

УТВЕРЖДЕНО

Решением Президиума
ОО «Белорусская автомобильная
Федерация» 22.01.2026



Председатель Президиума

А.В.Зайцев

ПРАВИЛА

**ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ
СОРЕВНОВАНИЙ ПО ДРЭГ-РЕЙСИНГУ В
РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ (ПДР 26)**

Минск 2026 г.



ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Правила являются основным нормативным документом для организации и проведения соревнований по дрег-рейсингу, проводимых на территории Республики Беларусь и других государств в соответствии со Спортивным Кодексом Белорусской автомобильной федерации (далее - СК БАФ). Официальным текстом настоящих Правил является текст, опубликованный в сети Интернет на официальном сайте общественного объединения «Белорусская автомобильная федерация» (далее - БАФ) www.baf.by

Настоящие Правила вступают в силу с момента их публикации на сайте БАФ. Изменение положений настоящих Правил является прерогативой БАФ. Правила действуют в течение года, после чего они пролонгируются на следующий год, либо до публикации новых правил.

1. ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

СОРЕВНОВАНИЕ – Состязание с использованием автомобилей среди спортсменов и команд в целях выявления лучшего участника состязания, имеющее соревновательную природу само по себе, либо соревновательный характер, который определяется путем публикации итоговых результатов. Соревнования бывают международные и национальные, которые, в свою очередь, могут быть ограниченными или закрытыми.

Чемпионаты, первенства и Кубки считаются одним соревнованием, хотя их этапы, в свою очередь, также являются самостоятельными соревнованиями.

ДРЕГ-РЕЙСИНГ (гонки на ускорение) – Параллельные парные заезды на ускорение не менее двух автомобилей и не более четырех по прямому участку трассы со стартом с места и финишем ходом на установленную регламентом дистанцию.

ГАНДИКАП – это система уравнивания шансов между двумя соревнующимися автомобилями с разным потенциалом скорости (классом).

ЗАЯВИТЕЛЬ (УЧАСТНИК) – Любое юридическое или физическое лицо, принимающее участие в соревновании и имеющее лицензию заявителя, выданную БАФ или другой НАФ, согласно Положению о выдаче спортивных документов для участия в соревнованиях по автомобильному спорту.

ВОДИТЕЛЬ (ПИЛОТ) – Лицо, управляющее спортивным транспортным средством в ходе спортивного соревнования, имеющее международную лицензию водителя, выданную соответствующей НАФ (см. п.8.1-8.3 СК БАФ), для международных соревнований, либо национальную лицензию НАФ, либо национальную лицензию водителя БАФ (см. п.2.42 СК БАФ).

ОРГАНИЗАТОР – Организатор спортивно-массового мероприятия (организатор спортивного мероприятия, организатор спортивного соревнования) – физическое и (или) юридическое лицо, которое инициировало проведение спортивно-массового мероприятия (спортивного мероприятия, спортивного соревнования) и(или) осуществляет организационное, финансовое и (или) иное обеспечение его подготовки и проведения.

РЕГЛАМЕНТ – Обязательный официальный документ, публикуемый организатором соревнования и регламентирующий детали проведения соревнования.

ТРАССА – Закрытая, огороженная территория с характерными сооружениями, используемая для проведения соревнований под контролем организатора. Включает в себя технический парк, предстартовую зону, стартовую линию, дрег-полосу, финишную линию, зону торможения, накопитель и полосу возврата.

ДРЕГ-ПОЛОСА – часть трассы, постоянная или временная, построенная или

приспособленная специально для соревнований по дрег-рейсингу, закрытая для постороннего движения.

БРИФИНГ – Собрание заявителей, водителей для инструктажа перед соревнованием.

ТРЕНИРОВОЧНЫЙ ЗАЕЗД – заезд, проводимый для ознакомления с трассой соревнования. Порядок проведения см. в п.5.4.

КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ЗАЕЗД – заезд, по результатам которого определяются участники основной (финальной) части соревнования – парных заездов. Порядок проведения см. в п.5.5.

ПАРНЫЙ ЗАЕЗД – заезд, состоящий из одного заезда двух одновременно стартующих участников по трассе соревнования. Порядок проведения см. п.5.6.

ПЕРСОНАЛ ЗАЯВИТЕЛЯ – физические лица, зарегистрированные Заявителем, которые имеют право находиться на площадке. К персоналу заявителя относятся механики, представители, тренеры и другие лица. Эти лица обязаны соблюдать требования безопасности, и имеют право исполнять свои обязанности в пределах их компетенции в зонах ограниченного доступа, обозначенных организатором.

ФАЛЬСТАРТ – начало движения автомобиля вперед с предписанной ему стартовой позиции до момента подачи стартовой команды.

ET (Elapsed Time) – «чистое время» – это время, затраченное водителем на преодоление дистанции с момента пересечения стартовой линии до пересечения финишной линии.

RT (Reaction Time) – «время реакции» – это время, затраченное водителем на съезд со стартовой линии от момента включения зеленого сигнала светофора.

FT – это время, затраченное водителем на преодоление дистанции с момента пересечения стартовой линии до контрольной отметки 60FT.

ET+RT (GROSS Time) – «грязное время» – это время, затраченное водителем на преодоление дистанции с момента включения зеленого сигнала светофора до пересечения финишной линии.

DIAL-IN – время прохождения дистанции, заявленное водителем.

PACKAGE - разница между **DIAL-IN** и **ET**.

BREAKOUT — это нарушение, при котором фактическое время участника быстрее заявленного (или установленного) минимального времени для своего класса или категории.

60FT — контрольная отметка на дистанции 18,288 метра (60 футов).

BYE RUN — это заезд, в котором гонщик участвует в одиночку, без соперника на соседней полосе, и автоматически переходит в следующий раунд соревнований.

ТЕХНИЧЕСКИЙ СХОД – прекращение дальнейшего участия в соревновании в результате технической неисправности автомобиля.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ТАЙМ-АУТ – время, выделенное участнику для устранения неисправностей на стадии парных заездов.

2. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

2.1. УЧАСТНИКИ И ВОДИТЕЛИ

2.1.1. К участию в соревнованиях допускаются водители не моложе 18 лет, имеющие выданную БАФ международную или национальную лицензию водителей категории не ниже «Е», либо лицензию другой НАФ.

2.1.2. Любой заявитель, принимающий участие в соревновании, имеет право назначить своего представителя для взаимодействия с организатором и официальными лицами соревнования. Представитель выполняет все функции, определенные настоящими Правилами как функции заявителя, и является единственным лицом (помимо самого водителя), уполномоченным реализовывать права, предоставленные заявителю настоящими Правилами и иной регламентацией БАФ. Информация о представителе заявителя должна быть представлена организатору в заявке на участие, не позднее времени административных проверок. В случае если лицензия заявителя выдана на юридическое лицо, полномочия представителя должны быть подтверждены доверенностью.

2.2. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ

Заявки на участие подаются организатору (согласно регламенту соревнования) в соответствии с СК БАФ. Изменения в заявочную форму касательно автомобиля могут быть внесены не позднее срока окончания административных и технических проверок. Организатор вправе отказать Участнику в приеме заявки, при условии соблюдения требований п. 9.7. ОУ БАФ. В этом случае он обязан официально известить заявителя любым доступным способом с использованием контактов, указанных в заявке.

2.3. ЗАЯВОЧНЫЕ ВЗНОСЫ

2.3.1. Размеры и порядок внесения заявочных взносов определяются регламентом соревнования. Организатор вправе освободить участников от уплаты заявочных взносов частично либо полностью.

2.3.2. Если регламентом соревнования установлена обязательность уплаты заявочных взносов, то заявка на участие принимается только в том случае, если она сопровождается уплатой полной суммы заявочного взноса, указанной в регламенте на дату подачи заявки на участие. До уплаты заявочного взноса заявка считается предварительной.

2.3.3. Заявочные взносы возвращаются полностью:

- кандидатам на участие, чьи заявки отклонены;
- в случае, если соревнование не состоялось;
- в других случаях, установленных организатором и описанных в регламенте соревнования.

2.3.4. Условия частичного возвращения заявочных взносов должны быть оговорены в регламенте соревнования.

2.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

2.4.1. К участию в соревнованиях допускаются автомобили, соответствующие КиТТ БАФ его приложениям, регламентирующим подготовку автомобилей для данной дисциплины, а также Регламенту соревнования (для многоэтапного соревнования Общему Регламенту).

2.4.2. Допускается использование водителем запасного автомобиля в тренировочных заездах, до начала квалификационных заездов заменить автомобиль на указанный в заявочной форме.

2.4.3. Обязательная и необязательная реклама, а также иные надписи и наклейки на автомобиле должны соответствовать требованиям статей СК БАФ.

3. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

3.1. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

3.1.1. Для проведения любого соревнования по дрег-рейсингу необходимо издание следующих официальных документов:

- регламент соревнований;
- программа соревнования;
- списки участников.

Все официальные документы соревнования должны издаваться и публиковаться на русском языке.

3.1.2. РЕГЛАМЕНТ соревнования (далее - регламент) является основным официальным документом, описывающим особенности проведения соревнования и регулирующим его проведение помимо СК БАФ, настоящих Правил и общих регламентов многоэтапных соревнований (если соревнование является этапом таких соревнований), которым регламент не может противоречить.

