

**ПРАВИЛА  
ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ПРОВЕДЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ЗМАГАНЬ З КАРТИНГУ**

(у відповідності до вимог Міжнародного спортивного Кодексу ФІА, Національного спортивного Кодексу ФАУ та Правил проведення змагань з автомобільного спорту на території України)

**ЗМІСТ:**

**Розділ 1.**

- Глава 1. Основні принципи.
- Глава 2. Керівні органи.
- Глава 3. Керівні документи.
- Глава 4. Термінологія та визначення.

**Розділ 2.**

- Глава 1. Організація змагань.
- Глава 2. Заходи, що до безпеки змагань.
- Глава 3. Спортивні об'єкти – траси і треки.
- Глава 4. Старти і заїзди. Сигнальні вогні та прапори.
- Глава 5. Учасники та Водії. Заявки. Умови допуску Водіїв та проведення змагань. Командні та особисті заліки.
- Глава 6. Порядок ліцензування та отримання інших спортивних документів учасників, Водіїв, (офіційних осіб) суддів
- Глава 7. Загальні вимоги до картів.
- Глава 8. Брифінг.

**Розділ 3.**

- Глава 1. Офіційні особи. Суддітво змагань.
- Глава 2. Пеналізація.
- Глава 3. Протести. Апеляції.

**Розділ 4.**

- Глава 1. Забезпечення.
- Глава 2. Реклама, телебачення, радіщ, преса.
- Глава 3. Спонсори.

**Додаток 1.** Вимоги до складання документів змагань з картингу.

Питання, не обумовлені дійсними Правилами регулюються Національним Спортивним кодексом ФАУ (НСК ФАУ), Загальним Регламентом проведення Чемпіонатів, Кубків, Трофеїв (Серій) України (ЗР ФАУ), Регламентами проведення офіційних змагань ФАУ з картингу. Тракткування дійсних Правил є прерогативою **Автомобільної Федерації України**.

Ці Правила складені у відповідності з Міжнародним Спортивним Кодексом ФІА і Міжнародним Регламентом з картингу СІК-ФІА, а також згідно вимог Національного Спортивного Кодексу ФАУ та затверджені КАС ФАУ.

Ці Правила **введені в дію з 01 січня 2010 року** на всій території України.

У розділах 1-3 цих Правил викладені вимоги деяких статей НСК ФАУ.

## Розділ I

### Глава 1. ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ.

#### 1.1.1. Національна спортивна регламентація автомобільного спорту:

У відповідності з повноваженнями, наданими Генеральною Асамблеєю Міжнародної Автомобільної Федерації (ФІА), та на підставі Міжнародного Спортивного Кодексу ФІА (МСК ФІА) Автомобільна Федерація України (громадська організація), далі ФАУ, є єдиним національним спортивним керівним органом, що правомочний розробляти і застосовувати правила, призначені для сприяння і керівництва автомобільними змаганнями і заїздами на встановлення рекордів, організувати Чемпіонати; вона є національним арбітром останньої інстанції, уповноваженим вирішувати суперечки, що можуть виникнути при використанні цих правил.

#### 1.1.2. Керівництво національним автомобільним спортом:

ФАУ реалізує свої спортивні повноваження на території України через місцеві осередки. На території адміністративної одиниці обласного рівня спортивні повноваження реалізуються тільки через один місцевий осередок. При відсутності місцевого осередку на певній території, спортивні повноваження реалізуються безпосередньо ФАУ.

#### 1.1.3. Національна спортивна регламентація з картингу:

ФАУ розробляє національну спортивну і технічну регламентацію з картингу (Національні правила з автомобільного спорту (картингу), далі – Правила; Класифікацію, визначення та вимоги до автомобілів "карт", далі – КВ та ВАК і т.д.).

### Глава 2. Керівні органи.

**1.2.1. ФІА:** Міжнародна Автомобільна Федерація – всесвітня громадська (неурядова) організація і міжнародна асоціація, туристичних клубів та національних Автомобільних та Автоспортивних організацій, членами яких є приблизно 100 млн. осіб

#### Метою діяльності ФІА є:

встановлення партнерської співпраці між організаціями, що вона поєднує, для:

- забезпечення єдності автомобільного руху і захисту інтересів як матеріальних та моральних, автомобілізму у всіх країнах;
- сприяння розвитку міжнародного дорожнього руху та автотуризму;
- сприяння розвитку автомобільного спорту, створення, прийнятих для організації та проведення автомобільних змагань;
- підтримки і розширення можливості для діяльності членських організацій;
- здійснення суддівської влади для вирішення спірних питань, виключно спортивного порядку, а також будь-яких суперечок, які можуть виникнути між членами, або по відношенню до будь-якого її члена, що порушив зобов'язання, що випливають із регламентуючих документів ФІА.

ФІА – єдина міжнародна організація, що керує автомобільним спортом, використовуючи спортивну владу.

**1.2.2. СІК-ФІА** – Міжнародна Комісія з Картингу у Міжнародній Автомобільній Федерації – це спеціалізована комісія ФІА, чії функції та прерогативи визначені ст.14 Статуту ФІА та міжнародним регламентом з картингу. Тільки СІК-ФІА має право вирішувати усі проблеми пов'язані із застосуванням, формулюванням та тлумаченням міжнародного регламенту з картингу.

**1.2.3. ФАУ:** Автомобільна Федерація України – громадська організація заснована 2 липня 1992 року, об'єднує громадян, зацікавлених у розвитку та пропаганді автомобілізації, автоспортсменів, автотуристів та інших аматорів України, Чисельність членів ФАУ складає близько 35 000 осіб.

#### Метою діяльності ФАУ, є:

- сприяння та захист інтересів громадян України в галузях розвитку автомобільної промисловості, транспорту, туризму та спорту;
- інтеграція вітчизняного автомобілізму у світову систему громадських автомобільних організацій;
- розробка і реалізація комплексних програм у всіх напрямках діяльності;
- залучення громадян до автомобільного туризму і спорту.

Спортивну владу в Україні, що до автомобільного спорту, у відповідності із Статутом ФІА, делеговано ФАУ.

**1.2.4. КАС ФАУ** - Комісія Автомобільного Спорту ФАУ виконує функції, щодо прийняття рішень для використання національного спортивного кодексу та інших регламентуючих документів ФАУ щодо автомобільного спорту.

**1.2.5. Комітет Картингу ФАУ (КК ФАУ)** – комітет, що працює в рамках КАС ФАУ, з метою виконання статутних завдань ФАУ щодо картингу.

### **Глава 3. Керівні документи.**

**1.3.1. Закон України «Про фізичну культуру і спорт»** – законодавчий документ, прийнятий Верховною Радою України 24 грудня 1993 року, який визначає загальні правові, соціальні, економічні і організаційні основи фізичної культури і спорту в Україні, участь державних органів, посадових осіб, а також підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності у зміцненні здоров'я громадян, досягнення високого рівня працездатності та довголіття засобами фізичної культури і спорту.

**1.3.2. Єдина спортивна класифікація України (ЄСКУ)** – нормативний документ, видаваний Державним комітетом, з метою стимулювання розвитку масового спорту, підвищення рівня спортивних досягнень спортсменів України та забезпечення єдиної системи його оцінок.

**1.3.3. Статут Автомобільної Федерації України** – нормативний документ, реєструєний Міністерством юстиції України, який визначає статус, цілі та завдання організації, основи її діяльності, правові відносини між її членами, умови взаємодії та співпраці з іншими громадськими організаціями та державними органами.

**1.3.4. Міжнародний спортивний Кодекс (МСК) ФІА** – нормативний документ, наданий ФІА з метою встановлення та впровадження регламентів, спрямованих на сприяння та управління автомобільними змаганнями та рекордами, а також організацію міжнародних Чемпіонатів ФІА, з метою застосування влади ФІА правильним та безпристрасним чином.

**1.3.5. Національний спортивний Кодекс (НСК) ФАУ** – нормативний документ, розроблений на підставі вимог МСК, видаваний ФАУ з метою встановлення та впровадження регламентів, спрямованих на сприяння та управління автомобільними змаганнями та рекордами, а також організацію національних змагань та Чемпіонатів ФАУ, з метою застосування влади ФАУ правильним та безпристрасним чином.

**1.3.6. Міжнародний регламент з картингу (МРК) СІК-ФІА** – нормативний документ, видаваний СІК-ФІА, розроблений у відповідності до вимог МСК ФІА, регламентуючий умови та Правила проведення Чемпіонатів СІК-ФІА, та міжнародних змагань з картингу. Він є обов'язковим для виконання.

**1.3.7. Правила організації та проведення автомобільних змагань з картингу в Україні (Правила)** – нормативний документ, розроблений на підставі вимог МСК ФІА та МРК СІК-ФІА, видаваний ФАУ, регламентуючий умови та Правила проведення національних Чемпіонатів, Кубків, та усіх інших змагань з картингу на території України. Він є обов'язковим для виконання.

**1.3.8. Класифікація, визначення та вимоги до автомобілів карт (КВ та ВАК) ФАУ** - нормативний документ, розроблений на підставі вимог МСК ФІА та МРК СІК-ФІА, видаваний ФАУ, з метою регламентації та визначення технічних вимог до спортивних мікроавтомобілів-карт, які приймають участь у національних Чемпіонатах, Першостях, Кубках та інших змаганнях з картингу на території України.

**1.3.9. Загальний Регламент** – основний офіційний документ ФАУ, розробляється згідно положень дійсних правил, визначаючи умови, що до проведення Чемпіонатів, Кубків та інших офіційних змагань з картингу, видаваний на визначений термін проведення цих змагань, згідно з Положеннями НСК, регламентуючих документів СІК-ФІА та ФАУ.

**1.3.10. Індивідуальний регламент** – обов'язковий офіційний документ, надається організаторами змагань та регламентуючий деталі цих змагань, розробляється згідно вимог дійсних Правил та НСК.

**1.3.11. Програма** - обов'язковий офіційний документ, опрацьований організаційним комітетом змагання, затверджений організатором, який включає в собі всю інформацію що до складу, термінів та інших деталей змагань для ознайомлення глядачів та Учасників.

**1.3.12. Календарний план змагань (Календар)** - офіційний документ, видаваний міжнародною, національною Федерацією, який передбачає перелік, терміни проведення та організаторів змагань, інших спортивних заходів на відповідний календарний рік.

#### **Глава 4. Термінологія та визначення.**

Наведені нижче терміни, визначення і скорочення доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ II) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.

**1.4.1. Офіційне змагання** - Офіційними змаганнями є Чемпіонати, Кубки, Трофеї (Серії) України та інші змагання, внесені у Календарний план автомобільних змагань України.

**1.4.2. Багатоетапне змагання** - змагання, підсумковий результат якого визначається за сукупністю результатів, показаних у його окремих етапах.

