



**ПРАВИЛА  
ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО  
АВТОМОБИЛЬНОМУ ДРЭГ-РЕЙСИНГУ в 2021 году (ПДР21)**

*«Согласовано»  
Комитет дрэг-рейсинга РАФ*

*«Утверждено»  
Совет РАФ по спорту  
11.11.2020*

## Оглавление

- 1. ПРЕДМЕТ СПОРТИВНОГО СОРЕВНОВАНИЯ**  
**ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ**
- 2. ХАРАКТЕР И СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ**  
**МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ**  
**ОБОРУДОВАНИЕ**  
**БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАССЫ**
- 3. ХАРАКТЕРИСТИКА МЕСТА ПРОВЕДЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЯ**
- 4. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭКИПИРОВКИ И СПОРТИВНОГО ИНВЕНТАРЯ**
- 5. ТРЕБОВАНИЯ К УЧАСТНИКАМ**
- 6. ПРОЦЕДУРЫ**  
**АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ (АП)**  
**ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ**  
**БРИФИНГ**  
**ДОПУСК К ЗАЕЗДАМ**  
**ЗОНА ВЫПУСКА**  
**ПРОЦЕДУРА СТАРТА**  
**ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ**  
**ХРОНОМЕТРИРУЕМЫЕ ТРЕНИРОВКИ**  
**КВАЛИФИКАЦИЯ**  
**ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ**  
**ЗАКРЫТЫЙ ПАРК**
- 7. ПРИНЦИП ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ**  
**ФАЛЬСТАРТ**  
**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОРЕВНОВАНИЯ**  
**НАКАЗАНИЯ**
- 8. ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ С ГАНДИКАПОМ**
- 9. ПРИЛОЖЕНИЯ**  
Приложение №1. Форма заявки на участие в соревновании.  
Приложение №2. Сетки финальных заездов.  
Приложение №3. Схема расстановки оборудования хронометража.  
Приложение №4. Таблица пенализации.  
Приложение №5. Образцы отчетных документов.  
Приложение №6. Положение о дрэг-полосах для проведения соревнований по дрэг-рейсингу.  
Приложение №7. Регламент фиксирования национального рекорда, установленного на соревнованиях по дрэг-рейсингу.

## 1. ПРЕДМЕТ СПОРТИВНОГО СОРЕВНОВАНИЯ

- 1.1. Соревнования по автомобильному спорту в группе дисциплин дрег-рейсинг – это параллельные парные заезды на ускорение со стартом с места на установленную регламентом дистанцию.
- 1.2. Соревнование состоит из следующих частей:
- административные и технические проверки;
  - тренировочные хронометрируемые заезды;
  - квалификационные заезды;
  - финальные заезды;
  - награждение победителей и призёров.
- 1.3. **Трасса.**
- 1.3.1. Соревнования по дрег-рейсингу организуются на трассе, соответствующей «Положению о трассах для проведения соревнований по дрег-рейсингу», имеющей прямолинейный участок достаточной длины с твердым ровным покрытием.
- 1.3.2. Соревнования по дрег-рейсингу проводятся на дистанцию 1/8, 1/4 или 1/2 мили (201,2, 402,3 или 804,7 метров). Конкретная дистанция соревнования указывается в регламенте соревнования.
- 1.3.3. Пригодность трассы для проведения соревнований оформляется актом принятия трассы на основании паспорта на трассу.
- 1.4. Для проведения соревнований организатор выпускает регламент, содержащий необходимые сведения для проведения соревнования:
- название организатора с указанием его адреса;
  - название и содержание предполагаемого соревнования;
  - текст, содержащий заявление, что соревнование проходит в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ (для международных соревнований – с МСК ФИА);
  - список контактных лиц организатора с указанием способов связи с ними;
  - место и сроки проведения соревнования;
  - полное описание предполагаемого соревнования (протяженность и расположение трассы, классы и группы допускаемых автомобилей, топливо, ограничение числа соревнующихся, если оно существует, и т.д.);
  - вся необходимая информация, касающаяся заявок на участие: адрес, по которому они могут быть высланы, даты и время начала и окончания приема заявок, величина заявочных взносов, если таковые предусмотрены;
  - информация относительно условий страхования;
  - даты, время и содержание стартов (заездов) с указанием гандикапов, если они применяются;
  - список призов для каждого соревнования или размер призового фонда;
  - имена членов главной судейской коллегии и иных официальных лиц соревнований. Как минимум – спортивных комиссаров и руководителя гонки.
- 1.5. Соревнования не могут начаться без выпуска «Плана обеспечения безопасности соревнования», утвержденного в установленном порядке.

### ОБЩИЕ УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

- 1.6. Строжайше запрещено двигаться на автомобиле по гоночной дорожке в направлении, противоположном движению гонки, если только это не абсолютно необходимо в целях вывода автомобиля из опасной позиции. Этот запрет не распространяется на возврат автомобиля на стартовую позицию после прогрева шин – в данном случае автомобиль должен двигаться самостоятельно, задним ходом и по своей дорожке.

- 1.7. Во время тренировок и гонки пилоты обязаны использовать только дрэг-полосу для ускорения на гоночном автомобиле.
- 1.8. Техническое обслуживание и ремонтные работы с автомобилем могут производиться только в паддоке, боксах. В зоне выпуска и предстартовой зоне могут производиться только действия, необходимые для подготовки автомобиля к старту. Данные работы должны быть закончены к началу процедуры старта. Судья старта или руководитель гонки могут дать разрешение к началу стартовой процедуры одному Пилоту в случае неготовности другого. В данных зонах разрешено заводить двигатель с помощью внешних устройств.
- 1.9. Никто, кроме Пилота, Официальных лиц и персонала аварийно-спасательных служб, не может дотрагиваться до принявшего старт и остановившегося на трассе автомобиля. Механикам и другому персоналу Участника строго запрещено находиться за линией pre-stage после разрешения Судьи старта на установку на старт.
- 1.10. При возврате автомобилей по окончании заезда самостоятельно или на буксире (как по трассе, так и по возвратной дорожке) скорость движения не должна превышать 80 км/ч, если Регламентом не предусмотрено другое.
- 1.11. Если Пилот оказался участником аварии, он и его автомобиль не должны покидать зону соревнования без разрешения Спортивных комиссаров.
- 1.12. Официальные указания подаются Пилотам непосредственно официальными лицами соревнования (судьями) либо с помощью сигналов, предусмотренных настоящими Правилами.
- 1.13. В случае возникновения опасности Руководитель гонки обязан остановить заезды. В этом случае Пилоты должны снизить скорость/остановиться и действовать по указаниям официальных лиц (судей)
- 1.14. В случае технических неполадок в автомобиле во время заезда Пилот обязан как можно скорее съехать с гоночной дорожки (в случае наличия ограждений на трассе – максимально близко к ним прижаться) и остановиться для предотвращения попадания масла и других жидкостей на полотно трассы.
- 1.15. Пилот должен находиться во время заезда в экипировке, запрещено снимать экипировку и отстегивать ремни безопасности до съезда с гоночной дорожки.
- 1.16. Все системы безопасности, установленные в автомобиле, должны быть активированы до выезда автомобиля в стартовую зону и до начала прогрева шин.

## 2. ХАРАКТЕР И СИСТЕМА ПРОВЕДЕНИЯ

2.1. Соревнования по дрег-рейсингу проводятся в личном или командном зачётах.

2.2. Соревнования проводятся по системе отборов и финала. Отборы проводятся в формате квалификационных заездов, а финалы состоят из раундов с заездами на выбывание. Количество раундов зависит от количества Пилотов, прошедших в финальную часть соревнования, и схемы проведения финальных заездов.

2.3. Отбор в финальные заезды проводится по результатам квалификационных заездов.

2.3.1. В регламенте соревнования должно быть прописано, с какой стадии начинаются финальные заезды для каждой дисциплины и/или зачетной группы.

2.3.2. В случае использования сетки FIA (приложения 2 и 2А) работает следующее правило:

- Если в регламенте в дисциплине прописана 1/4 финала и в дисциплине более 8 Пилотов, то в финальные заезды проходит 8 Пилотов, если 8 и менее, то в финальные заезды проходят все, и сетка формируется по количеству пилотов.
- Если в регламенте в дисциплине прописана 1/8 финала и в дисциплине более 12, но менее 16 (включительно) Пилотов, то в финальные заезды проходят все, и сетка формируется по количеству пилотов. Если менее 12, то в финальные заезды проходят 8 пилотов, и заезды начинаются с 1/4 финала, а если менее 8 пилотов, то сетка формируется по количеству пилотов.
- Если в регламенте в дисциплине прописана 1/8 финала и в дисциплине более 16 Пилотов, то в финальные заезды проходит 16 Пилотов.
- Если в регламенте в дисциплине прописана 1/16 финала и в дисциплине более 24, но менее 32 (включительно) Пилотов, то в финальные заезды проходят все, и сетка формируется по количеству пилотов. Если менее 24, то в финальные заезды проходят 16 пилотов, и заезды начинаются с 1/8 финала, а если менее 16 пилотов, то сетка формируется по количеству пилотов.
- Если в регламенте в дисциплине прописана 1/16 финала и в дисциплине более 32 Пилотов, то в финальные заезды проходит 32 Пилота.