3.1.3. ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЯ должна содержать общую информацию о проведении соревнования, необходимую для ознакомления с условиями его проведения. Программа соревнования может публиковаться одним документом с регламентом соревнования, являясь его разделом.

3.1.4. БЮЛЛЕТЕНИ являются неотъемлемыми частями регламента соревнования и предназначены для публикации изменений, пояснений или дополнений последнего. Бюллетени должны быть пронумерованы, датированы и размещаться сразу после подписания. До начала административных проверок (АП) все бюллетени подписываются Организатором и подлежат обязательному визированию комитета дрег-рейсинга. С момента старта соревнований и начала работы Коллегии спортивных комиссаров (КСК) указанные бюллетени утверждаются и подписываются КСК

3.1.5. СПИСКИ составляются в соответствии со следующим правилами:

- список заявленных участников составляется после окончания приема Заявок;
- список участников, допущенных к старту (составляется после предстартовых проверок);
- порядок и время старта (составляется перед стартом соревнований, также после любого изменения порядка старта);
- список команд, заявленных для участия в командном зачете (если проводится);
- Все вышеуказанные списки, являются официальными и подписываются КСК.

3.1.6. Организатор официальных соревнований обязан в течение первых пяти рабочих дней, следующих за днем окончания соревнований, представить комитету дрег-рейсинга БАФ результаты и информацию о наличии протестов и апелляций. В течение семи дней после окончания соревнования Руководитель гонки должен предоставить в БАФ итоговый отчет о проведении соревнования, включающий в себя:

- официальные результаты (списки допущенных к старту, результаты квалификации, результаты финальных заездов, сетки состоявшихся парных заездов, итоговые протоколы очков соревнования) подписанные секретарем соревнования и КСК;
- состав судейской бригады;
- все выпущенные бюллетени;
- подлинники поданных протестов и уведомления о подаче апелляций.

3.2. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

3.2.1. ОФИЦИАЛЬНОЕ ЛИЦО – лицо, наделенное полномочиями для исполнения определенных функций в ходе соревнования. Состав главной судейской коллегии (далее - ГСК) (руководитель гонки (главный судья), заместители руководителя гонки, главный секретарь, секретарь, технический комиссар) назначается Организатором и согласовывается с

комитетом дрег-рейсинга БАФ. Остальной состав официальных лиц определяется Организатором. К ним, в частности, относятся:

- Судьи соревнования (судьи фактов, судьи на трассе, хронометристы, сигнальщики и т.д.);
- Офицер по связи с участниками;
- Офицер технического парка;

Официальные лица имеют право выполнять только те функции, для выполнения которых они назначены. Одно и то же лицо может быть назначено для выполнения нескольких функций при наличии соответствующей квалификации, если не противоречит п. 10.10 и 10.11 СК БАФ.

3.2.2. РУКОВОДИТЕЛЬ ГОНКИ проводит инструктаж судейской бригады, отвечает за соблюдение регламента. В ходе соревнования проводит брифинги, контролирует работу судей и ГСК, подписывает протоколы и официальные документы. У Руководителя гонки могут быть заместители.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ГОНКИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ (комиссар по безопасности) отвечает за соблюдение безопасности в ходе проведения соревнования, за расположение служб безопасности, контролирует наличие средств безопасности на трассе (огнетушителей, подстилок, абсорбентов). Реагирует на все внештатные ситуации на трассе, держит постоянную связь с судьями и Руководителем гонки.

ГЛАВНЫЙ СЕКРЕТАРЬ занимается предварительным оформлением и публикацией заявок заявителей и водителей, проверкой документов согласно регламентирующим документам БАФ. Публикует списки допущенных участников, результаты квалификации, результаты парных заездов и итоговые результаты соревнования.

СЕКРЕТАРЬ занимается выдачей стартовых номеров, выдачей бюллетеней, рекламных наклеек, ведением ведомостей страховок.

ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР несет ответственность за допуск к старту автомобилей участников, контролирует соответствие КиТТ БАФ в течение всего соревнования и выдает предписания согласно действующим документам БАФ в ходе соревнования.

СУДЬИ СОРЕВНОВАНИЙ выполняют возложенные на них обязанности Руководителем гонки на закрепленных за ними постах.

ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ обеспечивает связь Заявителей и Водителей с ГСК и КСК, в случае необходимости разъясняет официальные документы (СК, ЕСК, ПДР, Регламенты и т.п.)

ОФИЦЕР ТЕХНИЧЕСКОГО ПАРКА контролирует соблюдение правил в тех. парке, допуск на старт водителей.

РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕСС-ЦЕНТРА обеспечивает проведение официальных пресс-конференций, аккредитацию журналистов и представителей пресс-служб заявителей, оказывает поддержку работе аккредитованных журналистов и представителей пресс-служб заявителей, включая выдачу им официальных документов и идентифицирующей одежды, а также осуществляет иные функции, связанные с организацией освещения до и после соревнования.

СПОРТИВНЫЕ КОМИССАРЫ обладают на соревновании высшей спортивной властью и правом принятия окончательных решений по всем вопросам применения спортивной регламентации (статья 10.7 СК БАФ).

3.2.3. НАБЛЮДАТЕЛЬ назначается БАФ для осуществления контроля со стороны БАФ за организацией и проведением соревнования (статья 10.6 СК БАФ).

3.3. ПРИМЕНЕНИЕ И ТОЛКОВАНИЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

3.3.1. Вся ответственность за применение положений настоящих Правил и регламента во время соревнований возлагается на Руководителя гонки, который, тем не менее, должен информировать Спортивных комиссаров о любом важном решении, которое примет, руководствуясь вышеуказанными документами. При возникновении спорных ситуаций при интерпретации и/или толковании настоящих Правил только БАФ уполномочена принимать окончательное решение.

3.3.2. Любое нарушение водителями настоящих Правил, регламента соревнования и другой регламентации БАФ наказывается пенализацией, как указано в настоящих Правилах и/или других, регламентирующих проведение соревнования, документах.

3.3.3. В случае наложения Руководителем гонки пенализации на заявителя/водителя, других лиц, сопровождающих водителя (механики и другие лица), заявителем/водителем необходимо произвести оплату начисленной пенализации до начала церемонии официального награждения. В противном случае Руководителем гонки принимается решения об аннулировании результатов Водителя и все результаты соревнований корректируются. В случае игнорирования предъявленной пенализации Руководитель гонки вправе ходатайствовать перед комитетом дрег-рейсинга БАФ об аннулировании лицензии Водителя на текущий календарный год, а также недопуске Водителя на последующие официальные соревнования.

КСК вправе принять решение о пенализации, если решение вопроса о наказании за данное нарушение не оговорено в настоящих Правилах либо регламенте.

В случаях, когда за нарушение настоящих Правил или другой регламентации БАФ предусмотрено наказание в виде исключения из соревнования, решение о таком наказании принимается только спортивными комиссарами и только в конце соревнования, если иное не предусмотрено настоящими Правилами, и только после изучения всех обстоятельств нарушения. Водитель, который подвергается такому наказанию, должен получить возможность представить свои аргументы.

Любое некорректное, обманное или неспортивное действие, совершенное водителем, должно рассматриваться спортивными комиссарами, которые имеют право применить любые штрафные санкции, вплоть до исключения из соревнования.

3.4. СПОРНЫЕ ВОПРОСЫ, ЗАЯВЛЕНИЯ, ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

3.4.1. Водитель вправе изложить все обстоятельства, которые могут, по его мнению, повлиять на принятие решений о пенализации или иных вопросах, затрагивающих интересы водителя, в письменном заявлении на имя Руководителя гонки, которое передается Руководителю гонки или Офицеру по связи с участниками. Обстоятельства, изложенные в таких заявлениях, должны быть изучены Руководителем гонки, а решение доведено до водителя, которому, по его требованию, должна быть выдана копия заявления с изложением принятого по нему решения и подписью Руководителя гонки.

3.4.2. Протесты подаются в соответствии с требованиями главы XII СК БАФ. Размер вноса за подачу протеста определяется общим регламентом.

3.4.3. Протест подается не позднее 5 минут после окончания текущей стадии соревнований (ТОП32, ТОП16, и т.д.). Окончанием текущей стадии соревнований является возвращение последнего участника данного в технический парк.

3.4.4. Обо всех поступивших протестах немедленно сообщается Руководителю гонки, по возможности, сразу же после их подачи, однако слушания по протестам, которые не могут повлиять на ход соревнования, могут быть рассмотрены по окончанию соревнования. Все стороны, связанные с протестом, а также приглашенные ими свидетели, должны быть заслушаны при рассмотрении протеста. В случае если Руководитель гонки (главный судья) уверен, что все заинтересованные стороны получили приглашения, но одна или некоторые из

них отсутствуют, решение может быть принято и в отсутствие этих сторон. Решение по протесту сообщается водителю, подавшему протест, непосредственно после окончания слушания по протесту. По требованию водителя решение выдается в письменном виде за подписью Руководителя гонки (главного судьи). Если решение не может быть выдано непосредственно после слушания по протесту, водителю должно быть объявлено место и время, где и когда будет выдано такое решение.

3.4.5. Водитель вправе апеллировать в БАФ против решения Руководителя гонки, вынесенное по протесту. Апелляция подается и рассматривается с соблюдением всех требований СК БАФ.