**1.4.3. Етап** - складова частина багатоетапного змагання, можливість участі в якому визначається Учасником самостійно.

**1.4.4. Заявка** – офіційний документ з проханням включення до числа учасників змагань конкретних Водіїв (команду) та в, якій указані відомості про них. Надається організатору передчасно.

**1.4.5. Перезаявка** – документ, наданий з метою зміни складу команди, який позначено в заявці, або під час реєстрації.

**1.4.6. Допуск до змагань** – це дозвіл організатора, який надається Учаснику та санкціонований виїзд до місця змагань а також участь у них. Визнання суддівською колегією змагань права на участь у даних змаганнях.

**1.4.7. Місце змагань** – спортивна споруда, населений пункт або територія, на яких розташована траса, робочі місця суддів, місця розташування Учасників та глядачів, а також місця для зберігання, ремонту та обслуговування картів.

**1.4.8. Початок змагань** – момент явки на реєстрацію Учасників, обумовлений програмою змагань.

**1.4.9. Закінчення змагань** – момент об'явленний організатором та обумовлений програмою, який дозволяє відбуття Учасників з місця змагань.

**1.4.10. Карт** - одномісний наземний транспортний засіб без критої кабіни, без підвіски, з кузовом чи без, який має 4-ри колеса, що не знаходяться на одній прямій, знаходяться в контакті з ґрунтом, при цьому двоє задніх коліс знаходяться на одному суцільному валі та є ведучими, а двоє передніх коліс забезпечують напрям руху. Спеціальний спортивний мікроавтомобіль призначений для навчально-тренувальних занять та участі у змаганнях на закритих трасах з твердим покриттям (асфальт, бетон та ін.).

**1.4.11. Класифікація картів** - об'єднання картів за робочим об'ємом двигуна або за іншими характерними особливостями.

**1.4.12. Сертифікат** - Офіційний документ ФАУ в якому вказуються всі необхідні дані (розміри, креслення, фото, ін.) що дозволяють ідентифікувати надану модель шасі, шин, двигуна та інше.

**1.4.13. Сертифікація** - Офіційне підтвердження ФАУ про те, що шасі, двигуни, шини та інше цієї моделі виготовленні в необхідній кількості, як серійна продукція. Список сертифікованої та допущеної до змагань моделі публікується щорічно.

**1.4.14. Контрольний (кваліфікаційний) заїзд** – хронометрований заїзд, який проводиться до залікових. Використання результатів контрольних заїздів, як відправної інформації – один із засобів розподілу чи визначення стартових позицій (як правило – в першому заліковому заїзді) для кожного Водія.

**1.4.15. Організатор змагань** – організація або клуб, яка розробляє та надає індивідуальний регламент змагань, підготовлює та здійснює проведення змагань.

**1.4.16. Дистанція змагань** – довжина шляху, яку повинні подолати Водії від старту до фінішу.

**1.4.17. Фальстарт** – виконання дій, які не дозволені стартовою командою, до її подання.

**1.4.18. Передстартова зона** – зони які відведені для шиккування картів до старту та обмежений з одного боку (за напрямком руху) смугою старту з другого – місцем роботи суддів на випуску або спеціальною смугою нанесеною, на дорожньому полотні не менш 5 метрів за останнім картом.

**1.4.19. Парк-стоянка** - майданчик відведений поруч із трасою для розміщення Учасників змагання та їх сервісних автомобілів.

**1.4.20. Команда** – група Водіїв, що представляє на даних змаганнях спортивний колектив, територіальну одиницю і т.п.

**1.4.21. Тренер** – особа, яка тренує Водія або команду, визначена в такій якості у заявці Учасника.

**1.4.22. Механік** – особа, яка забезпечує технічну справність та відповідність вимогам КВ та ВАК карта Водія.

**1.4.23. Протест** – офіційна письмова заява до Колегії Спортивних Комісарів (далі КСК) змагань проти дій офіційних осіб, суддів, Учасників або Водіїв, які спричинили неправильне (з точки зору заявника) виведення спортивних результатів.

**1.4.24. Апеляція** – офіційна письмова заява у відповідний орган ФАУ на неправильне (з точки зору заявника) відхилення протесту за рішенням КСК змагань.

**1.4.25. Стартовий внесок** - у Регламенті змагань установлюється Стартовий внесок, що вноситься Водієм на адміністративному контролі.

**1.4.26. Форс-мажор** - під Форсом-мажором розуміються обставини, викликані дією нездоланної сили, що неможливо передбачити, чи запобігти та усунути. Факт Форсу-мажору (для Учасника, Водія, чи Організатора, Офіційної особи змагання) встановлюється та констатується Спортивними комісарами.

**1.4.27. Брифінг** - Брифінгом називаються збір всіх заявлених Водіїв і Учасників, об'явлені Директором перегонів.

## **Розділ 2.**

### **Глава 1. ОРГАНІЗАЦІЯ ЗМАГАНЬ.**

**Наведені нижче принципи та деталі організації змагань доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ III, IV) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.**

#### **2.1.1. Загальне застосування НСК:**

Всі змагання з картингу, які проводяться на території України, повинні задовольняти вимогам НСК та дійсних Правил.

**2.1.2. Обов'язкові попередження у всіх офіційних документах, що стосуються змагання:**

Всі Регламенти, програми і заявочні бланки, що стосуються змагання, повинні мати на видному місці напис: *«Організовано у відповідності з Національним Спортивним Кодексом ФАУ та Національними спортивними Правилами проведення змагань з автомобільного спорту (картингу) в Україні».*

#### **2.1.3. Знання і дотримання вимог керівних документів:**

Будь-яка юридична чи фізична особа, що організує змагання чи бере в них участь, зобов'язана:

**а)** Знати НСК ФАУ, дійсні Правила, а також інші регламентуючі документи ФАУ, СІК-ФІА, що до картингу;

**б)** Прийняти на себе зобов'язання про беззастережне підкорення вищезгаданим документам, а також рішенням ФАУ і наслідкам, що випливають з цих рішень. Будь-яка особа, що організує змагання чи приймає в ньому участь, у випадку порушення цих вимог позбавляється виданої ФАУ Ліцензії, або в нього вилучається Дозвіл на організацію. Невідповідність пред'явленого карта Технічним вимогам не може служити підставою для вилучення ліцензії.

#### **2.1.4. Запит, на внесення змагання до календарного плану змагань ФАУ:**

Для включення змагання в календарний план Організатор повинен надіслати до Дирекції ФАУ "Заявочну форму" в указані терміни і надати:

- план - схему траси змагань;
- план - схему безпеки;
- індивідуальний регламент змагання;
- програму - розпорядок змагання;
- паспорт спортивного комплексу або тимчасової траси.

#### **2.1.5. Витрати на утримання офіційних осіб:**

Всі витрати по утриманню офіційних осіб, суддів та їх помічників компенсуються за рахунок Організатора.

#### **2.1.6. Інспекційна перевірка організації змагань:**

За один місяць до початку проведення запланованого змагання з картингу ФАУ на місці проведення змагань інспектор Комітету безпеки та медицини ФАУ повинен зробити інспекційну перевірку готовності траси до заявлених змагань.

#### **2.1.7. Організатор змагань:**

- повинен забезпечити явку всіх суддів та помічників на 18 годину напередодні першого дня змагання для проведення суддівського семінару, який проводить директор перегонів.

- повинен забезпечити з початку змагань контрольною вагою та електронними вагами. Колегія Спортивних комісарів перевіряє контрольну вагу і ваги та складає акт.

### **Після складання акту протест на ваги не подається.**

- повинен надати трасу для вільних тренувань командам, мінімум за один день до початку змагань. Учасники зобов'язані попередити Організатора про день прибуття команди. Вільні тренування проводяться по класам з 10 до 18 години. Виїзд на трасу згідно почасової програми Організатора.

- організатори зобов'язані обладнати трасу перегонів апаратурою хронометражу.

- зобов'язаний за 40 діб надати в Дирекцію ФАУ заявку на проведення інспекційної перевірки для отримання дозволу.

## **Глава 2. Заходи щодо безпеки змагань.**

### **2.2.1. Відповідальність організатора:**

Під час проведення будь-яких змагань організатор відповідає за повноту заходів, які забезпечують безпеку Водіїв, глядачів та населення, а також збереження їх майна.

### **2.2.2. До заходів безпеки відносяться:**

а) правильне обладнання траси, її охорона у відповідності з умовами даних змагань;

б) дотримання порядку та дисципліни на змаганнях;

в) організація зв'язку на трасі змагань;

г) організація медичних та профілактичних заходів;

д) організація протипожежних заходів;

є) інформація населення даної території про змагання;

ж) додаткові заходи, які вважатиме за необхідне організатор, виходячи із конкретних обставин;

з) організація гучномовного зв'язку;

і) організація технічного транспортного средства для евакуації несправних картів з траси.

### **2.2.3. Огороджування:**

В районі старту фінішу траса повинна мати огорожу. В інших місцях де очікується накопичення глядачів, трасу необхідно охороняти, а в разі необхідності надійно огороджувати.

### **2.2.4. Розташування глядачів:**

Розташування глядачів під час перегонів припускається на відстані не менш 30м від узбіччя траси або на штучних підвищеннях, висота яких повинна бути не менш 2,5 м над трасою. Розміщення глядачів на схилах, які спускаються безпосередньо до траси заборонено.

### **2.2.5. Заборона початку перегонів:**

Заборонено розпочинати перегони під час поганої видимості (густих туман, сильний дощ).

### **2.2.6. Призупинення змагань:**

В разі погіршення видимості або іншої різкої зміни метеорологічних умов, які створюють небезпеку на трасі або на окремих її ділянках після початку змагань КСК може призупинити проведення змагань на необхідний термін.

### **2.2.7. Відмова в проведенні:**

КСК має право відмовити в проведенні змагань, якщо не забезпечено усіх заходів безпеки, які передбачені дійсним Регламентом, або при умові різко знижуючих спортивних результатів.

### **2.2.8. Дисципліна безпеки:**

**1.** Категорично заборонено Водію рухатися на карті в сторону протилежну напрямку гонки, за винятком ситуації коли це абсолютно необхідно для видалення карта з небезпечної зони.

**2.** Під час Вільного тренування, кваліфікаційного заїзду, відбіркових заїздів і гонки у її фінальній фазі Водій повинен використовувати тільки трасу і весь час повинен дотримуватися правил Кодексу поведінки Водія на трасі. Траса обмежена білими лініями з обох сторін треку. Водійові дозволено використовувати всю ширину траси між цими лініями. Якщо чотири колеса знаходяться за цими лініями, карт вважається що знаходиться поза треку.

