

**ПРАВИЛА
ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ
ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ДРЭГ-РЕЙСИНГУ**

Статья 1. Терминология и определения

В настоящих Правилах применяется терминология, имеющая следующее значение:

1.1. Персонал Участника – физические лица, зарегистрированные Участником, которые имеют право находиться в паддоке.

1.2. Представитель Участника – физическое лицо, включенное Участником в заявку, действующее от его имени и представляющее интересы Участника на соревнованиях. Достаточным документом для подтверждения полномочий Представителя является предъявление Лицензии Участника.

1.3. 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.)

1.4. Автодром – закрытая, огороженная территория с характерными сооружениями, используемая для проведения соревнований под контролем Организатора.

1.5. Дрэг-полоса - закрытый для постороннего движения прямой маршрут, постоянный или временный, построенный или приспособленный специально для соревнований по дрэг-рейсингу.

1.6. Трасса - часть дрэг-полосы, на которой проходит ускорение автомобилей, а так же предстартовая и стартовая зоны.

1.7. Зона торможения - часть полосы, на которой автомобили замедляют движение.

Зона торможения делиться на 2 части:

- первая, «основная» зона торможения, на которой автомобили тормозят и останавливаются;

- вторая, «экстренная» зона торможения, на которой автомобили тормозят при невозможности остановиться в пределах основной зоны торможения.

1.8. Область соревнований - трасса и зона торможения, полоса поворота, паддок, зоны выпуска, предстарта и старта.

1.9. Паддок – участок с твердым покрытием, предоставляемый Организатором для размещения технических автомобилей Участников и спортивной техники, для ее стоянки, обслуживания и ремонта. Паддок должен быть огорожен таким образом, чтобы исключить проход в него зрителей и других лиц, не имеющих специальный пропусков. В паддок должен быть один вход и въезд, расположенный с противоположной стороны от зоны выпуска. На входе должен быть организован пропускной пункт. В паддоке должно быть организовано двустороннее движение на всем его протяжении. Рекомендуется разделить паддок на 2 части: паддок - где находятся только гоночные автомобили и минимальное количество персонала и техническую зону - где находятся автомобили сопровождения, а также проходит ремонт автомобилей.

1.10. Зона выпуска – зона, расположенная между паддоком и предстартовой зоной. В данной зоне Участник готовится к выезду на старт, а судьи проверяют его готовность. По разрешению судей выпуска, автомобили выезжают в предстартовую зону.

1.11. Предстартовая зона – зона, расположенная между зоной выпуска и зоной старта. Длина предстартовой зоны не менее 10 метров (рекомендуется 20 метров). В данной зоне автомобили, полностью готовые к старту, ожидают разрешения судей выезда на старт. В данной зоне разрешен прогрев резины.

1.12. Стартовая зона – зона, расположенная непосредственно у линии старта. В данной зоне, запрещены любые работы с автомобилем, а так же нахождение любого персонала, как Участника, так и Организатора, за исключением судьи старта.

1.13. Боксы – помещения, предоставляемые Организатором Участникам и их персоналу для размещения, хранения и обслуживания спортивной техники и имеющие свободный выезд в зону выпуска.

1.14. Пункт управления гонкой (ПУГ) – стационарное или временное сооружение, где во время соревнования концентрируется оперативная информация о ходе соревнования. ПУГ может быть разделен на несколько зон с ограниченным доступом.

1.15. Табло – место публикации официальной информации в ходе соревнования.

1.16. 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 несет ответственность за предоставление им официальных сведений о соревновании.

1.17. Закрытый Парк (ЗП) – требования к ЗП оговорены статьей 42-б СК РАФ. В ходе соревнования автомобиль может неоднократно вызываться в ЗП для предусмотренных Регламент процедур (взвешивание, измерение шума, контроль топлива и т.д.).

1.18. Трибуны – стационарные или временные сооружения, предназначенные для размещения зрителей.

1.19. Брифинг – собрание Водителей и Представителей Участников для получения информации от Организатора и судей.

1.20 Осевая линия - это линия разделяющая Трассу на 2 равные части.

Статья 2. Основные положения. Нормативная база

2.1. Данные правила являются обязательными для исполнения на **любых** соревнованиях по дрег-рейсингу в 2011 году.

2.2. Данные правила вступают в силу 1 января 2011 года, сроком на 1 год, после чего их действие может быть продлено.