3.5. БЕЗОПАСНОСТЬ НА СОРЕВНОВАНИИ

3.5.1. Основная задача службы безопасности состоит в том, чтобы максимально обеспечить безопасность зрителей, участников и официальных лиц. Ответственность за соблюдение мер безопасности на соревновании несет комиссар по безопасности, а при его отсутствии – Руководитель гонки, либо его заместитель.

3.5.2. При подготовке каждого соревнования необходимо принимать во внимание и учитывать особенности трассы, расположение зрительских зон, рельефа, сооружений и прочих факторов, способных повлиять на обеспечение безопасности.

3.5.3. Все зрительские зоны должны быть огорожены от трассы соревнования ограждениями. Зрительская зона должна быть не ближе 3 метров к дрэг-полосе в начале старта и удаляться от старта под углом не менее 10 градусов от дрэг-полосы на расстояние не более 150 метров от линии старта и быть огорожена барьерами. Зрительская зона может быть ближе чем 3 метра к дрэг-полосе в районе стартовой линии, при условии нахождения зрителей на естественном возвышении не меньше одного метра от уровня трассы с удалением от линии старта под углом не менее 10 градусов и на расстояние от линии старта не более 150 метров. В случае если трасса соревнования расположена на площадке, либо на дороге общего пользования, особое внимание стоит уделить естественным препятствиям (столбы, бордюры, здания, прочие объекты), трасса не должна проходить в опасной близости к таким объектам. Нахождение посторонних лиц в Зоне торможения не допускается.

3.5.4. На соревновании все время должна находиться бригада «Скорой медицинской помощи».

3.5.5. Во время тренировок, квалификации и парной серии заездов водители обязаны использовать только дрэг-полосу для скоростного движения на автомобиле.

3.5.6. Нахождение в автомобиле посторонних лиц во время соревнования - запрещено.

3.5.7. Водителям строгойше запрещено двигаться на своем автомобиле по дрэг-полосе в направлении, противоположном движению гонки, если только это не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции и для осуществления возврата автомобилей после окончания серии заездов.

3.5.8. Возврат автомобилей по дрэг-полосе допускается только по указанию и под контролем Маршала старта, который осуществляет контроль движения по дрэг-полосе во время возврата, несёт ответственность за своевременную передачу информации о нахождении автомобилей на полосе и не допускает подачу стартовой команды до её полного освобождения.

3.5.9. Если автомобиль остановился во время соревнований и водитель не может вывести его из опасной зоны, он должен немедленно покинуть автомобиль, убедившись в безопасности своих действий. Перейти в ближайшее безопасное место – за левый или правый край полосы, (тот, что ближе) и ждать автомобиля безопасности. Водитель, покидающий автомобиль, должен оставить в нём рулевое колесо.

3.5.10. В случае аварии никто, кроме водителя, Официальных лиц (см. п. 10.1, 10.4 и 10.5 СК

БАФ) и персонала аварийно-спасательных служб, не может дотрагиваться до остановившегося автомобиля, за исключением случаев, когда это специально разрешено Руководителем гонки и/или Комиссаром по безопасности.

3.5.11. Водители должны носить экипировку, указанную в действующих КиТТ. Во время движения по дрег-полосе водитель должен находиться в автомобиле в застегнутом шлеме, с закрытыми окнами и быть пристегнут ремнями безопасности. Запрещено снимать экипировку и отстегивать ремни безопасности до съезда с гоночной дрег-полосы.

3.5.12. Если водитель оказался участником аварии, он и его автомобиль не должны покидать место проведения соревнований без разрешения Руководителя гонки и/или Комиссара по Безопасности, если это не противоречит предписанию врачей.

3.5.13. Руководитель гонки обязан остановить соревнование в случае возникновения опасности для здоровья и жизни людей, находящихся на трассе. В этом случае водители обязаны снизить скорость до безопасной и двигаться в технический парк, с готовностью к внезапной остановке. Сигналом к остановке гонки являются красные флаги, показываемые судьями на постах, либо красные сигналы стартового светофора.

3.5.14. В случае технических неполадок в автомобиле во время заезда водитель обязан, как можно скорее остановиться на дрег-полосе, не съезжая с неё, для предотвращения разлива масла и других жидкостей.

3.5.15. Зрители, свободные от гонок водители, механики и другой персонал должны находиться в безопасных местах, определенных организатором.

3.5.16. При проведении тренировочных заездов организаторы должны обеспечивать меры безопасности такие же, как и для квалификационных и парных заездов.

3.5.17. Руководитель гонки и Комиссар по безопасности до начала соревнований обязаны проинструктировать судейскую бригаду о мерах безопасности при проведении соревнований, о чем делается отметка в протоколе инструктажа судей.

3.5.18. Если произошло резкое изменение погодных условий (сильный ветер, дождь, снег, град, критическое снижение видимости, изменение состояния покрытия трассы и пр.), то проведение соревнования может быть прекращено или временно приостановлено. Также может быть применена процедура перезапуска квалификации с аннулированием уже имеющихся результатов. В этом случае перезапускаются только уже проведенные заезды. Во время остановки соревнования для принятия дальнейшего решения о продолжении соревнования - всем автомобилям разрешено провести техническое обслуживание в сервис-парке.

3.5.19. На дрег-полосу для участия в тренировочных, квалификационных, парных заездах допускаются Водители, прошедшие брифинг и получившие отметку Руководителя гонки о допуске. Для водителей, по каким-либо причинам пропустивших официальный брифинг Водителей, проводится дополнительный брифинг Руководителем гонки, либо его заместителем, после уплаты назначенной Водителю пенализации.

3.5.20. Организатор должен обеспечить Руководителя гонки и судей на постах, задействованных в обеспечении безопасности, радиосвязью. Судьи на дистанции обязаны следить за своей безопасностью, всегда находиться лицом к движущимся автомобилям стоя (сидеть - запрещено) и контролировать их траекторию движения, постоянно контролировать отсутствие посторонних лиц в опасных зонах на трассе и вблизи нее и немедленно информировать Руководителя гонки и/или Комиссара по безопасности любым доступным способом о появлении в опасных зонах посторонних лиц.

3.6. СТРАХОВАНИЕ

3.6.1. Личное страхование от травм и несчастных случаев обязательно для всех водителей

соревнования. Наличие полисов, действующих во время соревнований, контролируются на административной проверке.

3.7. РЕКЛАМА

3.7.1. Автомобили участников могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что она:

- не противоречит законодательству Республики Беларусь;
- не противоречит регламентации БАФ;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования.

3.7.2. Регламентом соревнования может быть предусмотрено размещение на автомобилях участников обязательной рекламы, от размещения которой участники не могут отказаться, и необязательной рекламы, от которой можно отказаться, уплатив организатору возмещение в размере, предусмотренном регламентом соревнования.

3.7.3. Реклама и схема ее размещения публикуется в регламенте или в официальном бюллетене соревнования. Участники должны для ее размещения зарезервировать места, обозначаемые в регламенте.

3.7.4. При размещении обязательной или необязательной рекламы с нарушением выданной схемы, водитель не допускается к участию. Допуск к соревнованиям разрешается после устранения нарушений.

4. ПРОВЕДЕНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

4.1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СОРЕВНОВАНИЯ

4.1.1. Соревнование начинается с административных и/или технических проверок и заканчивается:

- - по истечении времени для подачи протестов или конца их слушания;
- - по окончании заключительной технической инспекции или брифинга;
- - по окончанию награждения во всех классах и зачетных группах данного соревнования.

4.1.2. Максимальная продолжительность одного дня соревнования не должна превышать 12-ти часов.

4.1.3. Максимальное количество дней, предусмотренных расписанием соревнования, не должно превышать 3-х.

4.2. РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ

4.2.1. Все прибывшие на соревнование заявители должны пройти регистрацию, административные, медицинские и технические проверки. Дату и время начала регистрации и проверок организатор обязан опубликовать в программе соревнования.

4.2.2. Регистрация и административные проверки должны проходить в ШТАБЕ соревнования, который располагается в непосредственной близости от трассы соревнования.

4.2.3. Все заявители предоставляют на административную проверку документы согласно регламенту соревнования.

4.3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ

4.3.1. Все автомобили, участвующие в соревновании, должны пройти техническую инспекцию, время и место которой организатор обязан опубликовать в программе

соревнования.

4.3.2. Техническую инспекцию проводит техническая комиссия.

4.3.3. Основная задача технической инспекции – проверка на соответствие автомобилей участников техническим требованиям, предъявляемым к автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрег-рейсингу и проверки экипировки водителя.

4.3.4. Автомобили, допущенные к соревнованию, могут маркироваться стикером в указанном согласно регламенту месте, согласно схеме расположения наклеек. Участник обязан сохранять этот стикер до конца соревнования.

4.3.5. В случае соответствия или несоответствия автомобиля КиТТ, технической комиссией выносятся решение о допуске к соревнованиям или не допуске и выдаётся предписание на устранение замечаний. Если в ходе соревнований водитель получает предписание на установку каркаса безопасности, тормозного парашюта или других изменений, Водителю даётся срок, указанный в предписании.

4.3.6. После прохождения технической инспекции и допуска к соревнованиям Автомобиль не допускается к выезду за пределы территории проведения соревнований до окончания участия в соревновании, за исключением случаев, прямо предусмотренных Регламентом. Нарушение данного требования влечёт применение к Водителю и/или Участнику дисциплинарных мер, установленных Регламентом соревнований.