**3.** Під час Вільного тренування, кваліфікаційного заїзду, відбіркових заїздів і гонки у її фінальній фазі зупинившийся карт повинен бути убраний з траси максимально швидко в місце, яке є безпечним, або ж не створює перешкод іншим Водіям. Якщо Водій сам не може прибрати карт з небезпечної зони Маршали повинні допомогти йому, проте, якщо в результаті цієї допомогою карт рестартував, він виключається з результатів кваліфікації або гонки, під час якої була надана допомога. При зупинці на трасі Водій зобов'язаний до закінчення заїзду з причин безпеки знаходитись в повній екіпіровці (п. 2.5.2.8), відвести карт в безпечне місце та, при можливості, залишити трасу(полотно треку) на тренуванні чи в заїзді. Водій повинен надати допомогу евакуаторам в евакуації карта. Водію дозволяється зняти шолом, якщо він знаходиться в безпечній зоні:

- за огороженням доріжки траси;

- в обладнаній захистом зоні КП.

У випадках, коли тренування проводяться двома частинами, через певний інтервал, всі карти першої частини, які залишились на трасі повинні бути прибрані в сервісну зону, після цього вони можуть брати участь в другій частині тренувань.

**4.** Будь-який ремонт з інструментом заборонено поза Ремонтної Зони. Заборонено тримати будь-

який інструмент і/або запасні частини в карті на треку. Водій може отримувати допомогу тільки у ремонтній зоні, як що певні додаткові вимоги не обумовлені під час брифінгу.

**5.** Якщо дозаправка дозволена, то вона повинна проходити тільки в спеціально наданому для цього місці.

**6.** За винятком випадків описаних в Правилах ніхто за винятком Водія не має права торкатися карта, що зупинився, поки він поза ремонтною зоною.

**7.** Коли траса закрита Директором змагань або Директором траси, протягом і після тренувань, після фінішу всіх картів, що брали участь, на ходу вони чи ні, що досягли Закритого Парку, нікому не дозволено виходити на трасу, за винятком маршалів і виконуючих їх обов'язки та Водіїв, коли вони їдуть.

**8.** Під час кваліфікаційних заїздів, відбіркових заїздів і гонки в її фінальної стадії карт може рестартовувати тільки за допомогою самого Водія, за винятком рестарту з ремонтної зони. Водій не може отримувати ніякої допомоги ззовні, перебуваючи на трасі під час проведення Змагань, за винятком ремонтної зони, в яку він має потрапити тільки власними силами. Заборонено допомогу Водійові, штовхнути машину після перетину ним, лінії закінчення передстартової Зони.

**9.** У ремонтній зоні під час тренувань, гонок і на формувальному колі, може бути встановлено обмеження швидкості. Будь-який Водій порушивши це обмеження може отримати пеналізацію передбачену певними Правилами.

**10.** Якщо Водій стикається з механічними несправностями під час тренувань, відбіркових заїздів або гонки у фінальній її фазі, він повинен покинути полотно треку, як тільки можливо швидко з міркувань безпеки.

**11.** Якщо Водій потрапив у зіткнення, він повинен покинути полотно треку без будь-якого погодження з Суддями (Маршалами).

**12.** Ніякий Водій не може покинути ремонтну зону, без запрошення (дозволу) зробити це, судді або маршалів.

**13.** Офіційні інструкції доводяться до відома Водіїв сигнальними способами обговореними Правилами. Ніхто з тих що змагаються не може використовувати подібні прапори ні за яких обставин.

**14.** Будь-який Водій, який покидає трек, повертаючись в закритий парк, або зупиняється в ремонтній зоні повинен підняти руку, продемонструвати своє прагнення зробити це вчасно і безпечно.

**15.** Під час заїзду та за вказівкою Директора Траси або Директора гонки Водій, у якого є порушення Технічних Вимог, на протязі двох кіл за винятком останнього кола, повинен зупинитися в Ремонтній Зоні і усунути порушення після чого повернутися на трасу.

**16.** Під час участі в не кваліфікаційних або кваліфікаційних тренуваннях, під час відбіркових заїздах, або гонки у фінальній стадії, Водій повинен бути одягнений у все спорядження, визначене в параграфі 2.5.2.8.

**17.** У місці проведення змагань заборонено їздити на мотобайках, скутерах, та/або будь-яких інших моторизованих пристроях, а також, велосипедах, роликах, скейтбордах і т.п.

**18.** Організатор зобов'язується мати на трасі, всі захисні пристрої передбачені правилами Змагань, від початку Вільних тренувань і до закінчення Змагань.

**19.** У разі «Дощової гонки» (умови вказуються на панелі Директором змагань або Директором траси) вибір шин не залишається на розсуд Водія. Директор змагань або Директор траси залишають за собою право використовувати чорний прапор, якщо він вважає, що карт Водія взутий в не правильний тип шин і що Водій рухається дуже повільно або небезпечно для інших Водіїв. За будь-яких умов одночасне використання шин в одному комплекті, на карт, різних моделей «слік» та «дощових» заборонено. Під комплектом шин мається на увазі дві передні та дві задні шини. При змаганнях в дощову погоду задній відбійник карта (пластмасовий елемент) не повинен виходити за площини, які дотичні до лінії зовнішніх боків задніх коліс.

**20.** Під час тренувань і ознайомлюючо-розігрівочних кіл Водію заборонено навмисно зупинятись на заліковій дистанції (особливо в зоні стартової решітки) та продовжувати рух по трасі. Таке порушення веде до вилучення із заїзду.

**2.2.9. Заборонене паління, користування відкритим вогнем у місці проведення змагань.**

#### **2.2.10. Вимоги до картів:**

Усі карти повинні відповідати правилам техніки безпеки встановленими СІК-ФІА, вимогами дійсного Регламенту, КВ та ВАК ФАУ. Будь яке порушення цих правил під час змагань тягне за собою виключення із змагань.

### Глава 3. Спортивні об'єкти – траси і треки.

Наведені нижче регламентуючі умови, стосовно трас та треків змагань, доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ У) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.

#### 2.3.1. Траси:

Будь-яка траса, на якій проводиться змагання по картингу повинна мати паспорт траси та ліцензію.

Для отримання паспорта володарю об'єкта необхідно мінімум за 60 днів надати в секретаріат КК ФАУ "ДОСЬЕ СПОРТИВНОГО ОБ'ЄКТУ".

Для тимчасових трас видається разова ліцензія (на одне змагання). Для отримання разової ліцензії Організатору необхідно надати документи в Секретаріат КК ФАУ за 35 днів.

Для трас, на яких проводяться змагання національного рангу ліцензію видає комісія, призначена КАС ФАУ. Для трас, на яких проводяться змагання інших рангів, ліцензію видає комісія КК ФАУ.

Для проведення міжнародних змагань Організатор повинен отримати ліцензію СІК-ФІА відповідної категорії.

#### 2.3.2. Характеристика траси:

- Довжина	Класи без коробки передач	максимум 1,7 км
	Класи з коробкою передач	максимум 2,5 км
- Ширина	Для всіх груп	8 м. мінімум
		13 м. максимум
- Нахил	Поздовжній	максимум 5 %
	Поперечний	максимум 10%
- Пряма	Класи без коробки передач	не більше 170 м
	Класи з коробкою передач	без обмеження
- Поверхня	Асфальт по всій довжині траси.	

Кількість автомобілів допускають на старт

- Для трас довжиною до 1,700 м	Не більше 36 картів для відбірних заїздів
	Не більше 34 картів для фінальних заїздів
	51 для тренування
- Для трас довжиною понад 1,700 м	Не більше 60 картів для тренування.

Не більше 40 для всіх заїздів

Ліве й праве узбіччя траси повинні бути відділені обов'язковою білою або жовтою лініями.

#### 2.3.3. Тимчасові траси.

Якщо траса розмічається на площадці, то по обидва боки вона повинна бути обмежена безупинними лініями шириною 10-20 см. На додаток до ліній устанолюються, обмежники які небезпечні при наїзді на них - на прямих і заокругленнях радіусом більш 40 м не рідше, ніж через 25 м, на заокругленнях меншого радіуса не рідше, ніж через 3 м.

#### 2.3.4. Облаштованість і обов'язкові спорудження.

##### 1. Парк-стоянка.

Для розміщення Учасників змагання і їхніх сервісних автомобілів, поруч із трасою організується Парк-стоянка. Організатор (власник траси) повинний враховувати, що площа відведена одному Водію (Учаснику) у Парку-стоянці повинна складати не менш 6x8 м. По рекомендаціях СІК-ФІА, мінімальна кількість місць у Парку-стоянці повинна бути не менш 160. ПАРК - СТОЯНКА повинна розміщатись тільки по одну сторону траси (доріжки). Умови проведення робіт в парк-стоянці регламентуються Організатором.

В парк-стоянці призначається суддя, який слідкує за порядком і дотриманням обумовлених правил.

Організатор повинен прийняти засоби, обмежуючі доступ в парк-стоянку сторонніх осіб.

На всіх змаганнях з картингу з 22 години кожного дня всі роботи в парк-стоянці ПРИПИНЯЮТЬСЯ. УЧАСНИКИ, ВОДІЇ ТА МЕХАНІКИ категорії «А» повинні її залишити. Парк-стоянка здається під охорону. Від кожної команди може лишатись одна особа (механік категорії «Б» або Водій сервісного автомобіля) на один сервісний автомобіль. Дані про цю особу записуються в спеціальний журнал та вона не може вільно переміщуватись по парк-стоянці.

Час відкриття ПАРК-СТОЯНКИ - 7.00 година наступної доби.

Розведення відкритого вогню на території парк – стоянки (в салонах, кабінах і кузовах автомобілів) категорично заборонено. Організатор повинен обладнати спеціальну площадку для розведення відкритого вогню для технічних і побутових вимог Учасників змагань.

У ході змагань карти, що не беруть участь у заїзді, а також сервісні автомобілі, повинні знаходитися у Парку-Стоянці. Організатор визначає кожному Учаснику місця в Парку-стоянці. Протягом усього змагання на місці розташування кожної Команди чи Водія повинний знаходитися вогнегасник в робочому стані, об'ємом не менш 3-х літрів.

## **2. Закритий парк.**

Для проведення технічних перевірок, передстартової підготовки і розташування, зважування, а також інших дій, що передбачають обмежений доступ, організується Закритий парк (парки). Закритий Парк обов'язковий для всіх змагань, на яких передбачені технічні перевірки. Закритий парк повинний мати достатній розмір і бути добре обгороджений, щоб виключити доступ у нього сторонніх осіб у період перебування в ньому картів.

Доступ у Закритий парк дозволений тільки Офіційним особам змагання, яким доручене контрольне спостереження. Контроль за Закритим парком здійснюється Офіційними особами, призначуваними Організаторами. Ці Офіційні особи відповідають за роботу Закритого парку і ніхто крім них не має права давати вказівки чи розпорядження Учасникам змагання. Закритий парк повинний розташовуватися як найближче до ліній старту/фінішу. У Закритому парку перед виїздом на трасу влаштовується передстартова зона з розміткою, що забезпечує чіткий випуск картів на старт у потрібному порядку.