2.3.3 В случае использования «Олимпийской» сетки:

- в случае если в дисциплине (зачетной группе) допущено менее 16 Пилотов, в финал отбирается восемь Пилотов, прошедших дистанцию с наименьшим временем среди соперников в данной группе.
- В случае если Пилотов в группе более 16, то отбирается шестнадцать Пилотов в данной группе.  
Если иное не указано в Регламенте соревнования.

2.4. При отказе любого квалифицировавшегося Пилота от участия в финальной серии заездов до момента публикации стартовых протоколов на его место приглашаются обладатели 9-го (17-го, 33-го), 10-го (18-го, 34-го) и т.д. результатов квалификации.

2.5. Пилоты, не имеющие результата в квалификации по каким-либо причинам, могут быть по их письменному заявлению допущены к старту в финальных заездах решением КСК при условии, что они не отбирают места у Пилотов, которые уже имеют результат в квалификации.

2.6. В случае если в первом раунде финальных заездов Пилот не выезжает в зону выпуска в установленное время, он может быть заменен на запасного Пилота, не прошедшего квалификацию. Первым запасным Пилотом в таком случае будет обладатель 9-го (17-го, 33-го), вторым 10-го (18-го, 34-го) и т.д. результата в квалификации.

В данном случае Пилот, прошедший в финальную часть, получает очки, как

- проигравший в первом раунде финальных заездов. При этом запасной пилот не получает никаких очков за первый раунд.
- 2.7. Схема проведения финальных заездов выбирается Организатором и публикуется в Регламенте соревнования.
  - 2.8. Варианты схем проведения финальных заездов с учетом требования п. 2.3 приведены в Приложении №2 и 2А.
  - 2.9. Брейкаут – означает, что участник прошел дистанцию быстрее заявленного времени или указанных лимитов (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующей зачетной группы) во время соревнования.
  - 2.10. Заявленное время – чистое время заезда, которое прогнозирует участник для своей машины. Используется для гонок с гандикапами.
  - 2.11. Брэкет Рэйсинг – это форма соревнований по дрег-рейсингу с гандикапами, в котором участники соревнуются по наименьшему отклонению от заявленного времени. Участник, первым пересекший финишную черту, при отсутствии нарушений (пересечение осевых и боковых линий, фальстарт, брейкаут) становится победителем в заезде. При такой форме проведения соревнований два участника на автомобилях с разными потенциальными возможностями могут соревноваться на практически равной основе. Сравнивается заявленное время прохождения дистанции для каждого автомобиля, и водитель более медленного автомобиля получает фору, равную разнице между заявленными временами.

### 3. ХАРАКТЕРИСТИКА МЕСТА ПРОВЕДЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЯ

#### МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ

- 3.1. Область (зона) соревнований – территория, на которой проходит соревнование, включающая трассу соревнования, паддок, зоны выпуска, боксы, зоны техинспекции и закрытого парка, зрительские зоны, пресс-центр и пресс-зоны, пункт управления гонкой и другие служебные территории, находящиеся под контролем Организатора.
- 3.2. Трасса – часть соревновательной зоны, включающая зону выпуска, предстартовую и стартовую зоны, дрэг-полосу, зоны торможения, обочины до первой линии защиты и полосу возврата. Трасса может быть постоянной или временной, построенной или приспособленной специально для соревнований по дрэг-рейсингу. Требования к трассам описаны в Приложении №6 к настоящим Правилам.
- 3.3. Дрэг-полоса – часть трассы от стартовой до финишной линии, разделенная осевой линией на две равные по ширине дорожки, предназначенные для ускорения автомобилей.
- 3.4. Гоночная дорожка – дрэг-полоса и основная зона торможения.
- 3.5. Зона выпуска (Lanes) – зона, расположенная между паддоком и предстартовой зоной. В данной зоне Пилот ожидает и готовится к выезду на старт, а судьи проверяют его готовность. По разрешению судей выпуска или судей старта автомобили выезжают в предстартовую зону.
- 3.6. Предстартовая зона – зона, расположенная между зоной выпуска и зоной старта, в которую вызываются автомобили для участия в заезде.
- 3.7. Стартовая зона – зона, расположенная непосредственно у линии старта, в которой автомобили устанавливаются, чтобы принять старт.
- 3.8. Зона торможения – часть трассы за финишной линией, предназначенная для замедления автомобилей после финиша. Зона торможения разделяется на две части:
  - «основная» зона торможения, на которой автомобили, завершившие заезд, замедляются/останавливаются, чтобы возвратиться в паддок;
  - «экстренная» зона торможения, представляющая собой гравийные/песчаные ловушки, барьеры безопасности или иные средства, предназначенные задержать автомобиль, неспособный остановиться в пределах основной зоны торможения/.
- 3.9. Полоса возврата – дорога, по которой автомобили, закончившие заезд, возвращаются в паддок.
- 3.10. Паддок – участок с твердым покрытием, предоставляемый Организатором для размещения транспортных и сервисных автомобилей спортсменов и спортивной техники для ее стоянки, обслуживания и ремонта.
- 3.11. Боксы – помещения, постоянные или временные, предоставляемые Организатором участникам для размещения, хранения и обслуживания спортивной техники.
- 3.12. Пункт управления гонкой (ПУГ) – стационарное или временное сооружение или помещение, где во время соревнования концентрируется оперативная информация о ходе соревнования.
- 3.13. Для публикации официальной информации соревнования используется Информационное табло. Место расположения табло указывается в Регламенте.
- 3.14. На Информационном табло размещается следующая информация:
  - 3.14.1. регламент соревнования;
  - 3.14.2. стартовые сетки;
  - 3.14.3. маршрут возврата в паддок после финиша;
  - 3.14.4. информационные бюллетени организатора и КСК;
  - 3.14.5. предварительные результаты квалификации и финальных заездов.

## ОБОРУДОВАНИЕ

- 3.15. Для проведения стартовой процедуры и фиксации результатов на соревнованиях по дрег-рейсингу обязательно использование системы электронного хронометража. Описание работы системы хронометража, отличающееся от приведенного в настоящих Правилах, должно быть описано в Регламенте соревнования.
- 3.16. Система хронометража должна обеспечивать строгую последовательность предстартовой и стартовой процедур.
- 3.17. Точность хронометража на соревнованиях по дрег-рейсингу не ниже 0,001сек.
- 3.18. Система хронометража включает в себя расположенный вдоль гоночной дорожки ряд оптических/лазерных датчиков и стартового светофора (Christmas tree). Схема расположения датчиков приведена в приложении №2.
- 3.19. Минимальный комплект системы хронометража для официального соревнования:
- датчики Предустановки (pre-stage beams), для каждой дорожки свой комплект;
  - датчики Установки (stage beams), для каждой дорожки свой комплект;
  - датчики Фальстарта (guard beams), для каждой дорожки свой комплект;
  - датчики Скорости на финише (speed trap beams), для каждой дорожки свой комплект;
  - датчики Финиша (finish beams), для каждой дорожки свой комплект;
  - стартовый светофор «Гирлянда» (Christmas tree).
- Для соревнований регионального и муниципального уровня комплект датчиков может быть ограничен:
- датчики Предустановки (pre-stage beams), для каждой дорожки свой комплект;
  - датчики Установки (stage beams), для каждой дорожки свой комплект;
  - датчики Финиша (finish beams), для каждой дорожки свой комплект.
- 3.20. На соревнованиях по дрег-рейсингу должен использоваться традиционный стартовый светофор «гирлянда» (“christmas tree”).
- 3.21. Стартовый светофор должен иметь следующие сигналы для каждой из дорожек дрег-полосы:
- 1 сигнал Предустановка («pre-stage»);
  - 1 сигнал Установка («stage»);
  - 3 желтых сигнала;
  - 1 зеленый сигнала;
  - 1 красный сигнал.
- 3.22. Стартовый светофор устанавливается в 12,2 метрах от линии старта. Высота от земли до центра сигнала Предустановка «pre-stage» стартового светофора 2,4 м. Высота и дистанция установки могут изменяться в зависимости от характеристик трассы.
- 3.23. Финишная линия – поперечная линия (нанесённая на полотне трассы или воображаемая, обозначенная по краям трассы) на дрег-полосе, в момент пересечения которой происходит отсечка времени финиша.
- 3.24. Время, затраченное Пилотом на прохождение дистанции с момента подачи стартовой команды (загорания зеленого сигнала светофора) до момента пересечения финишной линии, называется «грязное время», с момента пересечения стартовой линии (съезда с датчика «stage») до момента пересечения финишной линии - «чистое время».

## БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАССЫ

- 3.25. В соревнованиях по дрег-рейсингу категорически запрещается проводить заезды на мокрой и/или скользкой трассе.

- 3.26. Мокрая трасса – трасса со следами выпавших осадков. Под словом “осадки” понимаются любые атмосферные осадки: вода в жидком или твёрдом состоянии, выпадающая из облаков или осаждающаяся из воздуха на земную поверхность и различные предметы. Категорически запрещается проводить заезды до полного высыхания дрэг-полосы, по крайней мере той дорожки, по которой движутся автомобили.
- 3.27. Скользящая трасса – дрэг-полоса, на которой появились следы разлива технических жидкостей, которые делают ее скользкой. Запрещено проводить заезды на дрэг-полосе до полного удаления следов разлитых жидкостей, по крайней мере той дорожки, по которой движутся автомобили.
- 3.28. Руководитель гонки должен объявить Заявителям и Пилотам о факте разлива технических жидкостей. Пилот, ставший причиной разлива технических жидкостей на трассе, может быть наказан решением КСК.
- 3.29. В случае мокрой и/или скользкой трассы Руководитель гонки обязан немедленно остановить заезды, вернуть все автомобили в паддок и объявить перерыв. Не реже одного раза в 30 минут Руководитель гонки должен информировать Заявителей о состоянии трассы и ориентировочном времени продолжения соревнования.
- 3.30. Если дождь/устранение последствий разлива технических жидкостей продолжается более 2-х часов, решением КСК расписание соревнования может быть изменено, соревнование может быть закончено, перенесено на резервную дату или отменено. Данное решение должно быть доведено до сведения всех Заявителей.



#### 4. ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭКИПИРОВКИ И СПОРТИВНОГО ИНВЕНТАРЯ

- 4.1. Экипировка Пилотов в соревнованиях по дрег-рейсингу должна соответствовать требованиям Приложения 15 КиТТ РАФ.
- 4.2. Экипировка механиков, находящихся в предстартовой зоне, должна как минимум включать полностью закрытую обувь и штаны.
- 4.3. В соревнования по дрег-рейсингу допускаются автомобили, подготовленные в соответствии с Приложением КиТТ РАФ “Технические требования к легковым автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрег-рейсингу”.
- 4.4. Багги и гоночные формулы всех классов с открытыми колесами в соревнованиях по дрег-рейсингу запрещены, но разрешены к использованию в заездах на установление рекордов.
- 4.5. Допускаются прототипы с силуэтами серийных, модернизированных кузовов из композитных материалов, а также дрегстеры, фанникары и олтередах, имеющие сертификат NHRA, IHRA, NMCA, FHRA, NDRS, PDRA или сертификат ФИА или НАФ – членов ФИА.
- 4.6. Обязательными надписями на автомобиле являются:
  - эмблемы и надписи, размеры и места размещения которых указаны в Регламенте и Технических Требованиях;
  - фамилия Пилота, изображение государственного флага (согласно лицензии Пилота), которые должны размещаться на задних боковых стеклах (высота букв не менее 50 мм) с обеих сторон легкового автомобиля;
  - стартовые номера, минимальный размер и начертание цифр определяется организатором соревнования или серии. Обязательные надписи должны быть нанесены на автомобиль до прохождения 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.
- 4.7. Отсутствие во время соревнования любой из обязательных надписей пенализируется в соответствии с Правилами и Регламентом.
- 4.8. Заявители не вправе размещать на своем автомобиле любую рекламу, изображения и информацию, если она:
  - запрещена законодательством РФ;
  - закрывает обзор с места пилота;
  - противоречит нормам морали и этики;
  - является политической или религиозной по своей сути;
  - носит оскорбительный характер;
  - занимает места стартовых номеров и обязательных надписей;
  - противоречит требованиям Регламентов.

#### ТРЕБОВАНИЯ К УЧАСТНИКАМ

- 4.9. Любой участник (Заявитель и Пилот), желающий принимать участие в соревновании, обязан подать заявку на участие в сроки, установленные регламентом соревнования. Форма заявки – в приложении №1.
- 4.10. Поставив свою подпись на бланке Заявочной формы, Заявитель, а также Пилот и Персонал Заявителя подтверждают знание спортивной регламентации и обязуются ее исполнять.
- 4.11. В случае если Заявитель является одновременно Пилотом, то Пилот, указанный в

- заявочной форме, несет всю полноту ответственности, предусмотренную для Заявителя.
- 4.12. К участию в соревнованиях допускаются мужчины и женщины старше 18 лет, имеющие водительское удостоверение государственного образца, подтверждающее право управления автомобилем соответствующей категории, допущенные по состоянию здоровья к занятиям автомобильным спортом и обладающие лицензией Пилота РАФ или другой НАФ, членов ФИА (допуск в соответствии с требованиями СК РАФ и МСК ФИА).
- 4.13. К участию в соревнованиях могут быть не допущены Пилоты, чья квалификация и опыт не соответствуют скоростным характеристикам автомобиля. Организатор или Руководитель гонки могут потребовать проведения тестовых заездов данного Пилота для определения уровня его подготовки.
- 4.14. Пилоты, не обладающие, по мнению Руководителя гонки, достаточным уровнем подготовки и представляющие опасность для соревнующихся, решением КСК могут быть отстранены от участия в заезде в любой момент соревнования.
- 4.15. В случае если количество заявленных Пилотов превысит паспортную емкость трассы, Организатор вправе ограничить количество принимаемых заявок.
- 4.16. Один и тот же Пилот может выступать в разных дисциплинах соревнования (зачетных группах) на разных автомобилях.
- 4.17. Во время соревнования возможна замена Пилота или автомобиля при выполнении следующих условий:
- решение о замене автомобиля или Пилота принимает КСК по заявлению Заявителя и докладу Руководителя гонки;
  - замена пилота или автомобиля должны иметь существенные основания. Признание случаев форс-мажора находится в исключительной компетенции КСК;
  - замена может быть осуществлена один раз в течение соревнования;
  - автомобиль может быть заменен на автомобиль той же зачетной группы;
  - замена возможна до окончания квалификационных заездов с тем, чтобы каждая пара Пилот-автомобиль перед финальными заездами получила результат минимум в одном квалификационном заезде; после замены новый Пилот или Пилот на новом автомобиле должен квалифицироваться в соответствии с текущим расписанием;
  - запасной Пилот должен пройти АП в качестве запасного пилота;
  - запасной автомобиль должен пройти ТИ перед выездом на трассу.
  - пилот или автомобиль, которые заменяют, выбывают из соревнования и не могут быть возвращены;
  - все результаты, показанные выбывшим Пилотом или автомобилем, аннулируются;
  - тестовые заезды нового Пилота или автомобиля запрещены.
- 4.18. Персонал Заявителя – физические лица, зарегистрированные Заявителем, которые имеют право находиться в паддоке. 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
- 4.19. Представитель Заявителя – физическое лицо, обозначенное Заявителем в заявке в качестве Представителя, действующее от его имени и представляющее интересы Заявителя на соревнованиях. Если Заявителем является юридическое лицо, полномочия Представителя должны быть подтверждены доверенностью.

## 5. ПРОЦЕДУРЫ

5.1. Для допуска к соревнованию Заявители и Пилоты должны пройти административные проверки, а автомобили – техническую инспекцию.

### АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ (АП)

5.2. Заявитель или его Представитель обязаны пройти АП в соответствии с расписанием. Опоздание на АП пенализируется.

5.3. На административных проверках заявитель должен предъявить следующие документы:

- заявка на участие в соревновании с оригинальными подписями заявителя и пилота (в многоэтапных соревнованиях допускается оформление общей заявки на весь сезон, в данном случае заявка на этап не требуется);
- лицензия Заявителя и документы, подтверждающие полномочия Представителя (если требуется);
- лицензия Пилота РАФ/иной НАФ, если таковое предусмотрено регламентом соревнования;
- страховой полис, подтверждающий страхование Пилота «от травм и несчастного случая», действующий на время соревнования, если таковое не предусмотрено действующей лицензией Пилота РАФ;
- спортивные технические паспорта РАФ (СТП);
- другие документы, предусмотренные Регламентом соревнования.

5.4. Для прохода в зоны ограниченного доступа организатор должен предусмотреть систему идентификации персонала заявителя с помощью бэйджей, браслетов или иным способом, выдаваемых на АП. Ношение идентификационных знаков во время соревнования обязательно.

5.5. Организатор вправе потребовать наличие страховых полисов «от травм и несчастного случая» у Персонала Заявителя, включенного в заявку, а также гостей, приглашенных Заявителем в паддок. В этом случае Организатор обязан отразить данное требование в Регламенте и обеспечить возможность оформления страховых полисов непосредственно в зоне АП.

### ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ

5.6. Техническая инспекция (ТИ) перед соревнованием представляет собой проверку автомобиля на соответствие заявленной дисциплине (зачетной группе) и общим требованиям безопасности. На ТИ представляются автомобили, полностью готовые к соревнованию, в том числе с обязательными надписями и наклейками, а также Спортивный Технический паспорт РАФ (СТП) спортивного автомобиля и, в случае необходимости, омологационные документы на автомобиль, устройства безопасности и иные элементы, которые должны быть омологированы согласно требованиям.

5.7. Автомобиль должен быть представлен на ТИ в соответствии с расписанием. Опоздание на ТИ пенализируется.

5.8. При выявлении на ТИ несоответствия автомобиля ТТ и/или КиТТ автомобиль не может быть допущен к участию в соревновании, однако КСК может дать время на устранение замечаний. Указанные замечания должны быть устранены Заявителем до назначенного времени.

5.9. Организатор соревнования может предусмотреть предварительную ТИ для заявленных автомобилей.

- 5.10. В рамках ТИ может быть организовано взвешивание автомобилей, маркировка и пломбировка автомобилей, его узлов и агрегатов, в том числе крышки бензобака, если это предусмотрено Регламентом, Техническими требованиями или по решению КСК.
- 5.11. Личное присутствие Пилота на ТИ обязательно лишь в случаях весового контроля автомобиля вместе с Пилотом.
- 5.12. Каждый автомобиль во время ТИ должен сопровождаться не более чем двумя механиками, которые самостоятельно (или при помощи Представителя) по требованию судей должны представить необходимые документы и произвести необходимые работы с автомобилем. В случае необходимости судьи могут допустить к работам с автомобилем дополнительный персонал. Никакие другие лица из Персонала Заявителя не могут приближаться к автомобилю под угрозой аннулирования результата их Пилота.
- 5.13. По окончании АП и ТИ публикуются списки допущенных Заявителей и Пилотов со стартовыми номерами.
- 5.14. Стартовые номера Пилотам присваиваются в соответствии с Регламентом. Если не оговорено иное, Пилоты 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) в приоритетном порядке присваиваются Победителям и призерам Официальных соревнований по дрег-рейсингу предыдущего сезона в соответствующих классах.

## **БРИФИНГ**

- 5.15. Брифинг – собрание Пилотов и их Представителей для получения информации от Организатора и Руководителя гонки о предстоящем соревновании.
- 5.16. Перед началом заездов должен быть проведен обязательный брифинг, место и время которого объявляется в Регламенте. Вся информация, касающаяся безопасности, объявленная на Брифинге, должна быть выдана Пилотам в письменной форме под роспись.
- 5.17. Все Заявители и/или их Представители и Пилоты тех автомобилей, которые допущены к участию в гонке, обязаны присутствовать на брифинге все время его проведения. Пилоты, не участвовавшие в Брифинге и не расписавшиеся в получении письменной информации Брифинга, к участию в заездах не допускаются. Отсутствие или опоздание на брифинг пенализируется.
- 5.18. В случае опоздания Пилота или его Представителя на брифинг по уважительной причине и принятия КСК решения о его условном допуске Руководитель гонки принимает решение о формате проведения дополнительного брифинга для этого Пилота (устный или письменный) и назначает ответственное лицо для его проведения, а Пилот обязательно должен прослушать брифинг.

## **ДОПУСК К ЗАЕЗДАМ**

- 5.19. Для допуска к заездам Пилоты должны пройти предстартовый медицинский контроль.
- 5.20. Пилот обязан проходить медицинский осмотр перед первым заездом каждого дня, в котором он планирует принять участие. По решению главного врача соревнования может быть проведен повторный медицинский осмотр любого Пилота в любое время в течение соревнования. Пилоты, не прошедшие медицинский осмотр, к заездам не допускаются.
- 5.21. Для допуска Пилотов к заездам могут применяться браслеты или иные средства идентификации, выдаваемые Пилотам, прошедшим медицинский осмотр каждого дня соревнования.

- 5.22. Предстартовый технический осмотр (ПТО) проводится непосредственно перед каждым заездом при выезде автомобилей в предстартовую зону с целью проверки готовности к заезду автомобилей, устройств безопасности и экипировки пилотов.
- 5.23. Автомобили, не прошедшие ПТО соответствующего заезда, к участию в данном заезде не допускаются.
- 5.24. Решение о допуске к заездам принимается Руководителем гонки на основании оперативной информации о прохождении Пилотом и автомобилем всех необходимых процедур.

### ЗОНА ВЫПУСКА (Lanes)

- 5.25. В зоне выпуска Автомобиль должен быть полностью подготовлен к заезду. Пилот должен находиться в автомобиле в полной экипировке и пристегнутый ремнями безопасности.
- 5.26. В зоне выпуска может находиться только авторизованный персонал.

### ПРОЦЕДУРА СТАРТА

- 5.27. По вызову судей или при включении зеленого сигнала светофора, расположенного в зоне выпуска, Пилот обязан в течение 2-х минут поставить свой автомобиль, **полностью готовый к старту**, в предстартовую зону.
- 5.28. После начала стартовой процедуры двигатель можно запускать, только используя пусковое устройство на борту автомобиля. Если Пилот не может вновь завести двигатель во время прогрева шин или находясь в стартовой зоне в течение 2-х минут, ему присуждается поражение в данном заезде.
- 5.29. До команды судьи старта, разрешающей начать процедуру старта, автомобиль должен находиться в неподвижном состоянии, Пилот должен находиться в автомобиле, в предусмотренной регламентом экипировке, шлеме и пристегнутый ремнями безопасности.
- 5.30. По команде судьи старта или включению зеленого сигнала светофора, расположенного в предстартовой зоне, Пилоты заводят автомобили и готовятся к прогреву шин и процедуре старта. В данной зоне механикам разрешено проводить работы, связанные с подготовкой автомобиля к старту, в том числе запускать двигатель от внешних устройств. **До начала прогрева шин с парашютов должны быть сняты предохранители.**
- 5.31. По команде судьи старта или включению зеленого сигнала светофора, расположенного в стартовой зоне, Пилоты начинают прогрев шин и подготовку к старту. **Прогрев шин должен осуществляться параллельно обоими участниками заезда. Запрещается ожидание возврата соперника и последующий прогрев шин.** Прогрев шин может осуществляться с использованием воды. Разлив воды осуществляется персоналом трассы/судьями в определенном схемой трассы месте. Персоналу заявителя запрещается прикасаться к автомобилю во время прогрева шин и/или движения автомобиля (в особых случаях, с разрешения Руководителя гонки, одному механику разрешается придерживать автомобиль за кромку антикрыла).
- Автомобиль должен возвращаться на старт после прогрева шин самостоятельно **задним ходом**. Посторонняя помощь запрещена. Повторно заводить автомобиль можно только используя устройства на борту автомобиля. Одному Механику разрешено находиться перед автомобилем во время возврата (но не движения вперед) после прогрева шин. **После установки автомобиля на линии «pre-stage»** механики обязаны

находиться за пределами стартовой зоны.

В случае пересечения осевой и/или боковых линий во время прогрева шин, Пилоту выносится наказание вплоть до присуждения технического поражения в данном заезде.

- 5.32. Время на подготовку автомобиля к старту и прогрев шин ограничено тремя минутами. Отсчет этого времени начинается с момента команды судьи старта и заканчивается установкой автомобиля на линию «pre-stage». При непостановке автомобиля на старт в отведенное время, судья старта вправе дать команду старта для одного автомобиля либо по решению Руководителя гонки присудить техническое поражение в заезде спортсмену, не успевшему поставить автомобиль на линию «pre-stage». Пересечение стартовой линии в направлении финиша во время прогрева шин разрешено один раз.

Для автомобилей, использующих гражданские шины, пересечение линии старта во время прогрева шин ЗАПРЕЩЕНО, если иное не указано в регламенте соревнования.

В случае возникновения технических проблем у автомобиля в стартовой зоне пилот обязан открыть дверь и поднять руку вверх.

- 5.33. В случае задержки или отмены заезда на светофоре, расположенном в стартовой зоне, загорается красный сигнал (или судья старта показывает Пилотам сигнал). Пилот обязан немедленно прекратить любое движение и дожидаться дальнейших указаний судей старта.

- 5.34. В первом раунде финальной серии заездов Пилот, показавший лучшее время в квалификации, имеет право выбрать дорожку для движения в данной паре.

Данное правило не работает, если разница во времени между Пилотами меньше 0,001 секунды. В этом случае учитывается лучшая скорость среди данных Пилотов. В случае равенства скорости выбирает тот, кто установил время первым.

В последующих раундах учитывается время, показанное Пилотами в предыдущем раунде.