2.3. Изменения в Правила вносятся только Комитетом дрег-рейсинга РАФ и вступают в силу сразу после их официальной публикации.

2.4. Регламенты всех соревнований должны быть созданы на основе «Положения (Регламента) Официальных соревнований России по дрег-рейсингу и Регламента этапа».

2.4. Нормативными документами организации и проведения соревнований по дрег-рейсингу являются:

- Федеральный закон «О физической культуре и спорте в Российской Федерации»;
- Единая Всероссийская спортивная классификация (ЕВСК);
- Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС);
- Спортивный Кодекс РАФ (СК РАФ) и приложения к нему;
- Общие условия проведения Чемпионатов, Первенств, Трофеев, Серий и Кубков России (официальных соревнований) (ОУ РАФ);
- Настоящие Правила организации и проведения соревнований по дрег-рейсингу (Правила);
- «Классификация и Технические Требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях» (КиТТ), « Технические Требования к легковым автомобилям, участвующим в национальных соревнованиях по дрег рейсингу»;
- Положение о Всероссийских соревнованиях по дрег-рейсингу (Положение);
- Регламенты соревнования: Положение (Регламент) Официальных соревнований России по дрег-рейсингу и Регламент этапа.

Статья 3. Организатор соревнования или серии соревнований

3.1. Организатор соревнования – юридическое лицо, имеющее лицензию Организатора РАФ, которое несет ответственность за выполнение требований СК РАФ и за своевременное проведение соревнования согласно Официальному календарю РАФ.

3.2. Организатор этапа (Организатор) – юридическое лицо, имеющее лицензию Организатора РАФ, которое несет ответственность за выполнение требований СК РАФ и за своевременное проведение этапа соревнования согласно Официальному календарю РАФ.

3.3. Организатор серии соревнований (ОСС) - юридическое лицо, имеющее лицензию Организатора РАФ, которое несет ответственность за выполнение требований СК РАФ и за своевременное проведение серии соревнований согласно Официальному календарю РАФ.

Статья 4. Расписание соревнований

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:

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

4.4. Перерыв между квалификацией и гонкой одной зачётной группы - не менее 30 минут.

4.5. Минимальная продолжительность тренировок:

- практика не менее 1 часа;
- разминка (если предусмотрена регламентом) не менее 30 минут.

4.6. Расписание соревнования и последовательность заездов должны быть изложены в Регламенте.

Статья 5. Условия допуска водителей. Команда. Персонал

5.1. К участию в соревнованиях допускаются Водители не моложе 18 лет, имеющие выданную РАФ международную или национальную Лицензию Водителя категории не ниже “Е”, либо, при наличии Лицензии другой НАФ, удовлетворяющие требованиям ст. 111 СК РАФ. Решением Комитета дрег-рейсинга РАФ (далее – Комитет РАФ) могут допускаться спортсмены не моложе 16 лет, имеющие лицензию Водителя категории не ниже “Е”. Кандидаты рассматриваются Комитетом РАФ по заявлению Участника с нотариально заверенным разрешением обоих родителей на участие в соревнованиях.

5.2. В случае если количество заявленных Водителей в группе превысит паспортную емкость 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, решением КСК могут быть отстранены от тренировок или гонки.

5.4. Каждый Водитель может быть заявлен на этапе многоэтапного соревнования в одном классе.

5.5. Участие одного автомобиля в нескольких классах не допускается, однако один и тот же Участник может выступать на разных автомобилях в разных классах, а один автомобиль может управляться только одним водителем.

5.6. Персонал Участника должен быть зарегистрирован на каждом соревновании во время прохождения АП. Во время нахождения в паддоке весь персонал, занимающийся обслуживанием автомобиля, должен быть одет в униформу - комбинезоны механиков и термостойкие перчатки обязательны. Рекомендован стандарт ФИА 8856-2000.

Статья 6. Заявочные и стартовые взносы

6.1. Если соревнование состоит из нескольких этапов, взнос за участие в таком соревновании называется заявочным.

6.2. Заявочный взнос за участие водителя в личном зачете в Чемпионате России, Кубке России и Кубке РАФ вносится в РАФ.

6.3. Заявочный взнос за участие в командном зачете (если таковой предусмотрен) в Чемпионате России, Кубке России и Кубке РАФ вносится в РАФ.