Доріжка при в'їзді в Закритий парк повинна бути улаштована таким чином, щоб забезпечити значне зниження швидкості, карта що з'їжджає з траси, без інтенсивного гальмування.

У Закритому Парку **забороняється:**

- виконувати будь-які роботи, перевірки, чи підготовки приведення в робочий стан, за винятком випадків, коли це дозволено Офіційними особами змагання, що мають відповідні повноваження;
- робити заправлення автомобілів паливом;
- торкати автомобілі інших Учасників;
- намагатися запустити двигун штовханням карта.

Організатор під час Адміністративних перевірок або брифінгу, видає персоналу Учасника, заздалегідь обговорену кількість пізнавальних знаків і (чи) спеціальних перепусток для допуску на територію закритого парку.

## **3. Ремонтна зона закритого парку.**

Для проведення регульовальних і ремонтних робіт з картом у ході тренувальних і офіційних заїздів на трасі організується Ремонтна зона. У ході тренувань і змагань будь-які роботи з картом, пов'язані з участю в них механіків, допускаються тільки в Ремонтній зоні.

У ході змагань у Ремонтній зоні проводити які-небудь ремонтні чи регульовальні роботи може тільки персонал Учасника.

## **4. Зборочна зона закритого парку.**

Передбачена для здобуття, монтування шин і установки коліс, отримання моно палива (топливної суміші), як що це передбачено загальним та (чи) індивідуальним регламентом змагань, у передстартовій підготовці, згідно умов чинних правил.

## **5. Інші спорудження.**

Необхідна наявність критого приміщення для роботи суддів рахунка кіл, хронометражу, секретаріату, критої площадки для зважування та роботи технічних комісарів. Бригада медичної допомоги повинна бути представлена не менш чим одним автомобілем і бути розташованою таким чином, щоб забезпечувало їхній безперешкодний виїзд на трасу.

## **Обов'язкова наявність санітарних вузлів.**

Рекомендовано наявність обгородженої стоянки для автомобілів Учасників, суддів, інших офіційних осіб, а також запрошених осіб.

# **Глава 4. Старти і заїзди. Сигнальні вогні та прапори.**

**Наведені нижче регламентуючі умови, стосовно старів та заїздів, доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ УІ) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.**

### **2.4.1. Старти:**

Стартом вважається момент подачі команди стартувати Водієві або декільком Водіям, що стартують разом. Якщо використовується хронометрування, то воно повинно починатися зі старту.

Старти можуть даватися ПРАПОРОМ або СВІТЛОФОРОМ.

#### **2.4.1.1. Стартовий світлофор:**

Стартовий світлофор має, як мінімум, чотири джерела червоного та одного жовтого світла, розташованих в одну лінію. На всіх Офіційних змаганнях старт дається тільки світлофором якщо це не передбачене іншими умовами.

#### **2.4.1.2. Стартові вогні:**

Стартові вогні мають наступне значення:

- **ЧЕРВОНИЙ:**

**а)** при старті "з місця" - залишатися на місці, приготуватися до старту;

**б)** при старті "з ходу" - продовжувати рівномірний рух;

- **ЖОВТИЙ:** старту немає, додається ще один формувальний круг або ідуть нейтралізовані кола.

Стартові вогні повинні задовольняти наступним вимогам:

**1)** Стартові вогні повинні бути добре видні усім Водіям, що сидять у встановлених на стартовій позиції картах, а при ручному хронометражі також суддям, що забезпечують хронометраж і рахунок кіл.

**2)** Стартові вогні повинні мати розмір не менше і яскравість не гірше, ніж ті, котрі використовуються у світлофорах для регулювання дорожнього руху.

**3)** Схема переключення вогнів стартового світлофора повинна забезпечувати усе нижче перераховані комбінації:

**а)** усі вогні погашені;

**б)** послідовне включення червоних вогнів;

**в)** включені усі червоні вогні;

**г)** включені тільки жовті вогні;

**д)** включені усі червоні та жовті вогні.

#### **2.4.1.3. Старт прапором:**

У випадку відсутності чи поломки стартового світлофора сигнал старту може подаватися прапором. Суддя-старту у цьому випадку повинний розташовуватися перед лінією старту таким чином, щоб бути добре видимим усім Водіям.

#### **2.4.2. Види старту:**

**1)** Старт з ходу;

**2)** Старт з місця;

**3)** Старт типу «Le Mans» заборонений;

#### **2.4.3. Умови старту:**

При старті «з місця» карти повинні бути нерухомими в момент стартової команди;

При старті «з ходу» карти Водіїв до моменту стартової команди рухаються з регулюємою швидкістю (при груповому старті), або з максимальною швидкістю до пересічення лінії старту (при індивідуальному старті);

Для змагань з картингу, старту групові для кожного класу картів. Для «коробочних» класів картів - старт з місця з заведеним двигуном. Для «безкоробочних» класів картів - з ходу.

В інших видах змагань вид та порядок старту обирається Організатором змагання та повинен бути обумовлений в Індивідуальному Регламенті.

#### **2.4.4. Регулюєма швидкість:**

Під регулюємою швидкістю, при якій повинна зберігатись заздалегідь задана дистанція між картами, мається на увазі швидкість руху всієї групи стартуючих картів на трасі до моменту подачі стартової команди. При цьому моментом старту визначається момент подачі стартової команди.

#### **2.4.5. Час надання старту:**

Жоден старт не може бути даний раніш часу об'явленого в програмі.

#### **2.4.6. Стартове розташування:**

В кінці кваліфікаційних заїздів кожного класу картів, повинні бути опубліковані офіційні протоколи, кваліфікаційних заїздів та стартові відомості.

Тільки ці Водії мають право брати участь у відбіркових заїздах (хітах) та/чи у фінальних заїздах.

Учасник, чий карт не може взяти участь у заїзді з якої небудь причини чи має вагому причину рахувати, що його карт не готовий прийняти старт, повинен проінформувати про цей факт офіційних осіб змагання, які повідомлять про це Директора перегонів.

У відповідності до найкращого часу кваліфікаційних заїздів Водіїв, робиться стартове шиккування Водіїв для участі у відбіркових (хітах) чи фінальних заїздах. Якщо один чи декілька Водіїв мають однаковий час кваліфікаційних заїздів до уваги приймається їх другий найкращий час і т.д.

Водій, що показав найкращий час у кваліфікаційних (контрольних) заїздах, має право вибору з якого місця стартувати (зліва чи справа у першому ряді стартового шиккування), попередивши про свій намір Директора перегонів. Цей вибір стосується тільки першого ряду стартового шиккування і не поширюється на інші ряди шиккування.

#### **2.4.6.1. Процедура стартового шикуння у передстартовій зоні:**

**А)** Доступ до передстартової зони припиняється за п'ять хвилин до визначеного часу початку перегонів. Якщо Водій не встиг зайняти своє місце у стартовому шикунні у передстартовій зоні, він не має право зайняти своє місце, за винятком виключних помя'кшуючих обставин, прийнятих офіційними особами.

**Б)** В класах картів, де двигуни обладнані стартером, Механіки повинні покинути передстартову зону за три хвилини до призначеного часу початку заїзду. Якщо Водій не має можливості стартувати з передстартової зони після сигналу зеленого прапора, та якщо йому потрібна допомога механіка, після надання допомоги йому дозволено покинути передстартову зону тільки з дозволу офіційної особи змагання (судді на випуску) і він має право прийняти старт з останнього місця стартового шикуння, без врахування числа озноймлюючо-формуючих кіл.

**В)** В разі проведення змагання в умовах нестабільних погодних умов, до перегонів можуть бути підготовлені та налаштовані два карта у конфігураціях: на «**суху погоду**» та «**на дощ**». Обидва карта повинні бути заявлені та пройти передстартовий огляд.

Для того, щоб мати змогу прийняти старт при умові різкої зміни погодних умов, до закриття передстартової зони у закритому парку повинні бути надані обидва карта. Ніякого додаткового часу не передбачено для Водіїв, які не виконали цю інструкцію. Кожен Водій обирає один з двох картів для переходу у передстартову зону і цей вибір є кінцевим.

**Г)** Якщо Директор перегонів робить об'яву «**START DELAYED**» (**СТАРТ ВІДКЛАДАЄТЬСЯ**), що відмінняє дію п'яти хвилинної стартової процедури, то Водії, з дозволу Директора перегонів мають право замінити обраний шасі.

**Д)** Водій, який не має (чи більш не має) другого карту повертається в зборочну зону та виконує необхідні сервісні роботи за допомогою Механіка. Він повинен бути запрошений покинути сервісну зону і тільки після того, як її покинуть всі Водії з метою проходження формуючого кола. На формовочному колі він повинен залишатись позаду стартового шикуння. У класах картів, що обладнані стартером, Механік повинен покинути передстартову зону за дві хвилини до запланованого початку перегонів.

**Є)** Водій, який знаходиться зі своїм картом у передстартовій зоні під час ліміту часу рахується таким, що стартував.

#### **2.4.6.2. Процедура стартового шикуння на трасі змагань:**

**А)** При відповідних умовах процедура стартового шикуння виконується зі стартової решітки на трасі змагань. Ця процедура повинна бути виконана у відповідному часовому графіку. Наведена нижче процедура виконується замість процедури, що наведена у п. **2.4.6.1.**

**Б)** В разі проведення змагання в умовах нестабільних погодних умов, до перегонів повинні бути підготовлені та налаштовані два карта у конфігураціях: на «**суху погоду**» та «**на дощ**». Обидва карта повинні бути заявлені та пройти передстартовий огляд.

Для того, щоб мати змогу прийняти старт при умові різкої зміни погодних умов, до закриття передстартової зони у закритому парку повинні бути надані обидва карта. Ніякого додаткового часу не передбачено для Водіїв, які не виконали цю інструкцію. Кожен Водій обирає один з двох картів для переходу у передстартову зону і цей вибір є кінцевим.

#### **В) 15 хвилин до старту формуючого кола:**

Кожен Водій зі своїм картом, що знаходиться на сервісному візку керуемого Механіком «А» покидають передстартову зону і займають свої стартові місця на стартовій решітці на трасі змагань.

#### **Г) 13 хвилин до старту формуючого кола:**

Звукове попередження 13-хвилинної готовності анонсує, що вихід із передстартової зони закритого парку буде зачинен через одну хвилину.

#### **12 хвилин до старту формуючого кола:**

Вихід із передстартової зони зачинається і це попередження озвучується.