4.3.7. В любой момент проведения соревнования, если технический комиссар считает конструкцию автомобиля опасной, он вправе отстранить данный автомобиль от дальнейшего участия в соревнованиях (объявить технический сход).

4.4. ТРЕНИРОВКИ

4.4.1. Организатор имеет право предоставить всем водителям возможность тренировочных заездов на трассе соревнования до начала квалификации.

4.4.2. К тренировкам допускаются Участники (водители), прошедшие регистрацию, медицинский контроль и оплатившие стартовый взнос и технические проверки.

4.4.3. По окончании тренировок к дальнейшему участию допускаются только Участники (водители), прошедшие медицинский контроль, административные и технические проверки.

4.4.4. Перед началом тренировки Руководитель гонки или его заместитель должен организовать проведение брифинга заявителей и водителей, на котором обязательно должна присутствовать схема трассы с указанием направления движения по трассе и расположение полосы возврата.

4.5. КВАЛИФИКАЦИЯ

4.5.1. Основная задача квалификации - по результату ET («чистому времени») определить лучших участников, которые будут бороться в основной части соревнования - в парных заездах.

4.5.2. Водители обязаны до окончания времени, указанного в регламенте, осуществить хотя бы одну зачетную квалификационную попытку. Если водитель не осуществил ни одной квалификационной попытки, он не допускается к парным заездам.

4.5.3. Количество зачетных попыток указывается в регламенте.

4.5.4. Время во всех заездах определяется с помощью электронного устройства системы хронометража (далее - телеметрия), процедура работы которой указана в Приложении 2. Если у двух и более водителей в квалификации телеметрия показала абсолютно одинаковое «чистое время» (ЕТ), тогда тот водитель, который показал этот результат раньше по времени в рамках данного соревнования или этапа соревнования, будет располагаться в сетке парных заездов выше.

4.5.5. Комплектование заездов в квалификации происходит в произвольном порядке, в т.ч. для водителей, отнесенных к разным классам и/или зачетным группам («живая» очередь, попарно), однако автомобилям, подготовленным согласно группе PRO действующего КиТТ, отдается преимущество, и они могут выезжать на старт по готовности, согласно отдельной очереди, но только с разрешения судьи старта.

4.5.6. Допускается старт в заезде одного автомобиля при отсутствии автомобиля в предстартовой очереди или по решению Руководителя гонки.

4.5.7. При фальстарте в квалификационных заездах любого Пилота (включение красного сигнала фальстарта – для каждого Пилота свой сигнал) Пилоты обязаны продолжить движение и закончить заезд. Для обоих Пилотов результат ЕТ будет засчитан.

4.5.8. Квалификация для соревнований Гандикап проводится отдельно. Водитель, находясь в предстартовой зоне должен сообщить судье зоны выпуска свой DIAL-IN. Это время прописывается на борту автомобиля в предназначенном для этого месте (согласно схеме расположения официальных наклеек соревнования), оно дублируется в протоколе судьи старта и в программе телеметрии. После чего разрешена процедура старта.

4.5.9. Главный секретарь обязан не позднее 30 минут после окончания квалификации опубликовать результаты на информационном источнике организатора соревнований, указанном в регламенте проведения соревнований (этапа). После публикации результатов у заявителей и водителей есть 30 минут для ознакомления и уточнения результатов.

4.5.10. По результатам квалификационных заездов, финальная серия заездов проводится по таблицам (приложение 3, 4 ПДР). Выбор таблицы определяет руководитель гонки в каждом классе, исходя из количества допущенных участников

4.6. ПАРНЫЕ ЗАЕЗДЫ

4.6.1. Парные заезды являются основной частью соревнований и могут проводиться по таблицам, указанным в Приложении 3 и 4.

4.6.2. Водитель, не обеспечивший подачу автомобиля с заведенным двигателем к месту формирования заезда (в зону выпуска) в установленный срок (3 минуты с момента объявления о формировании заезда, если не объявлено иное), считается проигравшим данный заезд. В этом случае, водитель, находящийся на старте, будет считаться победителем в данном заезде.

4.6.3. В случае, если в заезде по любой причине остаётся один Водитель, присуждение ему победы в данном заезде допускается только при условии самостоятельного прохождения дистанции (BYE RUN). Указанное требование применяется только к заездам за 1, 2 и 3 место.

4.6.4. На протяжении всех заездов соревнования, за рулем автомобиля могут находиться только заявленные водители, в противном случае, при доказанной замене водителя, все результаты, показанные на данном автомобиле, будут аннулированы. Водитель, который передал управление автомобиля третьему лицу, подлежит дисквалификации, и его лицензия должна быть аннулирована до конца сезона.

4.6.5. В случае если оба водителя не выехали на старт в соответствии с пунктом 5.6.2., обоим водителям засчитывается поражение и дальше продолжает участие тот, кто имеет лучшее место в квалификации, если в заезде за 3-4 место – оба водителя занимают четвертое место, в финальном заезде – оба водителя занимают второе место.

4.6.6. Для определения результатов в парной серии заездов используется время «ЕТ+RT»

4.6.7. Для определения результатов в парной серии заездов соревнований Гандикап – PACKAGE.

4.6.8. Если в парных заездах водители показали одинаковое «грязное время» прохождения дистанции - то победа в заезде присваивается водителю, показавшему большую скорость на

финише, при равенстве показавший лучшее время реакции, при следующем равенстве – показавшему лучшее время прохождения 60FT.

4.6.9. Если в парных заездах соревнований Гандикап водители показали одинаковую разницу между DIAL-IN и ET, то победа в заезде присваивается водителю, показавшему лучшее время реакции, при следующем равенстве - показавшему лучшее время прохождения 60FT.

4.6.10. В парных заездах водитель, показавший лучший результат в квалификации, в данной паре имеет право выбрать полосу движения. Данное правило не работает, если разница во времени между водителями меньше 0,010 секунды. В данном случае расстановку определяет судья старта.

4.6.11. В парных заездах водителям запрещено пересекать осевую линию, совершившему пересечение присваивается поражение.

4.6.12. В парных заездах при фальстарте любого Пилота (включение красного сигнала фальстарта – для каждого Пилота свой сигнал) оба пилота обязаны продолжить движение и закончить заезд. Для Пилота, не совершившего фальстарт, результат будет засчитан. Однако в случае, если Пилот, не совершивший фальстарт, в течение заезда пересечет осевую линию, ему не будет засчитан результат и в следующую стадию проходит Пилот, показавший лучший результат в квалификационных заездах.

4.6.13. Водитель, совершивший фальстарт, обязан пересечь линию финиша.

4.6.14. При фальстарте обоих Водителей поражение присуждается Водителю, совершившему фальстарт первым. Красная лампа светофора будет гореть только на дорожке пилота, совершившего фальстарт первым.

4.6.15. В случае одновременного (равного) фальстарта, в финальной серии, кроме заезда за первое место, Водители обязаны продолжить движение, победа присуждается Водителю, первым пересекшим линию финиша. В заезде за первое место, в случае одновременного фальстарта назначается перезезд.

4.6.16. В случае если Пилот совершит фальстарт в одиночном заезде в финальной серии, он проходит в следующий раунд соревнования.

4.6.17. Любой Пилот имеет право на технический тайм-аут, который составляет 5 минут. Временем начала отсчёта считается момент, когда автомобиль находится в техническом парке. Время останавливается в момент начала движения автомобиля своим ходом от места стоянки. Технический таймаут не может делиться на части и не может быть отменён с момента начала отсчёта. Пилоту, не уложившемуся в отведённое время, присуждается поражение.

4.6.18. Правила брейк-аут (когда участник прошел дистанцию быстрее заявленного времени или указанных лимитов (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующей зачетной группы)) во время финальных заездов применяются следующим образом:

Водителям, которые прошли дистанцию по ET быстрее заявленного времени или указанных лимитов (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующего класса) во время соревнования на выбывание, присуждается поражение, кроме случаев:

- когда соперник совершает фальстарт;
- одиночного заезда;
- когда оба спортсмена приходят на финиш быстрее заявленного времени или указанных лимитов (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующего класса). В таком случае победителем становится тот Водитель, который максимально приблизился к заявленному времени или указанному лимиту (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующего класса).
- когда оба Водителя проходят трассу быстрее заявленного времени или указанных лимитов (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующего

класса), с одинаковой разницей до заявленного времени или указанных лимитов (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующего класса) до тысячной доли секунды. Водитель, первым пересекший финишную линию (меньшее время реакции), будет считаться победителем (если и эти времена совпали, то победителем станет Водитель, показавший меньшее время реакции в лучшей попытке квалификации)

4.7. ПРОЦЕДУРА СТАРТА

4.7.1. Организатор должен обеспечить безопасности судей, водителей и механиков, находящихся в предстартовой и стартовой зонах. По команде судьи выпуска, Водители имеют право заводить автомобили и выезжать в предстартовую зону и начинать процедуру старта.

4.7.2. До команды судьи старта, разрешающей начать процедуру старта, автомобиль должен находиться в неподвижном состоянии, Водитель должен находиться в автомобиле, в предусмотренной регламентом экипировке, шлеме и быть пристегнутым ремнями безопасности.