6.4. Регистрационный взнос за участие Водителей в этапе или соревновании, состоящим из одного этапа называется стартовым.

6.5. Организатор имеет право предусматривать льготные, базовые и повышенные стартовые взносы, указывая их в Регламенте соревнования.

6.6. Взнос возвращается Участнику 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.

Статья 7. Административные проверки, медицинский контроль, технические инспекции

Административные проверки, медицинский контроль.

7.1. Административная Проверка (далее – АП) проводится секретариатом соревнования в месте, указанном в Регламенте.

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:

- лицензию Участника;
- лицензию Водителя;
- действующую справку медицинского учреждения о допуске Водителя к соревнованиям по автомобильному спорту;
- страховой полис Водителя “от травм и несчастного случая”, если таковое не предусмотрено действующей лицензией Водителя;
- другие документы, предусмотренные Регламентами.

7.4. Поставив свою подпись на официальном бланке Заявочной формы, Участник, также как и Водитель и Персонал Участника подчиняются спортивной юрисдикции, признанной РАФ.

7.5. Организатор вправе потребовать наличие страховых полисов “от травм и несчастного случая” у Персонала Участника, включенного в заявку, а также гостей, приглашенных Участником в паддок. В этом случае Организатор обязан отразить данное требование в Регламенте и обеспечить возможность оформления страховых полисов непосредственно в зоне АП.

7.6. По окончании АП секретариат публикует списки заявленных Водителей, Участников и Команд. Список допущенных Водителей публикуется до начала первого квалификационного заезда.

7.7. Медицинский осмотр Водителей проводится по расписанию перед заездами. По решению главного врача соревнования может быть проведен медицинский осмотр любого

Водителя не позднее, чем за 10 минут до его заезда. Водители, не прошедшие медицинский осмотр, к участию в заезде не допускаются.

Техническая инспекция.

7.8. Организатор обязан организовать предварительную техническую инспекцию (ПТИ). Место и время ПТИ указывается в Регламенте. На ПТИ представляются автомобили, полностью готовые к Соревнованию, в том числе с обязательными надписями, а также Технический паспорт (ТП) спортивного автомобиля и омологационные документы на автомобиль, устройства безопасности и иные элементы, которые должны быть омологированы согласно требованиям КиТТ. При выявлении несоответствия автомобиля КиТТ указанные замечания должны быть устранены Участником до окончания ПТИ.

7.10. Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде автомобилей на дистанцию с целью проверки готовности автомобилей, устройств безопасности и экипировки водителей к заезду.

7.11. Техническая инспекция может быть организована во время соревнования несколько раз, если КСК сочтет это необходимым.

7.12. 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.

7.13. Личное присутствие Водителя на ТИ обязательно лишь в случаях весового контроля автомобиля вместе с Водителем.

7.14. Автомобили, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде (тренировка, гонка) не допускаются.

7.15. После финиша гонки Водители обязаны привести свои автомобили в ЗП по маршруту, указанному Организатором, для проведения ТИ (маршрут должен быть вывешен на Официальном табло). Результат Водителя, уклонившегося от этого предписания, будет аннулирован.

7.16. В ЗП запрещается выполнять любые работы с автомобилем без специального разрешения технического комиссара.

7.17. В ЗП технический комиссар вправе потребовать от участника проведение демонтажных работ, связанных с необходимостью контроля соответствия автомобиля заявленной группе, если это предусмотрено Регламентами или решением КСК. Участник должен обеспечить разборку автомобиля до того состояния, которого потребует технический комиссар.

7.18. Автомобили остаются в ЗП с момента окончания гонки до истечения срока подачи протестов (30 минут с момента опубликования предварительных результатов соответствующего заезда, если не указано иное) и распускаются из ЗП по решению Руководителя гонки, при этом КСК может задержать любой автомобиль и на более длительный срок. В любом случае Представитель Участника может забрать автомобиль из ЗП только с разрешения технического комиссара.

7.19. 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 Участниками, не могут приближаться к автомобилю под угрозой аннулирования результата их Водителя.

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

Статья 8. Дождь.

8.1. В данном случае под словом дождь понимаются любые атмосферные осадки (вода в жидком или твёрдом состоянии), выпадающая из облаков или осаждающаяся из воздуха на земную поверхность и различные предметы.

8.2. Проводить заезды в дождь, а так же до полного высыхания дрег-полосы (по крайней мере, полос, по которым движутся автомобили) **строго запрещено**.