Виїзду на формуюче коло передує показ табличок з анонсом:

**10 хвилин**

**5 хвилин**

**3 хвилини**

**1 хвилини**

**30 секунд**

Кожна з цих табличок супроводжується звуковим попередженням.

**Д)** Тільки у класах картів, що обладнані стартером, коли подається 10-хвилинний сигнал разом з табличкою «**МЕХАНІКИ, ПОКИНУТИ ТРЕК**», всі карти повинні бути зняті з візків та встановлені на трасу змагань. В цей час, Механіки покидають стартову решітку та направляються в ремонтної зони в закритому парку з візками для картів. Будь-який карт відповідного класу картів, що стартує, який не потрапив на трасу змагань на стартову решітку, повинен бути негайно доставлений до ремонтної зони, закритого парку, звідки він має можливість взяти старт. В цьому випадку, Офіційна особа змагань, тримає жовтий прапор, що дозволяє відповідному карту(ам) покинути ремонтну зону, коли

всі вже вишукані карти на стартові решітці траси покинуть стартову решітку для виконання формуючого кола.

**Є)** Разом із табличкою **3 хвилини**, показується табличка «**CLEAR THE TRACK**» (**ПОКИНУТИ ТРЕК**): всі, за виключенням Водіїв та Офіційних осіб, повинні покинути трасу змагань.

**Ж)** Сигнал «**30 секунд**»: через 30 секунд після цього сигналу повинно бути показано зелений прапор спереду решітки, який означає, що рух «формує коло» повинно розпочатись, зберігаючи стартове розташування.

**З)** Якщо Водію потрібна допомога після сигналу «30 секунд», він чи вона повинні сповістити про це суддів та, одноразово покидаючи стартову решітку, переміститись до ремонтної зони, де механік може працювати з картою. В цьому випадку, судді з жовтими прапорами повинні знаходитись біля карта (чи картів) попереджуючи Водіїв на формувальному колі.

Судді – Маршали на трасі повинні терміново убрати любий карт, що залишився на стартовій решітці після початку формувального кола до ремонтної зони. Якщо Водій стартує з ремонтної зони, після втручання механіка, він може це зробити з дозволу суддів, та він може взяти старт тільки з кінця стартового шиккування, не враховуючи кількості формувальних кіл.

**І)** Тільки у разі показу таблички «**CLEAR THE TRACK**» (**ПОКИНУТИ ТРЕК**) на лінії старту можливі деякі варіанти стартової процедури, які відмінюють дію 5-ти хвилинної готовності. В цьому випадку Водії мають можливість замінити карт. Стартова процедура знову починається з процедури «5 хвилин» для можливості заміни карта. Механіки мають можливість пройти на стартову решітку з картою на візку, на який проводиться заміна, та після цього повернутися до передстартової зони з картою, який не приймає участі у змаганні. Любий Водій, у якого нема (чи вже нема) другого карту може повернутись до передстартової зони для виконання необхідних втручань механіка; він буде тільки один раз запрошений покинути зону стартового шиккування, після того, як всі карти покинуть стартову решітку для початку Формуючого кола та він може взяти старт позаду стартового шиккування, не зважаючи на кількість формувальних кіл.

#### **2.4.7. Надання допомоги:**

З моменту початку процедури старту до Водія застосовуються умови перегонів, і не залежно від місця його знаходження на трасі, йому не може бути надана стороння допомога крім тієї, яка необхідна для евакуації карта в безпечне місце.

**БУДЬ-ЯКА ДОПОМОГА ВОДІЮ ПІД ЧАС ЙОГО НАХОДЖЕННЯ НА ТРАСІ ВІД БУДЬ-ЯКОЇ ОСОБИ КАТЕГОРИЧНО ЗАБОРОНЕНА І ВЕДЕ ДО ВИЛУЧЕННЯ ІЗ ЗАЛІКУ. СТОРОННЯ ДОПОМОГА МОЖЕ БУТИ НАДАНА ТІЛЬКИ У СПЕЦІАЛЬНО ВІДВЕДЕНІЙ І ОБЛАДНАНІЙ «ЗОНІ МЕХАНІКІВ».**

#### **2.4.8. Старт з ходу для картів з муфтами або без них:**

**1.** Стартовий сигнал дається світлофором.

**2.** Тип старту вказано Індивідуальному регламенті змагань. Він може бути тільки «з ходу» або «з місця», стартове шиккування будується двома лініями картів. Тип старту «Ле Манш» заборонено (за винятком запитів узгоджених СІК-FIA).

**3.** Для старту, Директор змагань або Директор траси стоїть на платформі яка повинна бути висотою 2,5 м і розташована за 3 метра від краю треку й обладнаній постійним захисним бар'єром.

**4.** Два коридори шириною 2 метри відокремлених білими смугами повинні бути намальовані за 110 метрів від стартової лінії. Жовта смуга повинна бути намальована за 25 метрів до стартової лінії. Для старту «з ходу» ця Жовта смуга також виділяється м'якими конусами (1 конус з кожного боку треку).

Якщо використовується Race Car, Жовта смуга повинна бути нанесена за 50 метрів до стартової лінії.

**5.** Як тільки Директор змагань або Директор траси за допомогою зеленого прапора вказує, що карти можуть стартувати, Водії «підкоряються вказівкам Директор змагань або Директор траси» і не можуть більше отримувати будь-яку допомогу ззовні. Будь-який Водій, який не був вчасно на своєму місці, може покинути передстартову зону тільки за командою Директор змагань, Директор траси або судді на випуску передстартової зони.

**6.** Кількість формувальних кіл має бути оголошено на брифінгу. Відповідно до інструкцій отриманих на брифінгу, карти повинні пройти не менш одного Формувального кола, перед тим, як старт буде дано. Заборонено обгоняти інших Водіїв і карається пеналізацією (10 секунд або винятком із Хітів).

Якщо Водій з будь-якої причини зупинився на формувальному колі, йому не дозволено намагатись стартувати знову до того, поки не пропустить всіх. Він може взяти старт з кінця формації. Якщо він спробує стартувати попереду всіх і сподіватися, що лідирує, йому показується чорний прапор і він вибуває з гонки.

**7.** Для повернення собі позиції заборонено використовувати будь-який інший шлях ніж гоночний трек.

У випадку старту з ходу, Водій, який затримався має можливість повернути собі позицію тільки, якщо цей маневр не перешкоджає іншим Водіям і в будь-якому випадку повинен бути завершений до **Червоної лінії**, яка нанесена на трек обладнаний циклом відліку часу і обумовлений Директор змагань або Директор траси на брифінгу.

**8.** Якщо Водій повідомляє, що Він був затиснутий помилково іншими Водіями і не зміг зайняти своє місце, Директор змагань або Директор траси, можуть зупинити Формувальне коло і почати заново Стартову процедуру засновану на оригінальну стартову решітку і дозволити затриманому Водійові зайняти свою позицію.

**9.** Директор змагань або Директор траси можуть дати старт, як тільки вважають формацію відповідною.

**10.** У разі повторення фальшстартів, або ж інцидентів під час формувального кола (Директор змагань або Директор траси, користуючись Оцінкою за фактом, можуть зупинити стартову процедуру червоним прапором і проінформований Суддями (Маршалами), які повинні оцінити винного Водія у порушеннях і пеналізувати його у відповідності з параграфом 2.4.14. Нова процедура починається негайно або ж через 30 хвилин, відповідно до обставин.

Стартова решітка повинна бути такою ж, як і в початковій процедурі. Всі Водії присутні у стартовій зоні або в ремонтній зоні перед зупинкою процедури старту, можуть стартувати у новому формувальному колі.

**11.** Будь-яка спроба зірвати старт або ж відкласти його або будь який карт залишивший коридор до вимикання світлофорів, повинен бути покараний відповідно до пункту 2.4.14.

**12.** В кінці формувального кола, Водії рухаються зі швидкістю в межах 10 км/год. (швидкість людини, що бежить), яка повинна бути постійною або, якщо трек обладнаний системою вимірювання швидкості, з швидкістю мінімум 30км/год., максимум 50км/год. до лінії Старту, перебуваючи у двох колонах, і кожна колона повинна знаходитися між позначених на трасі смуг руху. Будь-яке перетинання смуг руху, зафіксоване Суддями (Маршалами), і в основному пеналізується 3 секундами за частковий виїзд (однією із колій карта за білу смугу) і 10 секундами за повний вихід з коридору. Водій, що не підтримує необхідну швидкість при перетинанні стартової лінії, зафіксований Суддями (Маршалами), пеналізується 1 секундою за кожен перевищений 1км/год, але максимально 10 секунд. Коли карти наближаються до стартової лінії, червоне світло повинно бути включено. Карти повинні перебувати на своїй позиції до надходження сигналу Старту. Якщо Директор Старту задоволений формуванням, він дає Старт, виключенням червоних вогнів. В іншому випадку він включає жовте світло, яке означає, що ще одине Формувальне коло повинно бути зроблене.

**13.** Як тільки старт дан, умови гонки входять в силу і безвідносно позиції карта на треку, будь-яка допомога заборонена, за винятком ремонтної зони.

#### **2.4.9. Старт з місця:**

**1.** В кінці Формувального кола Водії займають свої стартові позиції і Директор змагань або Директор траси має бути на стартовій лінії піднявши червоний прапор. Всі світлофори залишаються вимкненими доки останній карт не займе свою позицію на стартовій решітці. Коли всі карти розташувалися на решітці, Суддя (Маршал) показує зелений прапор в кінці решітці. Директор змагань або Директор траси і Суддя (Маршал) звільняють трек. Директор змагань або Директор траси запускає автоматичний 4-ламповий світлофор, що включається послідовно (що залишилися 4 секунди). Старт дається виключенням червоного світла вручну Директор змагань або Директор траси в перебіг наступних 2 секунд.

**2.** У випадку старту, Водій, який затримався має можливість стати на своє місце до того моменту поки не горять червоні ліхтарі.

**3.** Якщо Директор змагань або Директор траси не задоволений цією процедурою, він включає жовте світло, яке означає, що ще одне додаткове розігрівочне коло має бути виконане. Якщо Водій не зміг стартувати, він повинен залишатися у своєму карті і повідомити про ситуацію шляхом підняття руки. У цьому випадку, коли дано додаткове розігрівочне коло, будь-якому Водійові, який не зміг стартувати, дозволено прибрати свій карт і рестартувати тільки власними силами, і тільки після того, як всі Учасники пройшли його.

**4.** Цьому Водію не дозволено зайняти своє оригінальне місце при формації і він повинен зайняти місце позаду неї. Жоден інший Водій не може зайняти місце, яке лишилось вакантним.