Руководитель гонки вправе расставить автомобили по своему усмотрению. Данное решение не может быть опротестовано.

В случае, если у Пилота нет результата в предыдущем раунде (по техническим причинам), то для определения выбора дорожки используется его квалификационное время.

- 5.35. Стартовая процедура начинается с момента подъезда автомобиля к линии «pre-stage» (поперечная линия, нанесенная на расстоянии 52 см от линии старта) и заканчивается загоранием зеленого сигнала светофора.

- 5.36. После начала стартовой процедуры любая помощь механиков запрещена, механикам запрещается находится в стартовой зоне.

- 5.37. Пилот, первым закончивший прогрев шин и готовый к старту, по команде судьи старта, начинает процедуру старта, для чего приближается к линии старта (только с использованием собственной мощности автомобиля, любая помощь движению запрещена), пока на стартовом светофоре не загорятся огни «pre-stage», находящиеся в самом верху светофора. После загорания данных огней Пилот обязан остановиться и дождаться момента, когда второй Пилот закончит прогрев шин и также выставится на линию «pre-stage».

- 5.38. Только после загорания огней «pre-stage» для обоих Пилотов они имеют право двигаться дальше.

- 5.39. Пилоты с минимальной скоростью двигаются к линии старта, пока на стартовом светофоре не загорится сигнал «stage», находящийся под сигналом «pre-stage» (для каждого автомобиля свой сигнал). В этот момент Пилоты должны прекратить движение в ожидании подачи стартовой команды. Время постановки второго автомобиля на линию «stage», после фиксации на линии «stage» первого, ограничено 7 секундами. В случае, если Пилот превысил указанное время, старт дается только его сопернику, и

данный пилот, нарушивший данное правило, считается проигравшим в заезде.

- 5.40. При выставлении на линию «stage» разрешено прокатываться к линии старта, когда на светофоре гаснет сигнал «pre-stage» (так называемый «deep stage»). В данном случае процедура старта не прерывается.
- 5.41. Фиксация автомобиля на линии «stage» (более 1 секунды) означает, что Пилот уверен в правильном выставлении автомобиля и полностью готов к старту.
- 5.42. После фиксации автомобилей на линии «stage» (более 1 секунды) запускается процедура подачи стартовой команды.
- 5.43. В случае некорректного выставления на старт или движения автомобиля дальше стартовой линии на светофоре гаснет сигнал «stage» (для каждого автомобиля свой сигнал). В данном случае судья старта вправе **дать старт одному Пилоту или** остановить заезд. В случае остановки заезда Пилот(ы) обязаны отъехать назад до выключения сигнала «pre-stage», и повторить всю процедуру заново. Правильное выставление автомобиля на стартовой позиции является обязанностью Пилота, а судья старта вправе дать старт заезда.
- 5.44. За нарушения стартовой процедуры пилот может быть пенализирован решением Руководителя гонки, вплоть до исключения из заезда.
- 5.45. Последовательность загорания сигналов светофора:
- через 2-4 секунды после включения двух сигналов «stage» – три ряда ЖЕЛТЫХ СИГНАЛОВ;
  - через 0,4 секунды – ЗЕЛЕНЬЙ.
- 5.46. Допускается использование следующей последовательности загорания сигналов светофора (обязательна в заездах с гандикапом):
- через 3-5 секунд после включения двух сигналов «stage» – ПЕРВЫЙ ЖЕЛТЫЙ;
  - через 0,4 (0,5) секунды – ВТОРОЙ ЖЕЛТЫЙ;
  - через 0,4 (0,5) секунды – ТРЕТИЙ ЖЕЛТЫЙ;
- далее через 0,4 (0,5) секунды – ЗЕЛЕНЬЙ
- 5.47. В случае чрезмерно медленного движения автомобиля по трассе (более 20 секунд) решением руководителя гонки может быть закрыт финиш. В этом случае спортсмен признается не финишировавшим в этом заезде.

## ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ

- 5.48. С момента подачи стартовой команды (включение зеленого сигнала стартового светофора) автомобили начинают прямолинейное движение по параллельным дорожкам к финишу.
- 5.49. Автомобили должны двигаться по трассе строго в пределах своей дорожки, ограниченной белыми линиями, конусами или защитными ограждениями. Пересечение осевой и боковых линий, как минимум двумя колёсами пенализируется вплоть до исключения из соревнования.
- 5.50. После пересечения линии финиша автомобили замедляются и направляются обратно в паддок или в накопитель в конце трассы (объявляется в Регламенте).
- 5.51. Пересечение осевой линии после пересечения линии финиша разрешено только для съезда с трассы в специально обозначенных местах. При этом преимущество заезда на полосу возврата у автомобиля, движущегося по ближней к полосе возврата дорожке.
- 5.52. Для автомобилей, не способных вернуться в паддок своим ходом, предусматривается место, откуда гоночные автомобили могут быть эвакуированы представителями команды.
- 5.53. Время, отведенное пилоту для подготовки к следующему заезду, – 40 минут. Отсчет этого времени начинается с момента финиша автомобиля и до момента въезда в зону выпуска. **Это время может быть сокращено решением Руководителя Гонки до 30**

минут в случае форс-мажора.

- 5.54. Любой спортсмен имеет право на дополнительную подготовку к заезду продолжительностью не более 20 минут. Отсчет этого времени начинается с момента получения такого разрешения от Руководителя гонки и заканчивается въездом автомобиля в зону выпуска. Данное правило не применяется, если данный автомобиль и/или его соперник (в финальной серии заездов) уже находится в предстартовой зоне.
- 5.55. Руководитель гонки может установить большее время по просьбе пилота, однако в случае аналогичной просьбы другого спортсмена Руководитель гонки обязан предоставить ему столько же времени, что и в предыдущем случае.

## **ХРОНОМЕТРИРУЕМЫЕ ТРЕНИРОВКИ**

- 5.56. Продолжительность и последовательность хронометрируемой тренировки определяются Регламентом.
- 5.57. Необходимость участия в тренировках каждый Пилот определяет самостоятельно.
- 5.58. Комплектование заездов хронометрируемых тренировок проходит в произвольном порядке, в т.ч. для автомобилей, отнесенных к разным классам («живая» очередь, попарно).
- 5.59. При проведении хронометрируемой тренировки ведется хронометраж с последующей публикацией результатов до начала квалификационных заездов.
- 5.60. Использование трассы соревнования для тренировок вне отведенного Регламентом для этого времени и места влечёт немедленное исключение нарушителя из соревнования. Организатор может организовать до начала соревнования дополнительные хронометрируемые тренировки в формате Учебно-тренировочного сбора для предварительно заявленных спортсменов по отдельному регламенту.
- 5.61. Никакие результаты хронометрируемых тренировок не могут быть учтены при подведении окончательного результата соревнования.
- 5.62. В тренировочных заездах судья старта расставляет автомобили по дорожкам по своему усмотрению.
- 5.63. Интервал между концом хронометрируемой тренировки и началом квалификации в течение одного дня должен указываться в Регламенте. Любая задержка окончания хронометрируемой тренировки должна приводить к такой же задержке начала квалификации, при этом только исключительные обстоятельства, как например, задержка начала хронометрируемой тренировки или возникновение других проблем в заездах могут привести к изменению времени старта гонки. В этом случае минимальный интервал между последней квалификацией и стартом гонки в одной зачетной группе должен быть не менее 20 минут.

## **КВАЛИФИКАЦИЯ**

- 5.64. Комплектование заездов квалификации проходит строго по дисциплинам и зачетным группам (если иное не указано в регламенте соревнования). Время начала раунда должно быть указано в расписании.
- 5.65. В одном раунде один Пилот может совершить только одну квалификационную попытку.
- 5.66. Руководитель гонки может неоднократно прерывать квалификацию на время, необходимое для очистки трассы или эвакуации автомобилей. Если по мнению КСК, ситуация остановки квалификации создана преднамеренно, на Пилота, имеющего отношение к этому, может быть наложено наказание, вплоть до аннулирования результата квалификации.



- 5.67. Допускается участие в квалификационном заезде одного автомобиля при отсутствии автомобилей в предстартовой очереди или по решению Руководителя гонки.
- 5.68. В квалификационных заездах Руководителем гонки может быть сформирована последовательность выезда пилотов на старт, в противном случае судья старта расставляет автомобили по дорожкам по своему усмотрению.
- 5.69. Количество раундов в квалификации публикуется в расписании соревнования и может быть изменено КСК как в меньшую, так и большую сторону.
- 5.70. Для определения результатов квалификации используется «чистое время» – время, затраченное Пилотом на прохождение дистанции с момента пересечения стартовой линии до момента пересечения финишной линии.  
Результаты квалификации (исключение для гандикапных классов) распределяются по возрастанию «чистого» времени прохождения дистанции.
- 5.71. В случае равенства результатов «чистого» времени прохождения дистанции места в квалификации распределяются по скорости на финише (от максимальной к минимальной), в случае равенства и скорости на финише места распределяются по времени получения результата (более ранний результат – место выше).
- 5.72. В случае остановки заездов и невозможности закончить квалификационный раунд результаты данного раунда не засчитываются для всех Пилотов данной зачетной группы.