4.7.3. В зоне выпуска водитель готовится к выезду на старт (**разрешено охлаждение интеркулера автомобиля**), а судьи проверяют готовность водителя и автомобиля. В зоне выпуска рекомендована установка работоспособного светофора с зелеными и красными световыми сигналами или должен находиться судья выпуска. По зеленому сигналу светофора или по разрешению судьи выпуска (по взмаху руки, из вытянутой вперед руки сгибает в локте к себе) водители выезжают в предстартовую зону.

4.7.4. По команде судьи старта Водители имеют право прогреть шины и начать процедуру старта. Пересечение линии старта во время прогрева резины не ведет к дисквалификации и разрешено не более одного раза (в противном случае назначается пенализация, предусмотренная регламентом соревнований). Продолжительность прогрева резины на месте не более 10 (десяти) секунд. Персоналу Заявителя запрещается прикасаться к автомобилю во время прогрева шин и/или движения автомобиля. Прогрев шин может осуществляться с использованием воды. Розлив воды осуществляется персоналом трассы/судьями в определенном схемой трассы месте. Автомобиль должен возвращаться на старт после прогрева шин самостоятельно. По разрешению судьи старта, механикам разрешено находиться в предстартовой зоне для подготовки автомобиля к старту. Во время стартовой процедуры механики обязаны находиться за пределами стартовой зоны.

4.7.5. Стартовая процедура – начинается с момента подъезда автомобиля к линии «pre-stage» (поперечная линия, нанесенная на расстоянии 58,4 см от линии старта) и заканчивается загоранием зеленого сигнала светофора, для каждого Водителя отдельно.

4.7.6. После начала стартовой процедуры любая помощь механиков запрещена, механикам запрещается заходить за линию «pre-stage». В предстартовой зоне двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля. Если Водитель не может вновь завести заглухший во время прогрева шин двигатель находясь в течение 1-й минуты – ему присуждается поражение в данном заезде.

4.7.7. После фиксации обоих автомобилей на линии «stage» и автоматического запуска последовательности сигналов стартового светофора (по истечении 2 секунд) Водитель вправе незначительно продвинуть автомобиль вперед, в результате чего на светофоре гаснет сигнал «pre-stage» (так называемый «deep stage»). При условии, что автомобиль продолжает находиться в допустимой зоне «stage» и не нарушает требований п. 1.6 Приложения 2 к настоящим ПДР, запущенная процедура старта не прерывается. Водитель несёт ответственность за корректную постановку автомобиля на старт, и в случае неправильного выставления Судья старта вправе остановить заезд и применить меры, предусмотренные Регламентом.

4.7.8. Стартовая команда подается с помощью телеметрии, которая работает в автоматическом режиме либо в ручном режиме. После подачи стартовой команды (для каждого водителя свои сигналы светофора) автомобили начинают прямолинейное движение параллельно друг другу и движутся до финиша. Для всех соревнований, кроме Гандикап, в случае отказа работы телеметрии, стартовую команду можно давать с помощью отмашки судьи старта, но такая команда неприменима для соревнований Гандикап.

4.7.9. За нарушение стартовой процедуры Пилот по решению КСК и в соответствии с Регламентом соревнования может быть пенализован, вплоть до исключения из заезда.

4.7.10. В случае возникновения технических проблем на стартовой линии водитель обязан открыть дверь и поднять руку вверх. В данном случае старт будет отложен.

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

4.7.12. Для соревнований Гандикап процедура старта идентична и прописана в п.5.7.1-5.7.8 настоящих правил.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ

1.1. Соревнования по дрег-рейсингу могут проводиться на дистанцию 1/8 мили, 1000 футов, 1/4 и 1/2 мили (201,2, 304,8, 402,3 и 804,7 метров). Зона торможения должна быть не менее 201 метра при зачётной дистанции 201,2 и 304,8 метра, при дистанции 402,3 и 804,7 зона торможения не менее 402 метров.

1.2. Покрытие трассы – твердое ровное покрытие, без резких перепадов высот и серьезных дефектов покрытия. Наличие незакрепленных люков и решеток канализации на пути следования водителей не допускается.

1.3. Трасса по всей длине разделена на две равные по ширине полосы и обозначена. Ширина каждой полосы не менее 3 метров, при этом расстояние на старте между автомобилями должно быть не менее 1.5 метра. Если размеры площадки позволяют, расстояние между автомобилями рекомендуется увеличивать до максимально возможного размера, при котором может быть обеспечена устойчивая работа телеметрии и не ухудшаются условия безопасности. Разносить полосы на расстояние свыше 20 метров не требуется.

1.4. Трасса должна быть оборудована системой электронной телеметрии (хронометража), обеспечивающей автоматическую регистрацию времени и скорости, включающей, как минимум, датчики (фотоэлементы) линии старта и финиша, датчики контрольной отметки 60FT, а также участок измерения скорости в финишной зоне. В случае временного отказа системы телеметрии допускается использование резервных средств фиксации результатов (ручного хронометража и/или иных предусмотренных настоящими ПДР способов), за исключением соревнований в зачёте «Гандикап», которые проводятся только при исправной системе телеметрии. Дополнительные контрольные отсечки, информационные табло и иное телеметрическое оборудование могут устанавливаться по усмотрению Организатора при соблюдении требований безопасности и корректности измерений

1.5. Трасса оборудуется двумя судейскими постами: старт, финиш. Могут быть предусмотрены дополнительные посты для контроля на соревновании. На судейских постах должны находиться сигнальные флаги и по два функционирующих огнетушителя массой не менее 2 кг., либо по одному массой не менее 4 кг. Цвета флагов на старте, для фиксации фальстартов (при отказе телеметрии) и остановки гонки – КРАСНЫЙ; на промежуточных постах и на финише для остановки гонки в экстренных ситуациях – КРАСНЫЙ; на финише, для фиксации пересечения финишной линии – ЧЕРНО-БЕЛЫЙ КЛЕТЧАТЫЙ.

1.6. Граница дрег-полосы с обеих сторон и по центру должна быть обозначена.

1.7. В техническом парке должно быть организовано двустороннее движение на всем его протяжении, если иное не предусмотрено регламентом.

1.8. Длина предстартовой зоны не менее 15 метров. В данной зоне, **разрешен прогрев резины** перед заездом.

1.9. Операции с техническими жидкостями (масло, охлаждающая жидкость, тормозная жидкость и пр.) должны производиться только в техническом парке, на месте стоянки автомобиля водителя, при обязательном наличии функционирующего/их огнетушителя/огнетушителей общей массой не менее 2 кг и подстилки под автомобиль (таким образом, чтобы капли от технических жидкостей попадали только на подстилку).

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ОПИСАНИЕ РАБОТЫ ТЕЛЕМЕТРИИ

1. Телеметрия

1.1. Время во всех заездах фиксируется системой телеметрии с точностью 0,001 сек. С учетом изменяющихся условий проведения заездов, общая принятая погрешность измерений составляет 0,005 сек.

1.2. Водители после прогрева шин могут оба двигаться к линии старта и начинать процедуру старта. Для чего приближается на расстояние 58,4 см (23 дюйма) до линии старта. На стартовом светофоре загораются белые огни «pre-stage», находящиеся в самом верху светофора. После загорания данных огней водитель обязан **остановиться и дождаться второго водителя** и также выставится на линию «pre-stage» (второму водителю дается **не более 30 секунд** для выставления).

1.3. Только **после загорания двух огней «pre-stage» для обоих водителей**, они имеют **право** двигаться дальше.

1.4. Водители с минимальной скоростью двигаются дальше. Когда они приблизятся на 40,6 см (16 дюймов) к линии старта, на стартовом светофоре загорается белый сигнал «stage», находящийся под сигналом «pre-stage» (для каждого автомобиля свой сигнал). Тогда водители должны немедленно остановить автомобиль.

1.5. После фиксации одного автомобиля на линии «stage» второму Водителю предоставляется не более 7 секунд для фиксации автомобиля на линии «stage». После фиксации двух автомобилей на линии «stage» автоматически запускается последовательность сигналов стартового светофора (в течение 2 секунд с момента фиксации второго автомобиля). В случае, если один Водитель уже зафиксирован на линии «stage», а второй Водитель в установленный 7-секундный срок не занял линию «stage», также запускается последовательность сигналов стартового светофора; в данном заезде победа присуждается первому Водителю, а второму засчитывается поражение.

1.6. В случае некорректного выставления на старт или движения автомобиля дальше линии «stage» на светофоре гаснет (мигает) сигнал «pre-stage» или «stage» (для каждого автомобиля свой сигнал). В данном случае судья старта вправе остановить заезд. В случае остановки заезда водитель(и) обязан(ы) отъехать назад, до выключения сигнала «pre-stage» (гаснут все белые огни), и повторить всю процедуру заново. Однако правильное выставление автомобиля на старт является обязанностью водителя, и, в любом случае, ответственность за неправильную установку несет водитель - он может быть пенализирован согласно регламенту.

1.7. Последовательность загорания сигналов светофора в PRO режиме (для каждого из водителей своя вертикальная часть светофора):

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

1.8. В традиционных соревнованиях и соревнованиях с задержкой старта (Гандикап) применяется использование следующей последовательности загорания сигналов светофора в режиме SPORT (для каждого из водителей своя вертикальная часть светофора):

- через 1-5 секунды после включения двух сигналов «stage» – ПЕРВЫЙ ЖЕЛТЫЙ;
- далее через 0,4 секунды – ВТОРОЙ ЖЕЛТЫЙ;
- далее через 0,4 секунды – ТРЕТИЙ ЖЕЛТЫЙ;
- далее через 0,1-0,4 секунды – ЗЕЛЕНЬЙ.