**5.** Під час ознайомлюючо – розігрівочного кола(ів) заборонено практикувати симуляцію старту.

#### **2.4.10. Нейтралізація відбіркового заїзда або гонки.**

**1.** Директор змагань або Директор траси може прийняти рішення до нейтралізації при відбіркового заїзда або гонки. Ця процедура має бути використана тільки якщо траса загородженна,

Водії і/або Офіційні особи отримали фізичні ушкодження, але обставин не достатньо для повної зупинки відбіркового заїзда або гонки.

**2.** Коли прийнято рішення до нейтралізації відбіркового заїзда або гонки, усі спостережні пости повинні розмахувати жовтими прапорами і показати таблички з надписом «**SLOW**» (повільно) - (жовта табличка з чорним текстом), які повинні бути поки нейтралізація не закінчиться. Жовтий світлофор повинен горіти на старті.

**3.** Всі карти повинні слідувати за лідируючим картом, обгони категорично заборонено. Обгін дозволений тільки якщо карт сповільнився через серйозні проблеми.

**4.** На час нейтралізаційних кіл, лідируючий карт задає напрямок і швидкість і всі інші карти повинні утримувати формацію наскільки це можливо.

**5.** Карти можуть в'їжджати до ремонтної зони під час нейтралізації. Але вони можуть повернутися на трек тільки з дозволу маршала. Карти, що повернулися на трек можуть рухатися на вільній швидкості поки не наздоженуть останньої лінії картів що йдуть за лідером.

**6.** Коли Директор змагань або Директор траси вирішує закінчити нейтралізацію, він вимикає жовте світло світлофора, що є сигналом початку гонки після наступного перетину лінії Старту. На останньому колі нейтралізаційні таблички «**SLOW**» (повільно) залишаються і жовті прапори показуються нерухомо.

**7.** У цей момент лідируючий карт продовжує вести колону з тією ж швидкістю. Директор змагань або Директор траси дає сигнал про відновлення Гонки помахами зеленого прапора на лінії старту. Обгін так само залишається забороненим до перетину картами лінії старту відбіркового заїзда або гонки. При наближенні до лінії Старту, Директор змагань або Директор старту помахами показує зелений прапор, Водії можуть прискорюватися тільки після перетину жовтої лінії. Жовті прапори і таблички «**SLOW**» (повільно) на постах прибираються і замінюються на помахи зеленим прапором. Цей прапор показується максимум одне коло.

**8.** Будь-яке коло пройдене під час нейтралізації зараховується, як гоночне (залікове) коло.

**9.** Якщо гонка закінчилася під час нейтралізації, показується фінішний прапор, як звичайно. Обгін дозволено лише у разі уповільнення карта з-за серйозної проблеми.

#### **2.4.11. Зупинка гонки або тренування.**

**1).** У випадках коли потрібно зупинити гонку, тренування в зв'язку з заблокованим треком через аварію, або при погодних умовах, або інших умовах, при яких небезпечно продовжувати, Директор змагань або Директор старту показує червоний прапор на лінії Старту. Відразу ж червоні прапори повинні бути показані на постах маршалів. Рішення про зупинку гонки або тренування може бути прийняте тільки Директором змагань (за його відсутності, його представником) або Директором старту. Якщо даний сигнал зупинки гонки:

**А)** під час тренування: всі карти повинні негайно скинути швидкість і повертатися повільно у Закритий парк, і всі карти покинуті на трасі повинні бути прибрані.

**Б)** під час відбіркових заїздів(хітів): всі карти повинні негайно скинути швидкість і повертатися повільно на виїзд Закритого парку або зупинитися на трасі на місці позначеним на брифінгу, беручи до уваги наступне:

- Класифікація заїзда (хіта) буде прийнята на останньому колі перед подачею сигналу Стоп;
- Карти і машини допомоги можуть бути на треку;
- Траса може бути повністю блокована аварією;
- Погодні умови можуть не дозволити швидко рухатися по трасі.

Процедура може мати деякі відмінності виходячи з кількості пройдених кіл лідером до надходження сигналу Стоп:

- Пройдено менше ніж 75% дистанції заїзда (хіта) (округлено до більшого цілого числа)

Заїзд (хіт) буде відновлений і діє параграф 2.4.12.;

- Пройдено 75% або більше дистанції заїзда (хіта) (округлено до більшого цілого числа)

Карти рухаються прямо в закритий парк і заїзд (хіт) вважається зупиненим з розрахунком результатів з моменту коли лідируючий карт перетнув лінію Старту, за коло до надходження сигналу Стоп;

**В)** коли гонка у фінальній фазі всі карти повинні негайно скинути швидкість і рухатися на виїзд Закритого парку або ж зупинитися на треку в місці позначеному на брифінгу, беручи до уваги, що:

- Класифікація Гонки буде прийнята на останньому колі перед подачею сигналу стоп,
- Карти і машини допомоги можуть бути на треку,
- Траса може бути повністю блокована аварією,
- Погодні умови можуть не дозволити швидко рухатися по трасі.

**2).** Процедура може мати деякі відмінності виходячи з кол-ва пройдених кіл лідером до надходження сигналу Стоп:

**Випадок А:** менше 2 кіл. Ніяких очок не нараховується. Якщо гонка буде відновлена настає дія пункту

#### 2.4.12. випадок А.

**Випадок Б:** пройдено понад 2 кіл, але менше 75% дистанції гонки (округлено до більшого цілого числа).

Якщо Гонка буде відновлена діє параграф 2.4.12 випадок Б. Якщо це неможливо, то нараховується половина очок.

**Випадок В:** 75% траси або більше пройдено (округлено до більшого цілого числа). Карти направляються

безпосередньо в закритий парк і гонка вважається завершеною на момент перетину лідируючим картом лінії старту на колі попередньому зупинці гонки. Нарховується повна кількість очок.

#### **2.4.12. Поновлення гонки (відбіркового заїзду (хіта) або гонки у фінальній фазі).**

Робота з картами дозволена тільки в ремонтній зоні; тільки особисто Водій і його Механік (за наявності відповідного посвідчення) можуть знаходитися біля карта. Якщо регламентом змагань надається така можливість, то дозволено використовувати пристрої для запуску (тільки устаткування ідентифіковане до цього шасі і / або мотору) у ремонтній зоні. Дозаправка дозволена.

**Випадок А:** Якщо менше 2 кіл пройдено новий старт повинен бути даний через 30 хвилин після підняття червоного прапора (за умов представлених в пункті 2.4.6.1). Довжина нового заїзду дорівнює оригінальній довжині. Попередній старт вважається нульовим і порожнім.

Місця на стартовій решітці такі ж як і при оригінальному старті.

Ті Водії, які перетнули фінішну лінію в кінці кола коли гонка була зупинена і ті, які перебували в ремонтній зоні коли був показаний червоний прапор мають право взяти рестарт, на будь-якому з двох картов - на оригінальному або другому.

Вільне місце на стартовій решітці повинно залишатися порожнім.

**Випадок Б:** Якщо пройдено понад 2 кіл новий старт повинен бути даний через 30 хвилин після подання червоного прапора (за умов представлених в пункті 2.4.6). Довжина нового заїзду повинна бути дорівняна різниці між оригінальним і кількістю пройдених кіл. Ті Водії, які перетнули фінішну лінію в кінці кола коли гонка була зупинена і ті, які перебували в ремонтній зоні (за винятком фінальної фази гонки) коли був показаний червоний прапор мають право взяти рестарт, на будь-якому з двох картов - на оригінальному або на другому . Перший та другий карт дозволені в зоні «Старт» сервісного парку.

Позиції на стартовій решітці займаються згідно з місцями, зайнятими Водіями за коло до моменту зупинки гонки.

Результатом гонки, яка була зупинена і перезапущена, є сума часів зупиненої гонки і гонки проведеної після перезапуску.

#### **2.4.13. Фініш.**

**1.** Сигнал що означає кінець гонки повинен бути поданий як тільки лідируючий карт пройшов всю довжину гонки або максимальну дистанцію за відведений для гонки час.

**2.** За іншою будь-якої причини ніж під дією параграфа 2.4.11 сигнал означає кінець гонки повинен бути даний перед лідером перегонів пройшовшим всі кола дистанції, або раніше, якщо запропонований час минув і гонка буде вважатися завершеною, коли лідируючий карт останній раз перед цим перетнув лінію фінішу. Коли сигнал що означає фініш був затриманий за будь-якої причини, Гонка вважається закінченою тоді, коли за нормальних обставин, був би фініш, якби не було ніякої затримки.

**3.** Після отримання сигналу про фініш всі карти повинні рухатися прямо у закритий парк використовуючи нормальний напрямок руху по трасі без будь-якого зволікання, без жодних трюків, без зупинок і без будь-якої допомоги (за винятком Маршалів, якщо необхідно).

Будь-який класифікований карт, який не зміг самотужки дістатися до закритого парку береться під ексклюзивний контроль маршалів, які зобов'язані простежити за доставкою карта в закритий парк в потрібне місце.

**4.** Для того, щоб фініш вважався прийнятим, Водій під час перетину лінії фінішу має сидіти за кермом свого карта.

Після перетинання лінії фінішу Водієві забороняється різко зменшувати швидкість або різко змінювати напрямок руху.

#### **2.4.14. Інциденти.**

Під «інцидентом» мається на увазі факт або декілька фактів із залученням одного чи декількох Водіїв (або будь-яких з дій Водіїв, повідомлених Суддею/ями (Маршалом/ами) Директорові старту або Директорові змагань або відмічене Суддею/ями (Маршалом/ми) і повідомлено Директорові старту або Директорові змагань для дослідження), який:

- Викликав зупинку Гонки під дією параграфа 142 МСК;

- Порушив ці Спортивні положення або МСК;
- різька зміна швидкості (ривки) на Старті;
- Не підкорився сигналам прапорів;
- Став причиною фальстарту одного або декількох картов;
- Став причиною зіткнення;
- Вибив іншого Водія за трасу;
- Проти правил перешкоджає правомірному обгоному маневру іншого Водія;
- Затримує іншого Водія під час обгону, маневру.

а) Це буде відповідальність Судді/ів прийняти рішення, на підставі звіту або запиту від Директора змагань або Директора старта, якщо один або декілька Водіїв брали участь в інциденті, він/вони не можуть залишити змагання без згоди Судді/ів.

Якщо Водій залучений у Інцидент був проінформований про це Суддею/ями (Маршалом/ми) протягом тридцяти хвилин після закінчення Гонки він не може покинути змагання без їх згоди.

Суддя/і накладають штрафні 10 секунд на будь-якого Водія який викликав Інцидент. Якщо Інцидент стався під час Кваліфікаційних заїздів, вони можуть скасувати три кращих часу кола, які він/вона показав за час цих заїздів. Однак, якщо питання серйозне, за рішенням Судді/ів може бути прийняти рішення, замість 10-секундного штрафу, накласти інший штраф згідно параграфу 153 МСК.