8.3. В случае начала дождя Руководитель гонки обязан немедленно остановить заезды, вернуть все автомобили участников в паддок и объявить перерыв. Не реже 1 раза в 30 минут Руководитель гонки должен информировать Участников о состоянии трассы и ориентировочном времени продолжения соревнования.

8.4. Если дождь продолжается более 2-х часов Руководитель гонки должен собрать брифинг для обсуждения возможности переноса соревнования на резервную дату или отмены соревнования.

8.5. Если дождь продолжается более 4-х часов соревнование переносится на резервную дату или отменяется. Данное решение должно быть доведено до сведения всех Участников.

8.6. В случае нарушения данных пунктов Организатор и Руководитель гонки будут привлечены к дисциплинарной ответственности вплоть до лишения лицензий.

Статья 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 трех 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 дрег-рейсингу предыдущего сезона в соответствующих классах.

9.2. Обязательными надписями на автомобиле являются:

- эмблемы и надписи, размеры и размещение которых указаны в Регламенте.
- фамилия и имя Водителя, и изображение государственного флага, которые должны размещаться на передних крыльях (высота букв не менее 40 мм) или задних боковых стеклах (высота букв не менее 50 мм) с обеих сторон легкового автомобиля;
- стартовые номера, минимальный размер и начертание цифр которых приведены в статьях 206 и 207 СК РАФ. На легковых автомобилях – на лобовом стекле и передних дверях. Цвет – темные цифры на светлом фоне или светлые цифры на темном фоне. Наилучшее сочетание – черные цифры на белом фоне. Номер на лобовом стекле должен быть в виде белых цифр высотой не менее 200 мм, фон не применяется.

9.3. Обязательные надписи должны быть нанесены на автомобиль до технической инспекции 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 Регламентом.

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

- не запрещена законодательством РФ;
- не закрывает обзор с места водителя;
- не противоречит нормам морали и этики;

- не является политической или религиозной по своей сути;
- не носит оскорбительного характера;
- не занимает места стартовых номеров и обязательных надписей;
- не противоречит Регламентам.

9.6. Развертывание Участником любой рекламы и рекламной торговли, организация промо-акций на автодроме производится на основании письменного разрешения ОС.

Статья 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. 1.13) находится в Секретариате соревнования. Дублирующие табло может располагаться в парк-стоянке, паддоке и пресс-центре. Место расположения основного из дублирующих табло указывается в Регламенте.

10.3. Организатор обязан провести минимум одно официальное собрание Представителей и/или Водителей, место и время которого объявляется в Регламенте (Брифинг). Участие Водителей и Представителей в Брифинге является обязательным.

Статья 11. Общие условия безопасности

11.1. Водителям строжайше запрещено двигаться на своем автомобиле по трассе в направлении противоположном движению гонки, если только это не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции.

11.2. Во время тренировок и гонки водители обязаны использовать только трассу для скоростного движения на гоночном автомобиле.

11.3. Если автомобиль остановился во время соревнований и Водитель не может вывести его из опасной зоны, он должен немедленно покинуть автомобиль и перейти в ближайшее безопасное место. Водитель, покидающий автомобиль, должен оставить в нём рулевое колесо.

11.4. Работы с автомобилем могут производиться только в Паддоке, боксах и технической зоне.

11.5. 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 в стартовой зоне.

11.6. В ходе гонки двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля, за исключением паддока, где допускается использование внешнего пускового устройства. Если Водитель не может завести двигатель находясь в предстартовой или стартовой зоне, в течение 2-х минут, ему присуждается поражение в данном заезде.

11.7. Водители, принимающие участие в тренировке и гонке, должны носить одежду и шлем, указанные в «Классификации и Технических Требованиях к автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрег-рейсингу»

11.8. При возврате водителей после заезда самостоятельно (как по трассе, так и по возвратной дорожке) скорость движения не должна превышать 50 км/ч. За нарушение данного правила Водитель будет наказан.

11.9. Если у Водителя во время тренировки или гонки возникли механические проблемы с автомобилем, не позволяющие продолжить заезд, он должен покинуть трассу наиболее безопасным способом.

11.10. Если Водитель оказался участником аварии, он не должен покидать автодром без разрешения Спортивных комиссаров.