### **ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ**

- 5.73. Заезды в финальной серии проводятся строго по зачетным группам.
- 5.74. Для определения результатов в финальной серии заездов используется «грязное время» – время, затраченное Пилотом на прохождение дистанции с момента загорания зеленого сигнала светофора до момента пересечения финишной линии.
- 5.75. Состав финальной серии заездов объявляется не менее чем за 15 минут до старта первого официального заезда.
- 5.76. Состав сетки финальных заездов составляется на основании результатов квалификации.
- 5.77. В первом раунде класса пилоты, занявшие 1 и 2 место по результатам квалификационных заездов, имеют право выбора очередности их заездов (приоритет у спортсмена, занявшего 1 место).
- 5.78. Пилот, не обеспечивший подачу автомобиля в зону выпуска в установленный срок (5 минут с момента объявления о формировании заезда, если не объявлено иное), от участия в заезде отстраняется, и ему присуждается проигрыш в заезде. Однако по решению Руководителя гонки в первом раунде финальных заездов (1/4 или 1/8) в такой заезд может быть вызван Пилот, показавший 9-е (17-е) место в квалификации. Если таких заездов несколько, то соответственно вызываются обладатели 10-го (18-го), 11-го (19-го) и т.д. мест в квалификации. В случае проигрыша данных Пилотов в заезде они занимают места в соответствии с их квалификационным результатом. В случае выигрыша проходят в следующий раунд финальных заездов и занимают места в обычном порядке.
- 5.79. В случае образования одиночных заездов во втором и далее раундах, связанных со сходом второго участника, - выезжать в них оставшемуся спортсмену обязательно.

### **ЗАКРЫТЫЙ ПАРК**

- 5.80. Любой Пилот и/или автомобиль, принявший участие в соревнованиях, не может покинуть зону соревнований до их официального окончания или до разрешения Руководителя гонки. При несоблюдении данного требования результат Заявителя может

быть аннулирован

- 5.81. Сразу после окончания заезда, который является для данного Пилота последним, он обязан привезти свой автомобиль в Закрытый парк (ЗП) по маршруту, указанному Организатором, где автомобиль будет находиться под контролем судей, и незамедлительно покинуть территорию Закрытого парка. Автомобили находятся в Закрытом парке в течение 30 минут после публикации предварительных результатов в данной зачетной группе, если Спортивные Комиссары не сочтут необходимым увеличить это время.
- 5.82. Непостановка или несвоевременная постановка автомобиля в Закрытый парк, нарушение схемы движения, равно как и нарушение режима Закрытого парка, влекут за собой наказание решением КСК, вплоть до аннулирования результата.
- 5.83. 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.
- 5.84. КСК может принять решение о помещении под режим ЗП только автомобилей, занявших 1, 2 и 3 места в своих зачетных группах.
- 5.85. В ЗП запрещается выполнять любые работы с автомобилем без специального разрешения технического комиссара.
- 5.86. В ЗП старший технический контролер вправе потребовать от Заявителя проведение демонтажных работ, связанных с необходимостью контроля соответствия автомобиля заявленной группе, если это предусмотрено Регламентами или решением КСК. Заявитель должен обеспечить разборку автомобиля до того состояния, которого потребует технический контролер. При проведении процедуры демонтажа и разборки агрегатов имеют право присутствовать, помимо официальных лиц соревнования, только персонал Заявителя, агрегаты чьего автомобиля подвергаются демонтажу и разборке.
- 5.87. Автомобили остаются в ЗП с момента окончания гонки до истечения срока подачи протестов (30 минут с момента опубликования предварительных результатов в данной зачетной группе, если не указано иное) и отпускаются из ЗП по решению Руководителя гонки, при этом КСК может задержать любой автомобиль и на более длительный срок. В любом случае Представитель Заявителя может забрать автомобиль из ЗП только с разрешения судей.

## 6. ПРИНЦИП ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ

- 6.1. В случае ошибок или несрабатывания системы хронометража в квалификации решением КСК пилоту может быть дана еще одна попытка. В финальной части определение победителя происходит с помощью систем видеофиксации и/или судьями факта. В данном случае не может быть определено нарушение правила брейк-аута и/или временного ограничения в зачетной группе.
- 6.2. Для уменьшения вероятности ситуаций, когда в следующий раунд финальных заездов не проходит ни один из участников, в дрег-рейсинге действует правило худшего нарушения. Смысл данного правила в том, что Пилот, совершивший менее грубое нарушение, проходит в следующий раунд соревнования. К примеру, если один Пилот совершил фальстарт, а другой пересек осевую или боковую линии, то в следующий раунд проходит Пилот, совершивший фальстарт. Данное решение находится в компетенции КСК. Единственным случаем, когда в следующий раунд не проходят оба Пилота, является пересечение обоими осевой или боковой линий, за исключением случаев, когда Пилот пересек линию для избежания столкновения с соперником.
- 6.3. Переезд крайне негативно влияет на систему проведения и ход соревнования, поэтому он может быть применен только в исключительных случаях. Этими случаями являются: неправильная работа системы хронометража, повлекшая за собой преимущество одного из Пилотов; невозможность выявить победителя заезда в финальной серии.

### ФАЛЬСТАРТ.

- 6.4. В квалификационных заездах при фальстарте любого Пилота (включение красного сигнала фальстарта – для каждого Пилота свой сигнал) Пилоты обязаны продолжить движение и закончить заезд. Для обоих Пилотов результат будет засчитан.
- 6.5. В финальной серии при фальстарте любого Пилота (включение красного сигнала фальстарта – для каждого Пилота свой сигнал) второй Пилот обязан продолжить движение и закончить заезд. Для Пилота, не совершившего фальстарт, результат будет засчитан и будет учитываться для выбора дорожки в следующем этапе. Пилоту, совершившему фальстарт, присуждается поражение в данном заезде. Однако в случае, если Пилот, не совершивший фальстарт в течение заезда, пересечет осевую линию и будет исключен из соревнования, в следующую стадию проходит Пилот, совершивший фальстарт.
- 6.6. В случае если Пилот совершит фальстарт в одиночном заезде в финальной серии, он проходит в следующий раунд соревнования.
- 6.7. Пилот, совершивший фальстарт, замедляет движение, после чего направляет автомобиль в паддок **ЧЕРЕЗ ЛИНИЮ ФИНИША**.
- 6.8. При фальстарте обоих Пилотов поражение присуждается Пилоту, совершившему фальстарт первым. Однако в случае, если Пилот совершивший фальстарт вторым, в течение заезда пересечет осевую линию и будет исключен из соревнования, в следующую стадию проходит Пилот, совершивший фальстарт первым.

### ПРАВИЛА БРЕЙК-АУТ ЗАЕЗДОВ

- 6.9. Правила брейк-аут заездов применяются следующим образом:

Пилотам, которые прошли дистанцию по «чистому» времени 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, пересекает осевую линию или боковые линии трассы;
- 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 Пилот, который максимально приблизился к заявленному времени или указанному лимиту (в отношении лимитов прохождения дистанции для соответствующего класса).
- Когда оба спортсмена 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. Пилот, первым пересекший финишную линию (меньшее время реакции), будет считаться победителем (если и эти времена совпали, то победителем станет Пилот, показавший меньшее время реакции в лучшей попытке квалификации)
- Когда оба спортсмена пересекают осевую линию или боковые линии трассы, пенализация будет назначена обоим спортсменам.

## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОРЕВНОВАНИЯ

6.10. Распределение мест осуществляется в соответствии с сеткой финальных заездов. Третье место присуждается Пилоту, победившему в отдельном заезде за третье место (заезд за третье место формируется из проигравших в 1/2 финала), а четвертое – проигравшему в этом заезде. Места с пятого по восьмое присуждаются проигравшим в 1/4 финала, распределение мест производится по времени, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве – по скорости (от большей к меньшей). В случае равенства скорости место выше занимает Пилот, показавший результат раньше. Места с 9 по 16, как и с 17 по 32 (при сетке с 1/8 и 1/16 финала) распределяются среди проигравших в 1/8 и 1/16 финала. Распределение мест производится по времени, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве – по скорости (от большей к меньшей). В случае равенства скорости место выше занимает Пилот, показавший результат раньше. Для Пилотов, не прошедших в финальные заезды, места распределяются по результатам квалификационных заездов. В случае остановки соревнования по причине форс-мажора места распределяются в соответствии с сеткой финальных заездов, по последнему полностью завершившемуся раунду в классе либо по результатам квалификации.