#### **2.4.15. Фальстарт.**

Фальстартом при старті «з місця» визнається будь-який рух карта після зайняття стартового місця, до сигналу «старт», перетин стартової лінії, визначеної для кожного Водія (лінія повинна бути перед картом), або зайняття не свого стартового місця (зміщення в будь-який бік на стартовій позиції).

Фальстартом при «**старті з ходу**» визнається:

**а)** пересічення або виїзд з коридру обмеженого білими лініями до моменту подачі стартової команди;

**б)** швидкість руху при під'їзді до жовтої лінії перевищує 10 км/год та або з прискоренням.

Масовий фальстарт – це коли 2 та більше карта порушили правила старту.

Пеналізація за фальстарт при старті «з місця» - додавання 10 секунд до фактичного часу проходження дистанції.

Пеналізація за фальстарт «з ходу»:

- при частковому пересіченні коридору обмеженого білими лініями – додаванням 3 секунд до фактичного часу проходження дистанції;

- При повному пересіченні коридору обмеженого білими лініями – додаванням 10 секунд до фактичного часу проходження дистанції.

При масовому фальстарті при любій системі старту - всі Водії зупиняються, процедура старту повторюється.

**Пеналізація при повторному масовому фальстарті – винні Водії переміщуються на останні стартові місця, при подальшому фальстарті – винні Водії вилучаються із заїзду.**

Якщо Водії заїзду на протязі 3 спроб не змогли прийняти старт, то вони направляються в місця розташування або «закритого парку». Для них встановлюється час повторного старту з інтервалом не менше 20 хв. При повторному старті, якщо Водії при двох спробах не прийняли старт, то змагання в цьому класі припиняються.

#### **2.4.16. Вказівки і комунікація з Учасниками.**

Всі результати кваліфікацій і тренувань, Кваліфікаційних Хітів і фіналів в останній фазі, так само як і рішення Офіційних Осіб повинні бути опубліковані на офіційній дошці оголошень.

#### **2.4.17. Тренування.**

Водії, які пройшли адміністративну перевірку, медичний контроль та технічний огляд карта допускаються до тренувань.

На кожних змаганнях вільні тренування (або обов'язкові) складаються мінімум з двох, протягом 15 хвилин кожна. Під час тренувань класи можуть об'єднуватись по технічним характеристикам картів.

Тренування проводяться з метою виявлення підготовленості Водіїв до даних змагань. Якщо рівень підготовленості когось із Водіїв не відповідає рангу змагань, Директор перегонів або Колегія Спортивних Комісарів вилучає його зі змагання.

Під час обов'язкових тренувань Водій повинен зробити не менше 5 кіл хроментрованого тренування.

#### **2.4.18. Хронометраж.**

Задачею хронометражу є:

- визначення результатів контрольних заїздів;
- визначення часу переможця кожного заїзду і часу кращого кола;
- визначення часу кожного Водія;

- контроль за дотриманням встановленого режиму змагання.

#### **2.4.19. Контрольні заїзди, кваліфікація.**

Контрольні заїзди проводяться для визначення місць Водіїв на старті відбіркових заїздів.

Контрольні заїзди проводяться на дистанцію в три кола, перший з яких прогрівочний, два інших - залікові. Результат Водія визначається за кращим часом проходження одного з залікових кіл. Якщо Водій пройшов лише одне коло з двох залікових, то його результат визначається за часом проходження цього кола. У випадку поломки карта під час проходження прогрівочного чи першого залікового кола, Водій може повторно стартувати (інформувавши про поломку суддю), протягом 10 наступних хвилин, але тільки на одне залікове коло.

Кількість Водіїв в контрольному заїзді та порядок виїзду на старт встановлює Директор змагань.

Виїзд на контрольні заїзди в порядку стартових номерів (збільшення) або по жеребкуванню. Невчасна подача карта в предстартову зону веде до вилучення з контрольного заїзду.

Протести на контрольний час НЕ ПОДАЮТЬСЯ.

В деяких видах змагань замість контрольних заїздів може застосовуватися жеребкування або інші способи визначення місць на старті. В цьому разі ці способи повинні бути доведені до всіх Учасників мінімум за місяць до часу реєстрації в даних змаганнях.

Кваліфікаційні заїзди проводяться на трасах, де є апаратура хронометражу:

- якщо в класі заявлено не більше 20 Водіїв – загальний старт для всього класу терміном 15 хв.

- якщо в класі заявлено більше 20 Водіїв – клас ділиться на 2 групи. Кваліфікація проводиться окремо для кожної групи терміном 15 хв. Заїзд в «зону ремонту» та повторний виїзд на трасу під час кваліфікації заборонено.

#### **2.4.20. Відбіркові заїзди.**

При числі Водіїв 20 (і менш) проводяться відбіркові заїзди (А-В, В-А). Місця на старті заїздів визначаються за результатами кваліфікації. «Утішливі» заїзди не проводяться.

При числі Водіїв 21 (і більш) відбіркові заїзди в Чемпіонаті України проводяться за системою ABC (ABCD). За результатами кваліфікації, залежно від загальної кількості Водіїв в класі, Водії розподіляються по трьох (ABC) або чотирьох (ABCD) групам. При системі ABC Водій, що показав перший результат в кваліфікації, потрапляє в групу А, другий в групу В, третій – в С, четвертий – в А, п'ятий – у В, шостий – в С і т.д. Кожна група зустрічається з кожною, а саме: А-В, В-С, А-С. При системі ABCD Водій, що показав перший результат в кваліфікації, потрапляє в групу А, другий - в групу В, третій - в С, четвертий - в D, п'ятий – в А, шостий – у В, сьомий – в С, восьмий – в D, і т.д. Кожна група зустрічається з кожною, а саме: А-В, С-D, А-С, В-D, А-D, В-С.

Очки у відбіркових заїздах нараховуються таким чином: 1 місце – 0 очок, 2 місце – 2 очки, 3 місце – 3 очки і т.д.

Водіям, що не стартують у відбірковому заїзді, нараховується кількість очок, рівне числу учасників груп А і В, плюс 1.

Водіям, чий результат в заїзді анульований, нараховується кількість очок рівне числу учасників груп А і В плюс 2.

Результати Водіїв у відбіркових заїздах визначаються по найменшій сумі очок. Водії, що зайняли за результатами відбіркових заїздів місця з 1 по 28, допускаються до фінальних заїздів. Водії, що зайняли місця з 29 по 63, стартують в «утішливому» заїзді. Водії, що зайняли в «утішливому» заїзді з 1 по 6 місця також допускаються до фінальних заїздів.

Водій, який показав кращий результат у попередніх: кваліфікаційних, відбіркових чи першому фінальному заїзді має право вибору стартового місця у першому ряді.

#### **2.4.21. Заїзди.**

Змагання може складатися з декількох заїздів, склад яких визначається Оргкомітетом і публікується в Програмі. Склад заїздів, при необхідності, може бути змінений, але право на внесення таких змін мають тільки Спортивні комісари.

Місця Водіїв у кожному заїзді визначаються в залежності від фактичного числа пройдених повних кіл. Для Водіїв, що пройшли однакову кількість кіл, місця визначаються один по одному перетинання лінії фінішу. Кожний Водій, що не закінчив покладене число кіл і навіть що не фінішував, одержує місце в заїзді відповідно до числа пройдених їм повних кіл.

#### **2.4.22. Умови класифікації змагань.**

Змагання класифікуються, якщо на старті фінального заїзду знаходиться не менше 5 картів.

Якщо в змаганнях приймає участь менше 5 Водіїв, то дистанцію встановлює директор перегонів разом з Організатором.

**2.4.23. В будь - якому заїзді, якщо лідер заїзду обходить спортсмена на коло,** то Директор перегонів або Директор старту сповіщає Водія про це відповідним прапором . Директор перегонів може прийняти рішення про припинення цим Водієм заїзду. Якщо Водій подолав залікову дистанцію заїзду, то йому визначається місце і нараховуються залікові очки.

#### **2.4.24. Прапори.**

При спостереженні за змаганням Директор перегонів і судді-сигнальники на постах спостереження користуються прапоровою сигналізацією з метою:

- сприяння безпеці Водіїв;
- дотримання спортивної Регламентації.

Як на тренуваннях, так і в ході самих змагань, використовуються ті самі прапори, які мають в обох випадках однакове значення.

Непокора Водія сигналам прапорами спричиняє виключенню з заїзду, якщо Регламентом змагання не передбачене інше покарання.

Частина нижче перерахованих прапорів застосовується тільки Директором перегонів чи спеціально призначеним ним суддею та за його вказівкою. Інші сигнали, надаються сигнальниками, що розміщуються на контрольних постах уздовж траси.

#### **Прапори, які застосовуються Директором перегонів:**

**1) Стартовий прапор:** Як стартовий прапор використовується Державний прапор. Сигнал Старту повинен даватися опусканням прапора, який, для Старту з місця, не має бути піднятий вище за голову доки всі карти нерухомі і не довше, ніж 10 секунд. Цей прапор має бути використаний лише в певних випадках (наприклад, коли світлофор поламаний) і для Кваліфікаційних тренувань.

**2) Червоний прапор:** Зупиняє гонку. Цей прапор показується на лінії Старту, коли ухвалено рішення про зупинку тренування або гонки. Червоний прапор може бути використаний тільки Директором гонки або його заступником для зупинки заїзду.

**3) Фінішний прапор:** Чорно-білий, в клітинку. Прапор показується на лінії фінішу. Він позначає закінчення тренувань або гонок. Сигнал подається змахами прапора.

**4) Чорний прапор:** Показується нерухомо разом з чорною дошкою, на яку нанесений номер. Інформує Водія карта, номер якого показується, що на наступному колі він повинний привести свій карт у визначене Регламентом місце.

**5) Чорний прапор з жовтогарячим колом:** Діаметр кола 40 см. Показується нерухомо разом з чорною дошкою, на яку нанесений білий номер. Інформує Водія карта, номер якого показується, що його карт має технічну несправність, що представляє погрозу для нього самого або для навколишніх, і означає, що на наступному колі він повинний усунути дефект у Ремонтній зоні, після чого він може продовжити гонку.

**6) Чорно-білий прапор:** Поле прапора розділене по діагоналі на дві рівні чорну і білу частини. Показується нерухомо разом з чорною дошкою, на яку нанесений білий номер. Попереджає Водія, номер якого показується, про неспортивне поведіння та інформує його, що при наступному порушенні він буде виключений з змагання чи заїзду.

**7) Блакитний прапор із двома червоними діагоналями:** показується Водію обіганому (чи що обганяється) на коло. Водій повинний негайно припинити гонку і повільно повернутися в Закритий парк. Застосування цього прапора обов'язково обмовляється в Регламенті змагання.