11.11. В течение гонки в зоне выпуска должен быть работоспособный светофор с зелеными и красными световыми сигналами и/или находиться судья с зеленым и красным флагом. Автомобили могут выезжать на трассу при зеленом сигнале в зоне выпуска.

11.12. Официальные указания подаются Водителям посредством сигналов, приведенных в приложении к СК РАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб». Для информирования Водителей Персонал Участника ни в коем случае не должен использовать флаги, аналогичные сигнальным.

11.13. Участник во время заезда заявленного Водителя обязан обеспечить присутствие своего Представителя в зоне, предназначенной для этого и оговоренной в Регламенте.

11.14. Руководитель гонки обязан остановить гонку (практику, квалификацию, разминку) в случае возникновения опасности для здоровья и жизни людей, находящихся на трассе. В этом случае Водители обязаны снизить скорость до безопасной и двигаться в паддок со скоростью не более 50 км/ч, с готовностью к внезапной остановке. Сигналом к остановке гонки являются красные флаги, показываемые судьями на постах.

Статья 12. Практика, разминка, квалификация.

Практика, разминка.

12.1. Продолжительность и последовательность практики определяются Регламентом.

12.3. Практика организуется на зачетной трассе так чтобы каждый Водитель имел возможность проехать не менее одного (1) раза.

12.3. Комплектование заездов практики проходит в произвольном порядке, в т.ч. для автомобилей, отнесенных к разным классам (ЖИВАЯ ОЧЕРЕДЬ ПОПАРНО). Необходимость участия в практике каждый Водитель определяет самостоятельно.

12.4. При проведении практики ведется хронометраж с последующей публикацией результатов до начала квалификационных заездов.

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

12.6. Никакие результаты практики не могут быть учтены при подведении окончательного результата соревнования.

Квалификация.

12.7. Интервал между концом практики и началом квалификации в течение одного дня должен указываться в Регламенте. Любая задержка окончания практики должна приводить к такой же задержке начала квалификации, при этом только исключительные обстоятельства как, например, задержка начала практики или возникновение других проблем в утренних заездах, могут привести к изменению времени старта гонки. В этом случае минимальный интервал между последней квалификацией и стартом гонки в одной зачетной группе должен быть не менее 30 минут.

12.8. Комплектование заездов практики проходит в произвольном порядке, в т.ч. для автомобилей, отнесенных к разным классам (ЖИВАЯ ОЧЕРЕДЬ ПОПАРНО).

12.9. Руководитель гонки может неоднократно прерывать квалификацию на время, которое по его усмотрению, необходимо для очистки трассы или эвакуации автомобилей. Если, по мнению Спортивных Комиссаров, остановка квалификации создана преднамеренно, Водителю, имеющему отношение к этому, результат аннулируется.

12.10. Допускается старт в заезде одного автомобиля при отсутствии автомобилей в предстартовой очереди.

12.11. Количество хронометрируемых попыток неограниченно, при этом в итоговом протоколе учитывается лучшая попытка.

12.12. По результатам квалификационных заездов в финал отбирается по 8 Водителей, прошедших дистанцию с наименьшим временем среди соперников в каждом классе.

12.13. Для определения результатов квалификации используется «чистое время» - время, затраченное Водителем на прохождение дистанции, с момента пересечения стартовой линии до момента пересечения финишной линии.

12.14. При отказе любого из 8 Водителей от участия в Финале на их места приглашаются обладатели 9-го и т.д. результатов квалификации.

12.15. 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:

- они не отбирают места у Водителей, которые уже имеют результат в квалификации,
- Водители соответствуют всем требованиям безопасности, включая знание трассы. Водители, допущенные таким образом, должны размещаться после тех, кто имеет результат в квалификационных заездах.

Статья 13. Брифинг

13.1 Брифинг должен состояться в определенном для этого месте.

13.2. Все Представители и Водители тех автомобилей, которые допущены к участию в гонке 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.

Статья 14. Формирование заездов.

14.1. Состав Финальных заездов объявляется не менее чем за 15 мин. до старта первого официального заезда.