## НАКАЗАНИЯ

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

- замечание (или общественное порицание);
- технические работы по уборке трассы;
- денежный штраф; штрафное время (пенализация, выраженная в единицах времени, но не более 2 секунд);
- аннулирование результата в заезде;
- дисквалификация в данном этапе, исключение из соревнования.

- 6.12. Пенализация за нарушение правил изложена в таблице пенализации (приложение №4).
- 6.13. Случаи грубой езды фиксируются в отчёте КСК и передаются на рассмотрение в Комитет дрег-рейсинга РАФ. Каждый случай грубой езды наносит ущерб репутации Пилота, т.е. принимается во внимание при возможных последующих инцидентах с Пилотом как в ходе соревнования (при вынесении решений КСК), так и в ходе Официального соревнования в целом (при вынесении решений КДР РАФ).
- 6.14. В одном соревновании одному Пилоту назначается не более двух наказаний за спортивные нарушения. Это означает, что, если Пилоту будет назначено три наказания, он будет исключен из соревнования.

## 7. ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ С ГАНДИКАПОМ

### ПРОЦЕДУРА СТАРТА

- 7.1. До начала заезда пилот должен указать на своём автомобиле своё заявленное время прохождения дистанции таким образом, чтобы оно было разборчиво видно персоналу трассы.
- 7.2. Заявленное время может быть выбрано Пилотом по собственному усмотрению и должно соответствовать лимитам времени прохождения дистанции для соответствующей зачетной группы.
- 7.3. До начала процедуры подготовки к старту спортсмен должен подтвердить судье старта, что его заявленное время указано на табло верно.
- 7.4. В случае если заявленное время на табло указано неверно, Пилот или Персонал Заявителя должны незамедлительно оповестить об этом судью старта и дожидаться соответствующей корректировки.
- 7.5. После начала процедуры прогрева шин (процедуры старта) любое изменение и корректировки заявленного времени не допускаются.
- 7.6. В случае если спортсмен не указал заявленное время на своём автомобиле, ему назначается такое же время, как и у его оппонента.
- 7.7. В случае если оба спортсмена не указали заявленное время, обоим пилотам назначается заявленное время по верхней границе класса.
- 7.8. Пилот с меньшим заявленным временем имеет право выбрать дорожку для движения в данной паре.
- 7.9. Используется полный цикл работы светофора (FULL TREE).
- 7.10. Гандикап рассчитывается путем вычитания из большего заявленного времени Пилота меньшего заявленного времени его оппонента. Для пилота более медленного автомобиля зеленый сигнал светофора загорится раньше: он получает фору, равную разнице между их заявленными временами.
- 7.11. В случае переезда менять заявленное время запрещено.

### ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ

- 7.12. В случае если излишнее торможение привело к блокировке колес или изменению траектории движения, Пилоту будет назначено наказание вплоть до дисквалификации, за исключением случаев, когда это было необходимо для ухода от столкновения.

### КВАЛИФИКАЦИЯ

- 7.13. Количество попыток в квалификационных заездах указано в расписании соревнования при этом в итоговом протоколе учитывается лучшая попытка. Если иное не указано в регламенте соревнования.
- 7.14. Для того чтобы подтвердить свою заявку в определенную зачетную группу, пилоту необходимо продемонстрировать результат по «чистому» времени в рамках временных лимитов для соответствующей зачетной группы во время квалификации.
- 7.15. В гандикапных классах отбор в финальные заезды производится по увеличению отклонения результата от заявленного времени спортсмена (от меньшего к большему). Величина отклонения результата считается по формуле «Чистое время» - «Заявленное время».

## ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ

- 7.16. Для формирования пар в финальных заездах по результатам квалификации используется сетка FIA для гонок с гандикапами из приложения 2А.
- 7.17. Для определения результатов в финальной серии заездов Пилоту с меньшим результатом (первым пересёкшим финишную линию) присуждается победа в заезде, при условии отсутствия нарушений.
- 7.18. В случае равенства результата спортсмену, продемонстрировавшему меньший результат по времени реакции, присуждается победа в заезде.
- 7.19. Допускается изменение заявленного времени спортсменом перед каждым раундом финальных заездов.
- 7.20. Заявленное время может быть выбрано Пилотом из результатов квалификационных попыток или назначено по собственному усмотрению и должно соответствовать лимитам прохождения дистанции для соответствующей зачетной группы.

## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ СОРЕВНОВАНИЯ

- 7.21. Распределение мест осуществляется в соответствии с сеткой финальных заездов. Третье место присуждается Пилоту, победившему в отдельном заезде за третье место (заезд за третье место формируется из проигравших в 1/2 финала), а четвертое – проигравшему в этом заезде. Места с 5 по 8 присуждаются проигравшим в 1/4 финала, распределение мест производится по результату, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве – по времени реакции, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему). Места с 9 по 16 (при сетке с 1/8 финала) распределяются среди проигравших в 1/8 финала, распределение мест производится по результату, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве – по времени реакции, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему). Места с 17 по 32 (при сетке с 1/16 финала) распределяются среди проигравших в 1/16 финала, распределение мест производится по результату, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему), а при его равенстве – по времени реакции, показанному в последнем раунде (от меньшего к большему). Для Пилотов, не прошедших в финальные заезды, места распределяются по увеличению отклонения результата от заявленного времени (от меньшего к большему) из лучшей попытки квалификации. В случае остановки соревнования по причине форс-мажора места распределяются в соответствии с результатом последнего, полностью завершившегося раунда в классе.

## **8. ПРИЛОЖЕНИЯ**

**Приложение №1. Форма заявки на участие в соревновании.**

**Приложение №2. Сетки финальных заездов.**

**Приложение №2А. Сетки финальных заездов для гонок с гандикапами.**

**Приложение №2Б. Олимпийская сетка**

**Приложение №3. Схема расстановки оборудования хронометража.**

**Приложение №4. Таблица пенализации.**

**Приложение №5. Образцы отчетных документов.**

**Приложение №6. Положение о дрэг-полосах для проведения соревнований по дрэг-рейсингу.**



### Приложение №3 Схема расположения оборудования, входящего в систему хронометража

Должна применяться следующая схема расположения оборудования, входящая в систему хронометража

#### 1. CHRISTMAS TREE – ГИРЛЯНДА

- Расстояние от линии старта до «ёлки» - 12,2 метра (40 футов).
- Высота «ёлки» - 2,4 метра (95 дюймов) от поверхности земли до центра сигнала pre-stage, или 2,13 метра (84 дюйма) до центра верхнего желтого сигнала (стандартная «ёлка»). Или 2,21 метр (87 дюймов) до центра верхнего желтого сигнала (Compulink Blues LED tree).

Примечание: расположение/высота «ёлки» может варьироваться в зависимости от расположения линии старта относительно центра дрэг-полосы.

#### 2. РАСПОЛОЖЕНИЕ ОПТИЧЕСКИХ ДАТЧИКОВ

Расстояние между датчиками pre-stage и stage – 18 см (7 дюймов).

Расстояние между датчиками stage и датчиком на линии старта, как правило, 33 см (13 3/8 дюйма).

Высота расположения датчика, находящегося на расстоянии 18,3 метра (60 футов) – 25 см (10 дюймов).

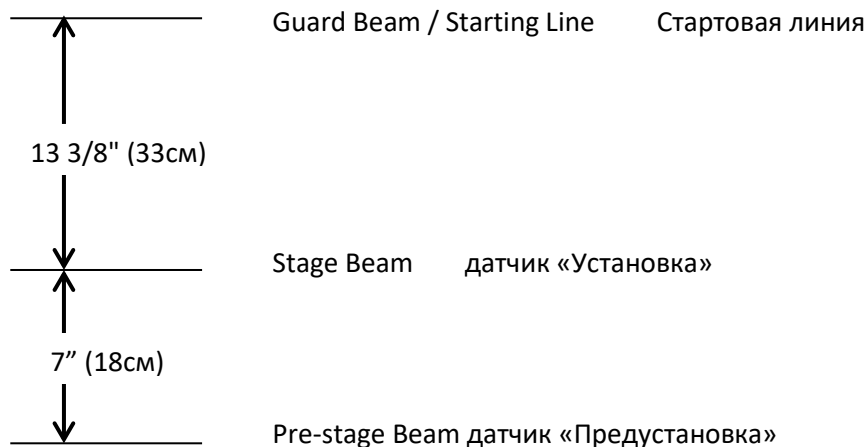
Высота расположения датчиков промежуточного времени, замера скорости, финишного датчика – 12,5 см (5 дюймов) до центра линзы.

Все расстояния до промежуточных и четвертьмильного финишного датчиков считаются от датчика линии старта.

