности пит-лейн запрещена.
- 4.7.** Выезжая из рабочей зоны пит-лейн, Водитель должен быть уверен, что не создаст помех другим Водителям,двигающимся по пит-лейн. В случаях, когда к месту выезда из пит-лейн приближаетсядвигающийся по трассе автомобиль, судья, находящийся в месте выезда, сигнализирует об этом выезжающему Водителю неподвижным синим флагом. В любом случае ответственность за столкновение при выезде из рабочей зоны пит-лейн и из пит-лейн на трассу лежит на Водителе, покидающем эти зоны.
- 4.8.** При выезде из пит-лейн, за исключением форс-мажорного случая (признанным таковым Спортивными Комиссарами соревнования), не разрешается пересекать никакой частью автомобиля линию, отделяющую зону разгона от полотна трассы.
- 4.9.** На трассах, где используется процедура автомобиля безопасности, должны быть нанесены белой краской, не ухудшающей сцепных свойств полотна «линии автомобиля безопасности». Эти линии под прямым углом должны пересекать трассу, дорожки въезда и выезда с пит-лейн в следующих местах:
- Линия 1 автомобиля безопасности: наносится в месте, которое считается приемлемым, чтобы автомобиль, заезжающий на пит-лейн, пересекая её, мог обогнать автомобиль безопасности или другие автомобили, остающиеся на трассе. Эта линия также является местом, где автомобили, пересекая её, могут обгонять автомобиль безопасности, покидающий трассу после окончания вмешательства.
- Линия 2 автомобиля безопасности: наносится в месте, в котором автомобили, выезжающие с пит-лейн, могут двигаться с той же скоростью, что и автомобили на трассе. Автомобиль, находящийся на трассе может обгонять выезжающие с пит-лейн автомобили до этой линии и не может обгонять после неё.
- 4.10.** Если регламентом соревнования предусмотрена дозаправка топливом во время заезда, то она может производиться в рабочей зоне пит-лейн с учётом мер предосторожности, указанных в статье 2.2.3 Приложения 4 к СК РАФ.
- 4.11.** Не разрешается выезд на пит-лейн автомобилей, не участвующих в заезде согласно расписания соревнования.
- 4.12.** Организатор должен принять меры, ограничивающие доступ на пит-лейн посторонних лиц.

© 2016 Российская автомобильная федерация