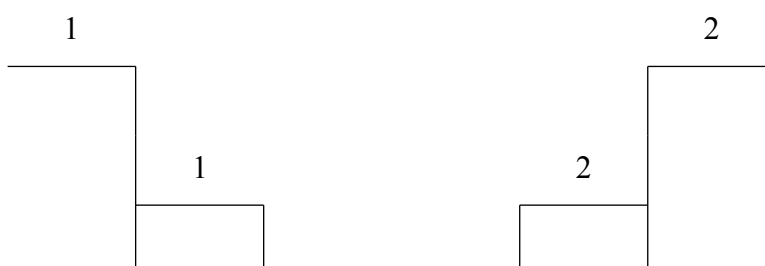
14.2. Выезд Участников заезда на зачетную трассу допускается только по разрешению судьи выпуска или по разрешающему сигналу светофора, расположенном в зоне выпуска.

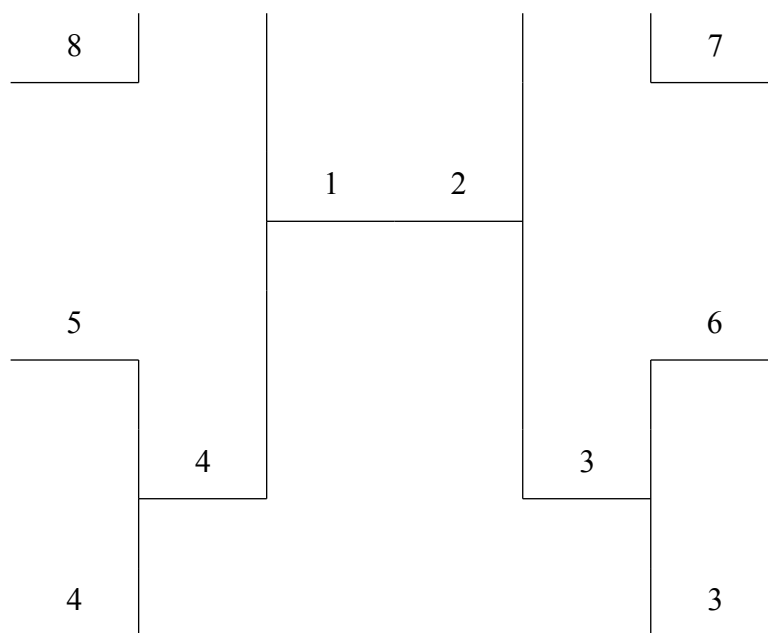
14.3. Водитель, не обеспечивший подачу автомобиля с заведенным двигателем к месту формирования заезда (в зону выпуска) в установленный срок (2 минуты с момента объявления о формировании заезда, если не объявлено иное), от участия в заезде отстраняется, при этом его место остается свободным.

14.4. Для определения результатов финальных заездов используется «грязное время» - время, затраченное участником на прохождение дистанции с момента загорания зеленого сигнала светофора до момента пересечения финишной линии.

14.5. Финальные заезды проводятся строго по классам.

14.6. Финальная серия проводится по олимпийской системе с выбыванием (1/4, 1/2 и финальные заезды). Водитель, первым пересекший финишную линию, выигрывает и попадает в следующий уровень Финальной серии заездов, согласно схеме:





14.7. Комплектование 1/4 финала происходит таким образом, что Участник показавший лучшее время в квалификации (в данном классе) стартует с Участником показавшим 8-й результат, далее 2-ой Участник с 7-м и т.д.

14.8. Если количество участников меньше 8, то Участники с лучшими временами сразу выходят в 1/2 финала (например если участников 6, то участники показавшие 1 и 2 время в квалификации сразу выходят в 1/2 финала).

14.9. При четырех и менее заявленных Водителях в классе – 1/4 финала не проводится.

14.10. При трех заявленных Водителях спортсмен, показавший лучший результат в квалификации сразу переходит в финал.

14.11. Водители, проигравшие в 1/2 финала, разыгрывают между собой 3-е и 4-ое место, а победители 1-ое и 2-ое место в одном заезде.

Статья 15. Предстартовая зона. Процедура старта.

15.1. По вызову судей или при включении зеленого сигнала светофора расположенного в зоне выпуска (перед предстартовой зоной), Водитель обязан в течение 2-х минут поставить свой автомобиль в предстартовую зону.

15.2. До команды судей старта разрешающей выезд на старт автомобиль должен находиться в неподвижном состоянии, Водитель должен находиться в автомобиле в шлеме и пристегнутый ремнями безопасности. В предстартовой зоне Механикам команды запрещено производить любые операции с автомобилем.