#### STARTING LINE SET-UP

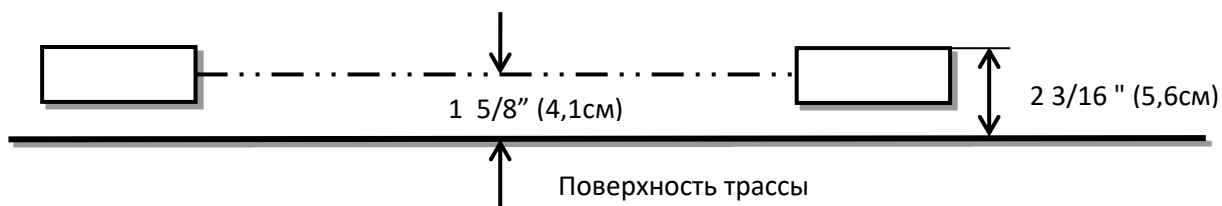
#### РАСПОЛОЖЕНИЕ ОПТИЧЕСКИХ ДАТЧИКОВ НА СТАРТЕ

Расположение оптических датчиков



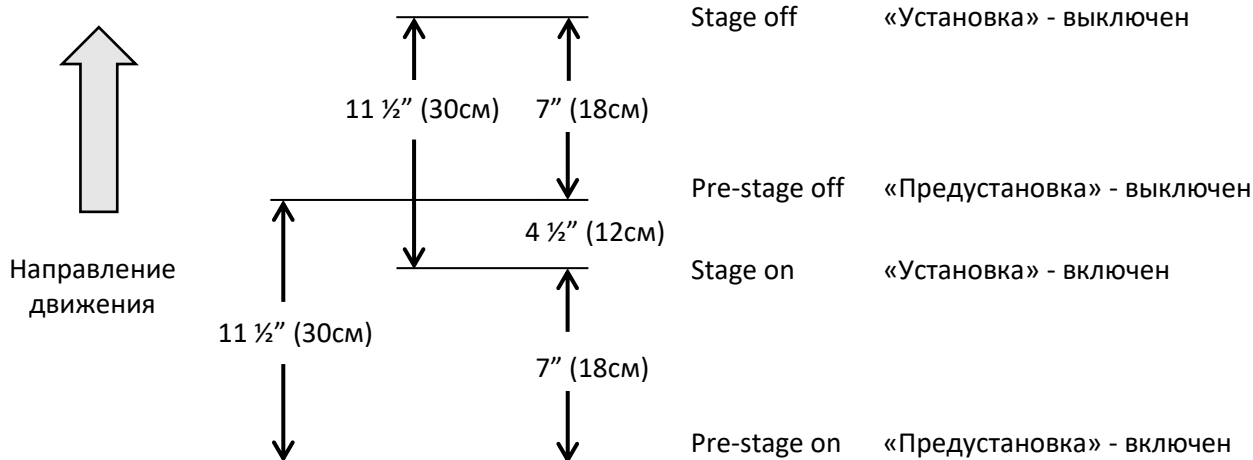
#### STARTING LINE BEAM HEIGHT

#### ВЫСОТА РАСПОЛОЖЕНИЯ ДАТЧИКОВ НА СТАРТОВОЙ ЛИНИИ



**ROLLOUT      ВЫКАТЫВАНИЕ НА СТАРТ (ПРОКАТКА)**

- Высота луча корректируется по мере необходимости, чтобы обеспечить от 11 ½ до 11 ¾ дюйма (29 ... 30 см) прокатки с использованием стандартного колеса/шины дрегстера диаметром 22 дюйма.
- ПРИМЕЧАНИЕ: 11 ½-дюймовая прокатка, равная для обеих полос, может оказаться невозможной из-за поперечной кривизны дорожки. Желательно, чтобы обе полосы были равными, насколько это возможно.



**Приложение №4****Нарушения и Пенализация.**

Данный раздел является справочным. Нижеуказанная пенализация может применяться Спортивными комиссарами по своему усмотрению в зависимости от конкретной ситуации.

**1. Примеры возможных причин для аннулирования времени квалификации/аннулирования результата соревнования или заезда/исключения из соревнования, а также иных санкций:**

- непостановка машины в предстартовую зону, по вызову судей;
- прогрев резины вне отведенного места;
- сознательная задержка заезда;
- невозможность завести машину;
- помощь механиков во время стартовой процедуры;
- использование любого механического или электронного устройства, помогающего Пилоту выставиться на линию старта;
- неисполнение инструкций Судьи старта;
- старт до активации стартового светофора (загорание по крайней мере одного желтого сигнала). В одиночном заезде в финальной части Пилот проходит далее по сетке, однако его время будет удалено. Если оба пилота стартовали до активации, проигравшим будет считаться тот, кто стартовал первым;
- фальстарт в парном заезде;
- старт до прохождения административных, технических и медицинских проверок;
- пересечение центральной и/или боковых линий;
- контакт с гардрейлами, бетонными блоками/стенами, оборудованием для хронометража или другой инфраструктурой трека (кроме пластиковых конусов, когда они используются для визуального обозначения). Сбивание хронометража парашютами, когда Пилот уже финишировал, не является причиной для дисквалификации;
- попадание посторонних предметов от автомобиля и/или частей автомобиля на полосу соперника во время финальных заездов. При этом должно быть доказано, что данные предметы создали опасность или помешали оппоненту нормально закончить заезд;
- попадание посторонних предметов от автомобиля и/или частей автомобиля на трек в больших количествах;
- разлив масла на трек;
- осознанное действие пилота (агрессивное торможение, «игра» газом и т.д.), повлекшее потерю контроля над Автомобилем и/или контакт с инфраструктурой трассы.

**2. Примеры возможных причин для аннулирования результата соревнования или заезда с использованием правила «First or Worst»:**

- Пилот совершил фальстарт, а второй пилот нарушил технические требования класса (вес, топливо, объем двигателя, другие ограничения). В таком случае Пилот, совершивший фальстарт проходит в следующий раунд соревнований.
- Пилот совершил фальстарт, а второй Пилот пересек центральную или боковые линии, совершил контакт с барьерами, бетонными блоками, системой хронометража или другой инфраструктурой трека. В таком случае Пилот, совершивший фальстарт, проходит в следующий раунд соревнований.
- Пилот пересек центральную или боковые линии, совершил контакт с барьерами, бетонными блоками, системой хронометража или другой инфраструктурой трека, а второй пилот нарушил технические требования класса (вес, топливо, объем двигателя,

другие ограничения). В таком случае Пилот, нарушивший технические требования, проходит в следующий раунд соревнования (при этом его время аннулируется).

- Пилот стартовал до активации стартового светофора (загорание по крайней мере одного желтого сигнала), а второй пилот пересек центральную или боковые линии, совершил контакт с барьерами, бетонными блоками, системой хронометража или другой инфраструктурой трека. Пилот, совершивший контакт, проходит в следующий раунд соревнования.
- Оба Пилота стартовали до активации стартового светофора (загорание по крайней мере одного желтого сигнала). Пилот, стартовавший первым, будет признан проигравшим в заезде, а второй пилот проходит в следующий раунд соревнования. В случае если невозможно выяснить, кто стартовал первым, оба Пилота будут признаны проигравшими в заезде.

### **3. Примеры возможных причин для аннулирования результата соревнования или заезда Пилота в одиночном заезде:**

- неисполнение инструкций Судьи старта;
- невозможность стартовать, используя собственную мощность автомобиля (толкать автомобиль запрещено);
- невозможность выставиться на линии pre-stage и stage, используя собственную мощность автомобиля (толкать автомобиль запрещено);
- попадание посторонних предметов от автомобиля и/или частей автомобиля на трек в больших количествах;
- разлив масла на треке.

### **4. Примеры возможных причин для аннулирования результата соревнования или заезда обоих Пилотов из заезда.**

Данные ситуации случаются крайне редко, однако в данных случаях оба Пилота могут быть исключены из заезда.

- Оба Пилота не исполнили инструкций Судьи старта.
- Оба Пилота не смогли выставиться на линии pre-stage и stage, используя собственную мощность автомобиля (толкать автомобиль запрещено).
- Оба пилота пересекли центральную и/или боковую линию.
- Оба автомобиля из-за технических проблем не смогли пересечь линию финиша (пилотам запрещено толкать автомобиль для пересечения линии финиша).
- Оба Пилота стартовали до активации стартового светофора (загорание по крайней мере одного желтого сигнала), и невозможно выяснить, кто стартовал первым.

### **5. Другие нарушения, по которым может быть применена пенализация:**

- экипировка пилота не соответствует требованиям;
- отсутствие обязательных надписей;
- опоздание на АП;
- опоздание на ТИ;
- неучастие в брифинге/опоздание на брифинг;
- непостановка автомобиля в ЗП, нарушение режима ЗП;
- отказ от прохождения процедур взвешивания и изъятия проб топлива;
- неспортивное поведение, сквернословие или поведение, наносящее ущерб соревнованию или организатору;
- нахождение Пилота и/или члена команды в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.