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

1.10. В 70 метрах от линии старта рекомендуется устанавливать дополнительные красные

сигналы светофора, применяемые при фальстартах.

1.11. Для отображения результатов заездов, Организаторам рекомендуется использовать табло и on-line таблицы.

2.1. Проведение заездов в случае отказа телеметрии

2.1.1. До начала финальной серии заездов все автомобили находятся в техническом парке. Заявители и/или водители сами должны следить за началом финальной серии заездов в своем классе и/или зачетной группе и быть готовыми после публикации официальной сетки финальных заездов и/или объявления их номера выехать в зону выпуска.

2.1.2. Водители соответствующего класса и/или зачета после разрешающей команды судьи старта, либо светофора должны въехать в предстартовую зону **в течение 1 (одной) минуты** и ожидать вызова на прогрев резины и/или линию старта.

2.1.3. После прогрева резины судья старта дает команду для выезда на стартовую линию.

2.1.4. Водители стартуют попарно, старт производится «с места», при работающем двигателе. На старте водитель до момента подачи стартовой команды должен удерживать автомобиль в неподвижном состоянии любыми способами.

2.1.5. При движении по трассе пересечение осевой и боковых ограничительных линий **запрещено** и пенализируется согласно регламенту.

2.1.6. Финиш проводится «с хода». После пересечения линии финиша водители обязаны начать интенсивное торможение без изменения траектории движения. После чего водители направляются в накопитель (схема расположения указывается в регламенте). Сворачивать со своей полосы в накопитель разрешено только убедившись в безопасности маневра. Выезд за зону торможения запрещен. Только по указанию судьи финиша водители возвращаются по полосе возврата в технический парк со скоростью не выше 70 км/ч, следуя за автомобилем безопасности, если иное не предусмотрено регламентом.

2.2.1. Данная процедура старта не действует для соревнований Гандикап

2.2.2. Если из-за отказа телеметрии квалификационные заезды в любом из классов и/или зачетов не могут быть проведены (завершены), то для таких классов и/или зачетов Организатор обязан произвести отбор требуемого количества водителей по олимпийской системе с предварительной жеребьевкой номеров на основе таблиц, указанных в Приложении 3. Данное правило не действует для соревнований Гандикап.

2.2.3. Выставление на старт осуществляется по наиболее выступающей вперед части кузова автомобиля спереди.

2.2.4. Стартовая команда подается отмашкой судьи старта, которая заключается в начале опускания обеих рук судьи из вертикального положения вниз.

2.2.5. Судьи финиша фиксируют порядок пересечения водителями линии финиша. Водитель, кто первым пересек финишную линию побеждает в данном заезде.

2.2.6. В соревнованиях Гандикап при отказе телеметрии, не подлежащем оперативному устранению, соревнование в данном зачёте прекращается. Если к моменту отказа телеметрии все допущенные участники совершили не менее одной квалификационной попытки, победитель и призёры данного соревнования определяются по имеющимся результатам квалификации (по лучшему результату – наименьшему PACKAGE; при равенстве результатов у двух и более Водителей победа присваивается Водителю, показавшему лучшее время реакции, при следующем равенстве – Водителю, показавшему лучшее время прохождения 60FT). При наличии хотя бы одного участника, не совершившего ни одной квалификационной попытки на момент отказа телеметрии, соревнование в зачёте Гандикап считается

несостоявшимся, а порядок возврата заявочных взносов определяется Регламентом соревнований.

2.2.7. Очередной заезд разрешен только после того, как водители покинут опасную зону либо после съезда стартовавших водителей в накопитель.

2.2.8. Если водитель обязан провести 2 заезда подряд, он может после финиша в первом заезде прибыть в технический парк и вернуться на трассу с разрешения судей или сразу прибыть в предстартовую зону. В последнем случае разрешается выход механиков в предстартовую зону и проведение подготовки автомобиля к заезду. В обоих случаях контрольное время готовности к следующему заезду – 2 минуты с момента въезда автомобиля в предстартовую зону, если Руководителем гонки не будет установлен больший интервал.

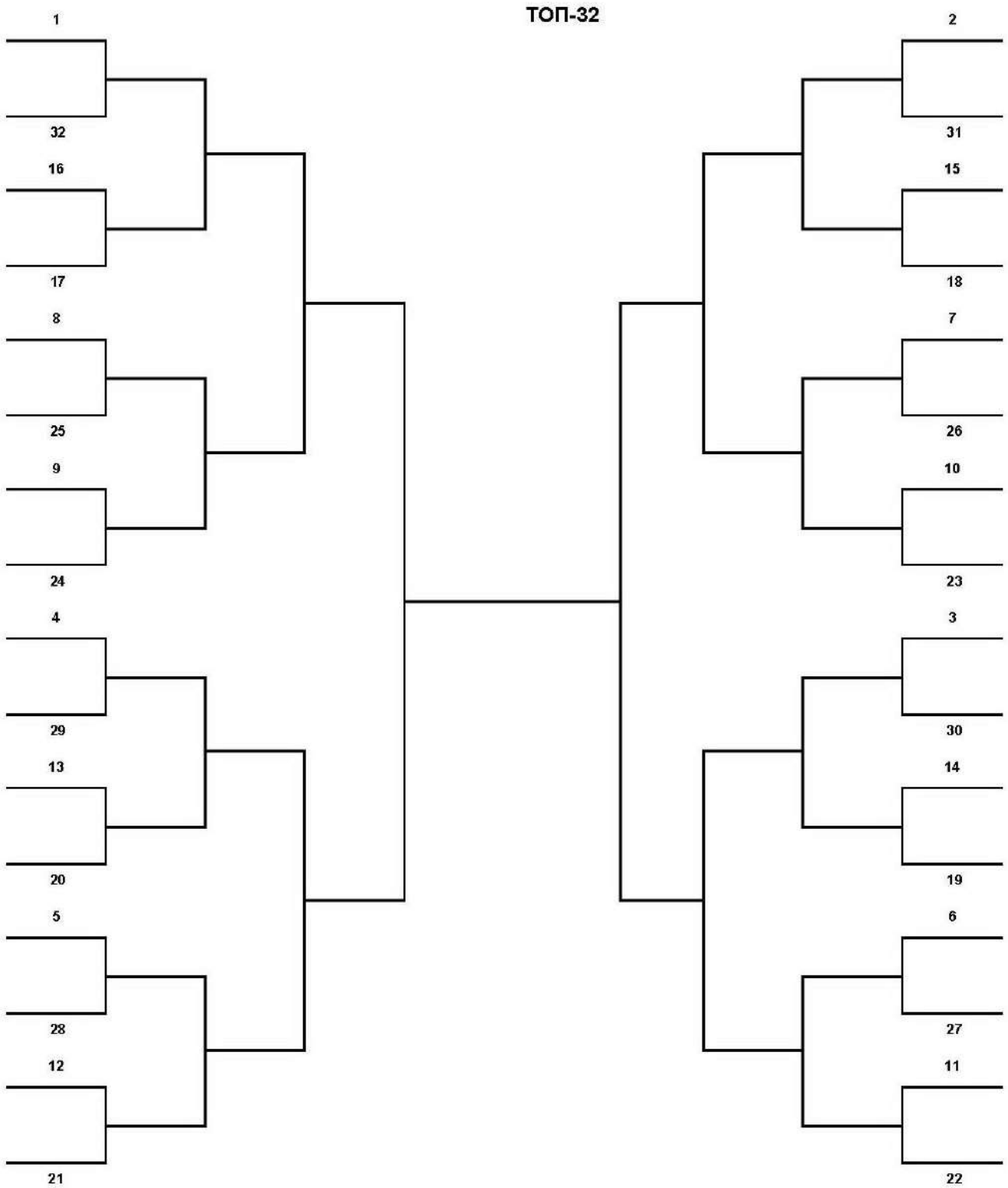
2.2.9. Любой Водитель имеет право на дополнительную подготовку к заезду, продолжительностью не более 5 минут, о чем он или Заявитель должен уведомить Руководителя гонки. Отсчет этого времени начинается с момента получения такого разрешения от Руководителя гонки и заканчивается выездом автомобиля в предстартовую зону и контролируется судьей предстартовой зоны.

2.2.10. Руководитель гонки может установить большее время по просьбе Заявителя, однако в случае аналогичной просьбы другого заявителя Руководитель гонки обязан предоставить ему столько же времени, что и в предыдущем случае.

2.2.11. Необходимое количество заездов в парной серии – **до одной победы одного из водителей.**

Все автомобили могут покинуть соревнование до награждения, только с разрешения Руководителя гонки (при этом предварительно сообщив секретарю). При несоблюдении данного требования результат Водителя на данном соревновании может быть аннулирован, а он Водитель будет пенализирован в соответствии с Регламентом.