15.3. По команде судей старта или включению зеленого сигнала светофора расположенного в стартовой зоне, пара автомобилей перемещается к линии старта, при этом на данном участке разрешено прогревать шины.

15.4. В предстартовой зоне разрешено нахождение до 3 (трех) механиков команды. Механики должны быть одеты в защитные комбинезоны, соответствующие пп. 5.2.2 Технических Требований. Механикам запрещается прикасаться к автомобилю во время прогрева шин и/или движения автомобиля. Во время старта механики обязаны находиться за пределами предстартовой зоны.

15.5. Время на подготовку автомобиля к старту и прогрев шин ограничено 2 (двумя) минутами. Пересечение стартовой линии во время прогрева шин разрешено.

15.6. В случае задержки или переноса заезда, на светофоре, расположенном в стартовой зоне загорается красный сигнал. Водитель обязан немедленно прекратить любое движение и дожидаться дальнейших указаний судей старта.

15.7. В финальных заездах Водитель показавший лучшее время в квалификации в данной паре имеет право выбрать полосу движения. Данное правило не работает, если разница во времени между участниками меньше 0,01 секунды. В данном случае расстановку определяет Судья выпуска.

Статья 16. Описание работы светофора

16.1. Приблизившись на 58,4 см. (23 дюйма) к линии старта на стартовом светофоре загораются сигнал «pre-stage» находящийся в самом верху светофора (для каждого автомобиля свой сигнал).

16.2. Водители с минимальной скоростью двигаются дальше. Приблизившись на 40,6 см (16 дюймов) к линии старта, на стартовом светофоре загораются сигнал «stage» находящийся под сигналом «pre-stage» (для каждого автомобиля свой сигнал), Водители должны немедленно остановить автомобиль.

16.3. В случае пересечения Водителем (ями) линии старта, на светофоре гаснет сигнал «pre-stage» и/или «stage» (для каждого автомобиля свой сигнал). В данном случае, Водитель (и) обязан отъехать назад до выключения сигнала «pre-stage» и повторить всю процедуру заново. Однако, если Автомобиль съезжает с датчиков «pre-stage» и/или «stage», в момент загорания желтых сигналов светофора, данный заезд засчитывается.

16.4. Последовательность загорания сигналов светофора:

- через 1-3 секунды после включения двух сигналов «stage» - три ряда ЖЕЛТЫХ СИГНАЛОВ;
- через 0,4 секунды ЗЕЛЕНЬЙ.

16.5. В классах N и SL допускается использование следующей последовательности загорания сигналов светофора:

- через 1-3 секунды после включения двух сигналов «stage» - ПЕРВЫЙ ЖЕЛТЫЙ
- через 0,4 секунды ВТОРОЙ ЖЕЛТЫЙ
- через 0,4 секунды ТРЕТИЙ ЖЕЛТЫЙ
- далее через 0,4 секунды ЗЕЛЕНЬЙ

16.6. Стартовый светофор устанавливается в 12 метрах от линии старта.

16.7. В 70 метрах от линии старта устанавливаются дополнительные красные сигналы светофора, применяемые при фальстартах.

Статья 17. Фальстарт.

17.1. В квалификационных заездах при фальстарте любого Водителя (включение красного сигнала фальстарта – для каждого Водителя свой сигнал), второй Водитель обязан продолжить движение и закончить заезд. Для Водителя, не совершившего фальстарт, результат будет засчитан.

17.2. Водитель, совершивший фальстарт замедляет движение, после чего направляет автомобиль в накопитель или в паддок (объявляется в Регламенте) ЧЕРЕЗ ЛИНИЮ ФИНИША.

17.3. В финальных заездах при фальстарте любого Водителя (включение красных сигналов фальстарта для обоих водителей) движение замедляют оба Водителя, после чего направляют автомобили накопитель или в паддок (объявляется в Регламенте) ЧЕРЕЗ ЛИНИЮ ФИНИША. Водителю, совершившему фальстарт, присуждается поражение в данном заезде.

17.4. При фальстарте обоих Водителей поражение присуждается обоим Водителям. В данном случае в следующую стадию соревнования не выходит ни один из Водителей. При фальстарте обоих Водителей в заезде за 3-е и 4-е место обоим Водителям присуждается 4-е место.

Статья 18. Движение по трассе.

18.1. После подачи стартовой команды автомобили начинают прямолинейное движение параллельно друг другу и движутся до финиша.

18.2. После пересечения линии финиша автомобили замедляются и направляются обратно в паддок или в накопитель в конце трассы (объявляется в Регламенте). Скорость движения при возврате не более 50 км/ч.

18.3. Если Участник обязан провести 2 заезда подряд, он может после финиша в первом заезде прибыть в паддок и вернуться на трассу с разрешения судей или сразу прибыть в предстартовую зону. В последнем случае разрешается выход механиков в предстартовую зону и проведение мелкого ремонта или наладки. В обоих случаях контрольное время готовности к следующему заезду – 10 минут с момента въезда участника в паддок или предстартовую зону, если Руководителем гонки не будет установлен больший перерыв.

18.4. Любой Участник имеет право на подготовку к заезду, продолжительностью не более 10 минут. Отсчет этого времени начинается с момента въезда участника в паддок или зону сервиса и заканчивается выездом автомобиля в предстартовую зону. Руководитель гонки может установить большее время по просьбе Участника, однако в случае аналогичной просьбы другого участника Руководитель гонки обязан предоставить ему столько же времени, что и в предыдущем случае.

Статья 19. Финиш. Закрытый парк.

19.1. Сразу после окончания заезда, который является для данного Водителя последним, он обязан привести свой автомобиль в Закрытый парк, где автомобиль будет находиться под контролем судей, и незамедлительно покинуть территорию Закрытого парка. Автомобили находятся в Закрытом парке в течение 30 минут после публикации предварительных результатов, если Спортивные Комиссары не сочтут необходимым увеличить это время.

19.2. Не постановка или несвоевременная постановка автомобиля в Закрытый парк, равно как и нарушение режима Закрытого парка, влекут за собой аннулирование результата соревнования.

19.3. Любой автомобиль, принявший участие в соревнованиях, не может покинуть зону соревнований до их официального окончания или до разрешения Руководителя гонки. При несоблюдении данного требования, результат Участника может быть аннулирован.

19.4. В Закрытый парк помещаются только автомобили, участвовавшие в 1/2 финала.

Примечание:

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

Статья 20. Наказания

20.1. За нарушения требований, предусмотренных настоящими Правилами и Регламентами, КСК может применять к Участникам и Водителям следующие меры воздействия, предусмотренные ст. 153 СК РАФ, в том числе:

- замечание (или общественное порицание);

- денежный штраф;
- штрафное время (пенализация, выраженная в единицах времени, но не более 2 секунд);
- проигрыш в заезде;
- аннулирование результата в заезде;
- дисквалификация в данном этапе.

20.2. В соревнованиях по дрег-рейсингу пенализируются:

- превышение скорости при возврате с линии финиша – штраф 0,5 заявочного взноса;
- уклонение от заключительной ТИ (п.5.7) влечет за собой исключение из соревнования;
- нарушение порядка старта - 0,5 заявочного взноса, при повторном нарушении по решению Руководителя гонки, вплоть до дисквалификации;
- пересечение осевой линии (вне зависимости от причин пересечения) – дисквалификация;
- неподчинение указаниям судей – штраф один (1) заявочный взнос, при повторном нарушении по решению Руководителя гонки вплоть до дисквалификации;
- если Водитель не поставил свой автомобиль в предстартовую зону в течении 2-х минут после вызова судей – штраф 0,5 заявочного взноса;
- движение Автомобиля в предстартовой зоне без разрешения судей или разрешающего сигнала светофора – штраф 1 заявочный взнос;
- заправка и разлив горюче-смазочных материалов в парк-стоянке – 2 заявочных взноса.

20.3. Случаи грубой езды фиксируются в отчёте КСК и передаются на рассмотрение в Комитет 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 Комитет РАФ). Однако, в ходе гонки, КСК может применить к такому Водителю любое наказание.

20.4. В одном соревновании одному Водителю назначается не более двух наказаний. Это означает, что если Водителю будет назначено три наказания, он будет исключен из соревнования.

20.5. За нарушения, допущенные Водителями и Участниками, Регламентом может предусматриваться уточнение наказаний и размеров штрафов.

20.6. Штраф должен быть уплачен Спортивному комиссару с полномочиями РАФ до старта ближайшего заезда и передан в кассу Исполнительного аппарата РАФ по окончании соревнования.

Статья 21. Равенство результатов.

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

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