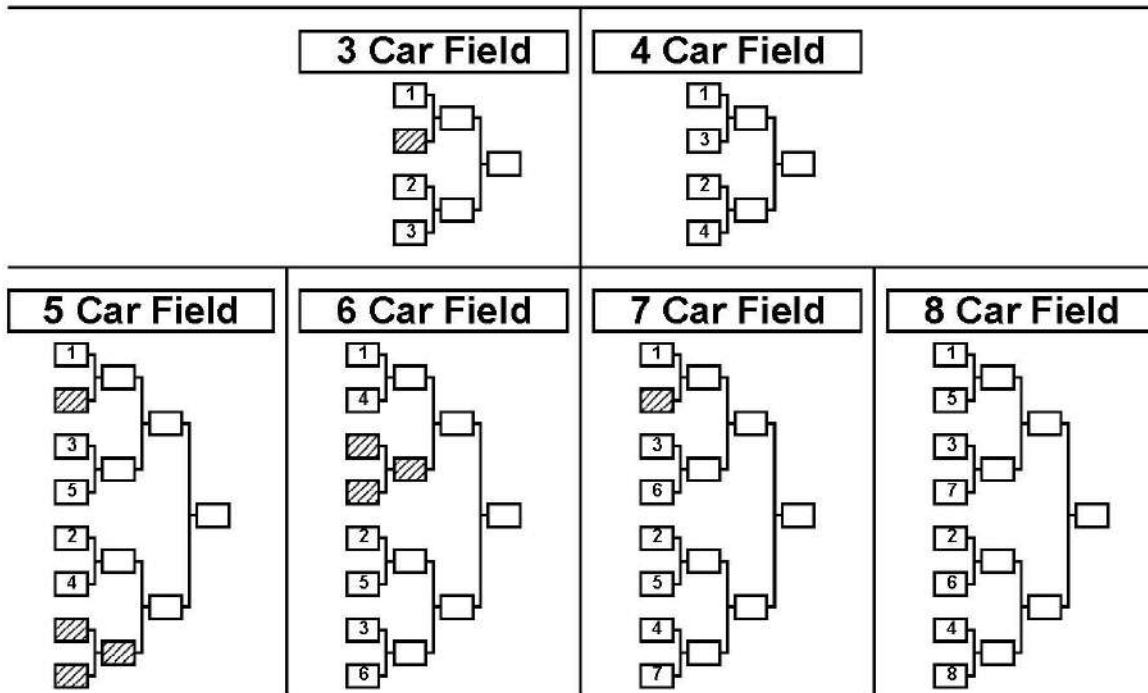
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. КЛАССИЧЕСКИЕ ТАБЛИЦЫ ТОП-4 (8, 16, 32).

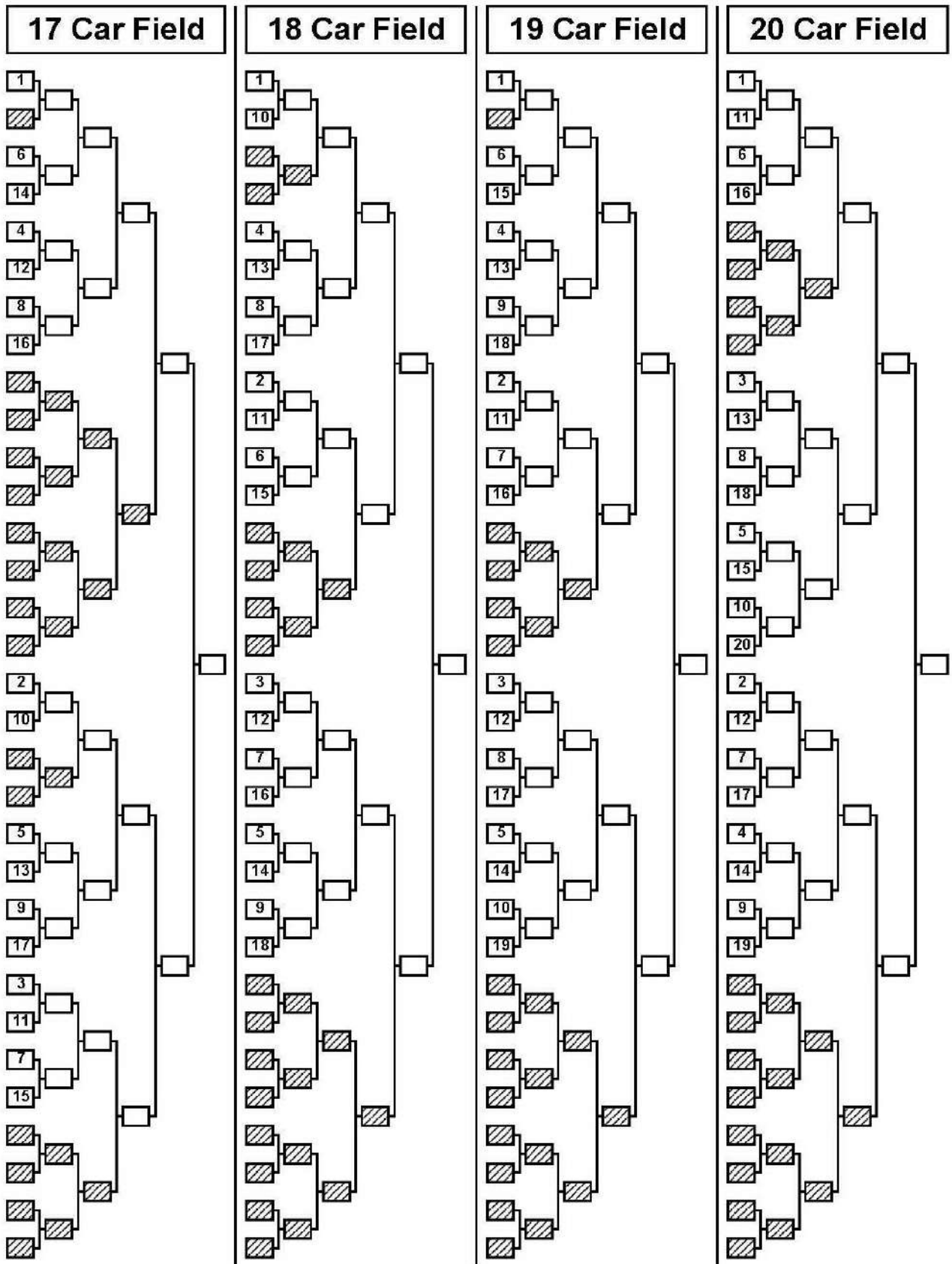


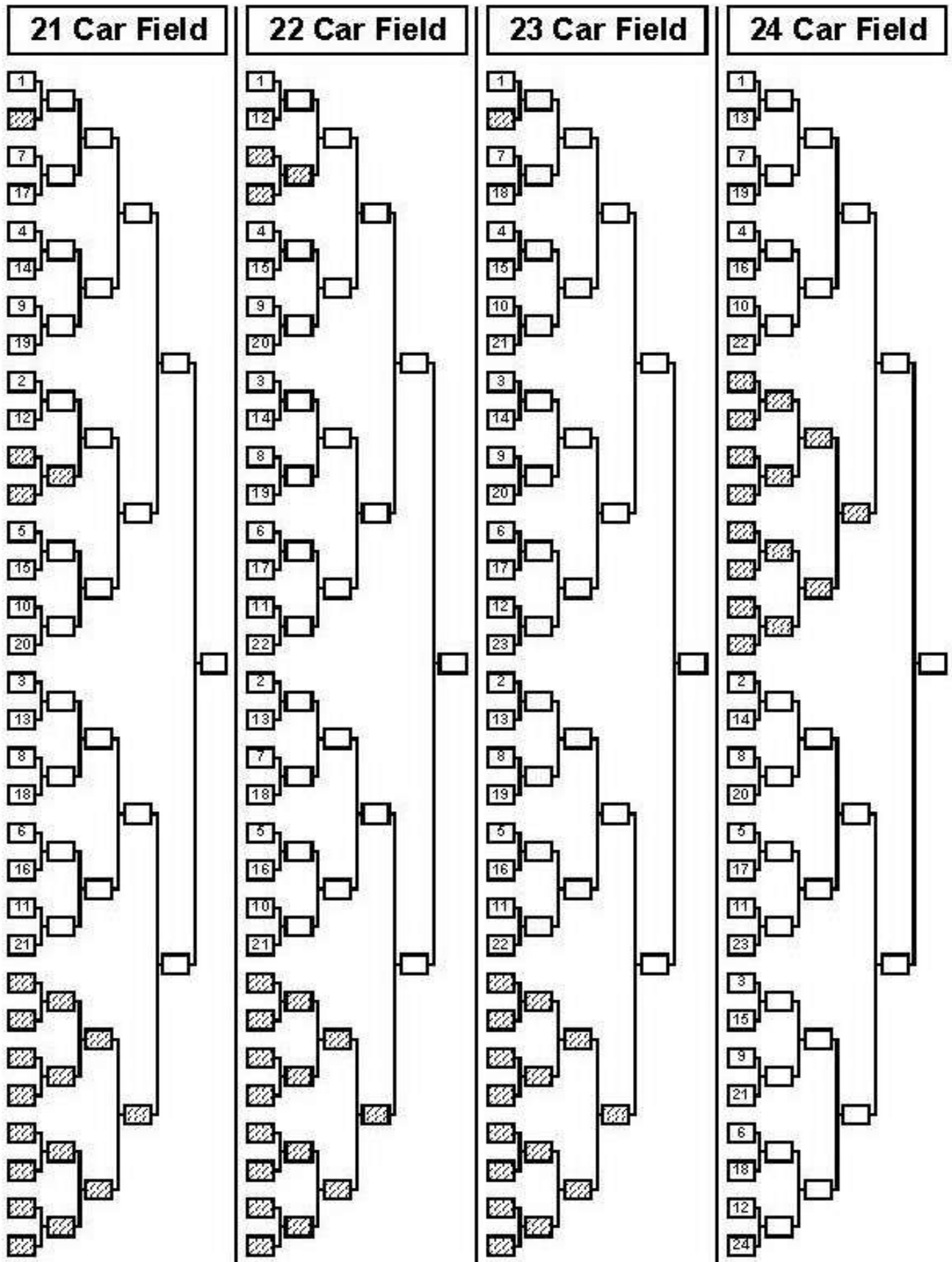
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Таблицы TOP FIA. Elimination ladder - ET handicap and Sportsman ladder.

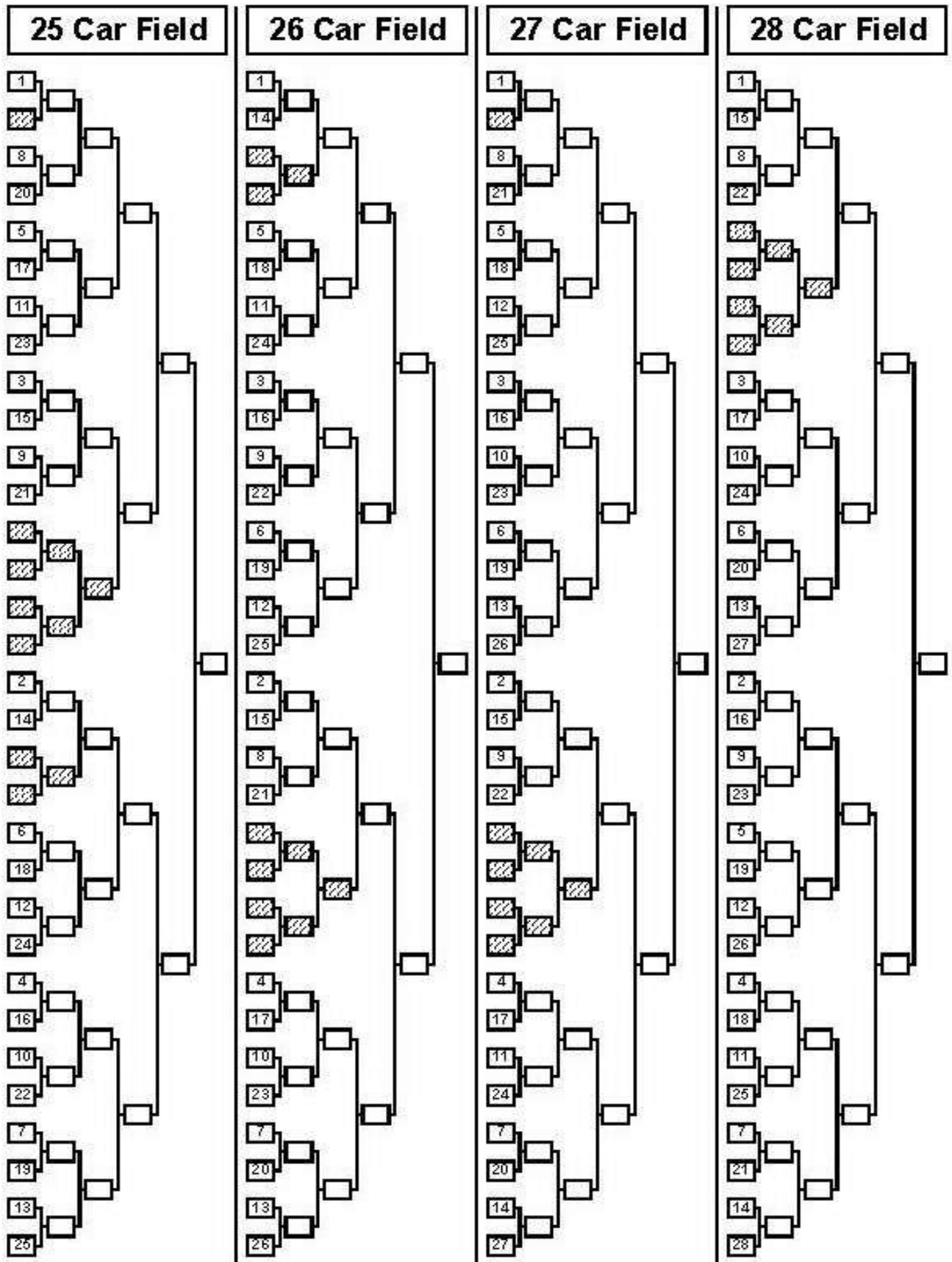
TEMPLATE FOR ET HANDICAP AND SPORTSMAN LADDER

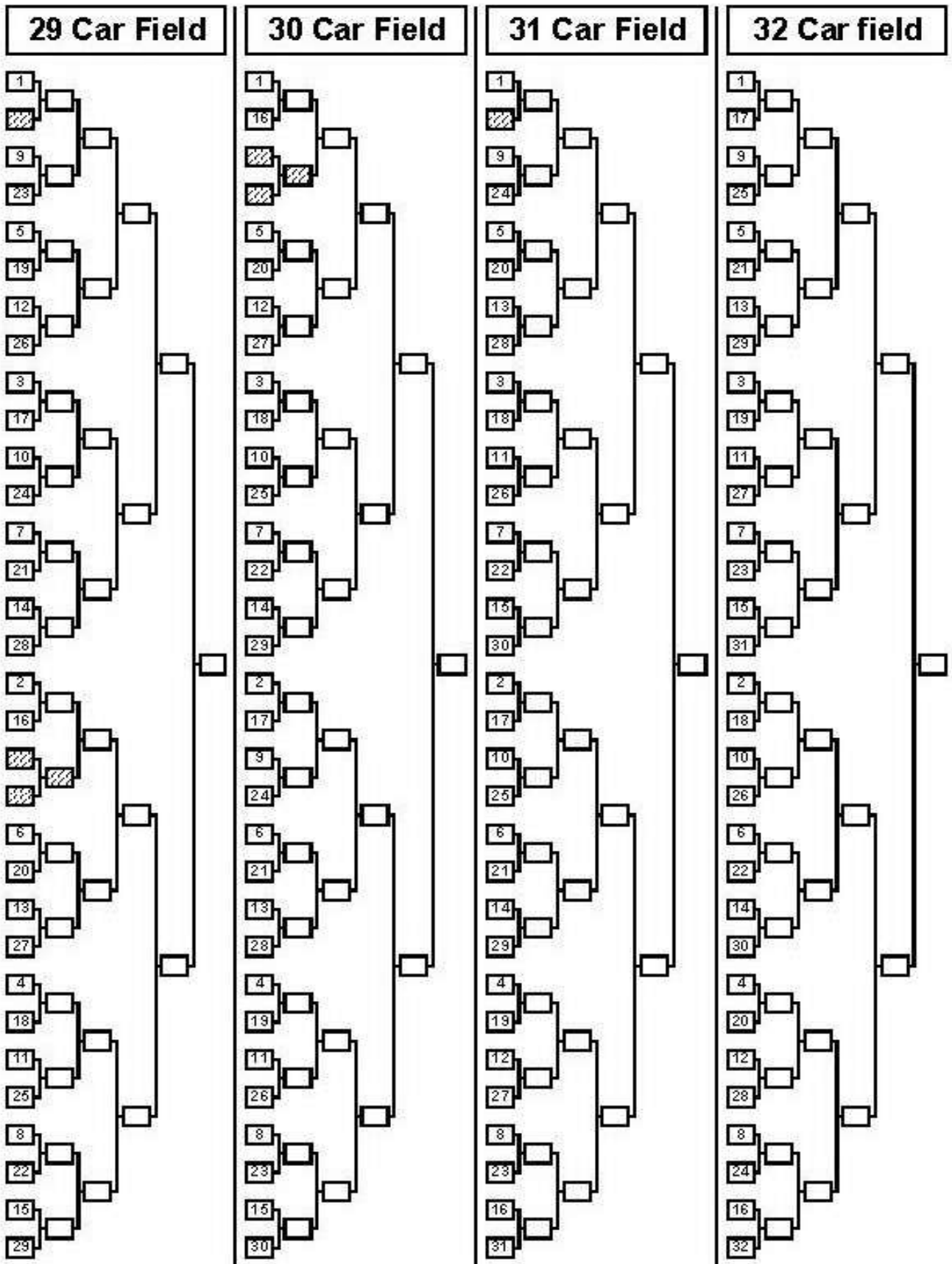
Elimination ladder - ET handicap and Sportsmans ladder











ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ТРЕБОВАНИЯ К НАКЛЕЙКАМ

Для каждого соревнования готовятся отдельный комплект официальных и неофициальных наклеек, согласно Регламента соревнований.

Рекомендовано официальные наклейки делать круглыми диаметром 15-20 см или квадратными (прямоугольными) размером 15-20 см.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. КЛАССЫ АВТОМОБИЛЕЙ

Названия классов	ЕТ
Club	от 14,0
Street	от 13,0 до 13.999
Street Plus	от 12 до 12.999
Street Unlimited	от 11,0 до 11.999
Sport	от 10,5 до 10,999
Sport Plus	от 10,0 до 10,499
Sport Unlimited	от 9,5 до 9,999
PRO	от 9,0 до 9,499
PRO Modified	от 8,5 до 8.999
PRO Unlimited	все быстрее 8,499