#### **Примітки:**

**1.** На змаганнях, у складі офіційних осіб яких маютья спортивні комісари, рішення про застосування червоного, чорно-білого і чорного прапорів приймається тільки ними. Однак, у випадку виникнення небезпеки, що вимагає негайного реагування, рішення про застосування червоного прапора може бути прийнято Директором перегонів одноосібно.

**2.** Чорно-білий і чорний прапори і чорний прапор з жовтогарячим колом можуть, в разі розуміння доцільності, застосовуватися також у місцях відмінних від лінії старту-фінішу, там, де видимість, довжина ділянки траси і швидкість картів роблять це зручним.

#### **Прапори, що застосовуються сигнальниками на постах спостереження:**

Використовувані сигнальниками прапори можуть показуватися як нерухомо, так і змахами. Останнє підсилює чи підкреслює значення подаваних сигналів.

**8) Жовтий прапор:** Цей прапор сигналізує про небезпеку і показується Водіям двома способами, які позначають:

- односторонніми помахами: понизьте швидкість і будьте готові змінити напрям. Є небезпека на краю або частини траси.

- двосторонні помахами: понизьте швидкість і будьте готові змінити напрям. Є небезпека повного або часткового блокування траси.

Жовті прапори зазвичай показуються тільки Маршалами на постах відразу при появі небезпеки. Обгін заборонений між першим жовтим прапором і зеленим прапором показаним після інциденту.

**9) Жовтий прапор з червоними смугами:** Слизька дорога. Ширина чередуючихся жовтих і червоних смуг по 10 см. інформує Водіїв, що на ділянці траси, розташованій за сигнальним постом, що показує цей прапор, різко погіршуються умови зчеплення з дорожнім полотном. Найбільше часто використовується для сигналізації про розлите мастило або про наявність калюж достатньої глибини і розміру для виникнення аквапланирування. Цей прапор показується протягом чотирьох кіл або до моменту приведення дорожнього покриття в нормальний стан.

Наприкінці ділянки, перед яким показується такий прапор, застосування зеленого прапора не потрібно.

**10) Блакитний прапор:** Інформує Водія відсталого на коло, що його збираються обігнати один чи декілька картів, що швидко рухаються. Він показується нерухомо, якщо випереджаючий карт знаходиться на значній відстані, чи змахами, якщо випереджаючий карт знаходиться в безпосередній близькості від випереджаемого, чи має значно більшу швидкість.

Прапор не показується:

- на ділянках траси за жовтим прапором (обгони в цьому випадку заборонені).

**11) Білий прапор:** На трасі повільно рухається карт. Інформує Водіїв, що їм має бути обігнати карт, що рухається по трасі зі значно більш низькою швидкістю, чим карти, що змагаються. Він показується у випадку перебування на трасі карта, що рухається на зниженій швидкості.

Білий прапор показується сигнальником на посту змахами з моменту проходження таким картом цього поста до моменту проходження їм наступного сигнального поста, а потім нерухомо до досягнення цим картом ще одного сигнального посту. Після чого білий прапор убирається.

При зупинці повільно рухаючого карта білий прапор негайно замінюється жовтим.

**12) Зелений прапор:** Небезпека минула. Використовується в двох випадках:

- для позначення кінця небезпечної зони, початок якої позначено жовтими прапорами (показується нерухомо);

- для подачі старту на тренування чи прогрівочного кола. Показується за командою Директора перегонів змахами до виїзду всіх картів зі стартової зони.

#### **2.4.25. Інші засоби сигналізації.**

Ніякі інші прапори не можуть застосовуватися додатково до вищеописаного.

Обов'язкове використання покажчика кількості кіл, що залишилися до фінішу лідера.

### **Глава 5. Учасники та Водії. Заявки. Умови допуску Водіїв та проведення змагань. Командні та особисті заліки.**

Наведені нижче регламентуючі умови, стосовно Учасників, Водіїв, заявок доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ УІІІ) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.

#### **2.5.1. Учасник:**

Учасник - будь-яка фізична або юридична особа, яка заявила до участі в змаганнях Водія, механіків та спортивну техніку і має ліцензію Учасника на поточний рік видану ФАУ.

##### **2.5.1.1. Права та обов'язки «Учасника-особи»:**

На Учасника покладається вся відповідальність за те, що всі фізичні особи, перелічені в заявці, будуть дотримуватись умов Регламентів та офіційних постанов Організатора, спортивних комісарів, директора перегонів.

**а)** відповідає за дисципліну заявлених ним до участі у змаганнях Водіїв, механіків та інших членів команди, а також забезпечує їх своєчасну явку на будь-які етапи змагань;

**б)** зобов'язан бути присутнім на брифінгах, інших засіданнях суддівської колегії на які їх запрошено, представляти інтереси своєї організації (команди) та окремих Водіїв;

**в)** зобов'язан виконувати всі вимоги суддівській колегії та допомагати їй у дотриманні програми та розкладу змагань;

**г)** під час змагань зобов'язан знаходитись на спеціально відведеному або в іншому відомому суддівській колегії місці;

**д)** зобов'язан у письмовій формі сповіщати суддівську колегію про Водіїв своєї команди, які залишилися на трасі після закінчення заїздів (по можливості з поясненням причин);

е) йому категорично заборонено втручатися у дії та розпорядження суддів або організатора, в разі незгоди з рішенням суддів він має право надати протест у письмовій формі, але це не звільнює його від обов'язків виконувати такі рішення;

ж) Під час реєстрації Учасник здає під підпис головному секретарю змагань ліцензії заявлених спортсменів, взамін отримує акредитаційні картки;

з) Після закінчення змагань Учасник здає головному секретарю змагань акредитаційні картки та отримує (з дозволу директора перегонів) під підпис ліцензії;

і) Особа «Учасник» несе відповідальність тільки на тих змаганнях, на яких вона виконувала свої обов'язки.

#### **2.5.1.2. «Організація-Учасник»:**

Несе відповідальність за заявлених спортсменів, механіків, техніку в поточному році.

Ліцензія «Учасника» видається команді (колективному члену ФАУ) та особі або особам (яким виповнилось 18 років), яких призначила «Організація-Учасник».

#### **2.5.2. Водій:**

Особа, яка керує на змаганнях картом. Водій повинен мати ліцензію Водія, видану ФАУ на поточний рік відповідної категорії, діючий медичний сертифікат. На Водіїв, яким не виповнилось 16 років на день проведення змагань, Учасник повинен надати в Секретаріат змагань нотаріально завіреним дозвіл батьків (батька і матері) що до занять картингом і участі в змаганнях.

##### **2.5.2.1. Вікові вимоги до Водіїв, що участвують у змаганнях з картингу.**

Вік Водіїв встановлюється по року народження поточного року.

##### **2.5.2.2. Право вибору класу картів та вікової групи:**

Право вибору класу картів та вікової групи для участі в змаганнях поточного року надається Водію, але залишається незмінними на весь термін з початку до закінчення офіційних змагань цього року.

##### **2.5.2.3. Перехід Водія до іншої команди:**

Перехід Водія до іншої команди або вступ до команди (організації) дозволено протягом грудня місяця поточного року - лютого наступного. Переходи на протязі спортивного сезону (і тільки в виключних випадках) за рішенням КАС ФАУ. Всім командам рекомендовано здійснювати свої відносини з Водіями і Учасниками – особами на контрактно-договірних засадах.

##### **2.5.2.4. Перехід Водія до іншої вікової групи:**

Якщо Водій молодшої вікової групи не досяг віку наступної вікової групи, але має бажання та достатню підготовку що до вимог до старшої вікової групи, то він може перейти до цієї групи тільки з дозволу КАС ФАУ.

Якщо Водій прийняв старт в будь - яких змаганнях старшої вікової групи, в подальшому такий Водій, не має більше права стартувати в молодшій віковій групі.

##### **2.5.2.5. Право Водія на участь у змаганнях в декількох класах картів:**

Водій має право прийняти участь у змаганнях на картах двох класів, але однієї вікової групи.

##### **2.5.2.6. Заявка Водія, який не є членом первинної організації:**

Водії, які незареєстровані в первинних організаціях, можуть заявитися до змагань особисто, отримавши додатково ліцензію Учасника.

##### **2.5.2.7. Кількість зареєстрованих Водіїв:**

В разі реєстрації більшої кількості Водіїв в змаганнях, ніж можна одразу випустити на трасу, систему відбору встановлює Колегія Спортивних Комісарів та доводить до відома Водіїв на брифінгу.

##### **2.5.2.8. Екіпіровка Водія для участі в змаганнях по картингу складається з:**

- добре підігнаного комбінезона, не залишаючого відкритими ділянки тіла;
- добре підігнаного твердого шолома промислового виробництва;
- якщо шолом без захисного скла, повинні бути окуляри, що не розбиваються;
- рукавички тільки шкіряні або омологовані СІК-ФІА без перфорації;
- взуття повинно повністю закривати голиноstopний суглоб;
- коміра безпеки, для класів старшої вікової групи рекомендовано;
- натільної білизни.

В міжнародних класах картів шоломи і комбінезони повинні мати діючу омологацію СІК-ФІА (якщо інше не передбачене діючим регламентом). В національних класах картів шоломи і комбінезони повинні мати як мінімум національну реєстрацію.

**Для Водіїв до 15 років з 01.01.2010 рекомендовано а з 01.01.2011 обов'язкове вживання шоломів відповідних стандарту Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 and Snell-FIA CMR2007).**

**ВСЯ ЕКІПРОВКА ПОВИННА БУТИ ОХАЙНОЮ ТА ЧИСТОЮ, ТА МАТИ РЕЄСТРАЦІЮ (ОМОЛОГАЦІЮ) СІК-ФІА чи ФАУ.**

##### **2.5.2.9. Умови допуску Водіїв.**

До змагань усіх видів та рангів допускаються всі члени ФАУ, які мають відповідну кваліфікацію та відповідні спортивні документи.

### **2.5.2.10. Правила поведінки Водіїв на трасі.**

#### **1. Обгін.**

Під час заїзду карт на трасі може використовувати всю ширину траси. Але, якщо його догнав карт, який рухається швидше, Водію не дозволяється переміщуватися з однієї сторони в іншу з метою запобігання маневру обгону коли інший Водій знаходиться поруч. Він повинен надати можливість обгону другому карті.

Якщо Водій, якого наздогнали, не помічає цього, суддя попереджає його блакитним прапором (взмахами), попереджуючи Водія що інший Водій збирається його обігнати.

На Водія, який не помічає блакитного прапора та не виконує дії по виконанню вимог, може бути накладена пеналізація. За повторні або системні порушення Водій вилучається із заїзду а його результат анулюється.

Повороти, як входи та виходи з поворотів Водій може проходити по будь-якій траєкторії не виходячи за межі полотна траси. Обгін в межах повороту може бути здійснений як з лівої так і правої стони.

Але такі маневри Водія, які можуть заважати іншим Водіям, як:

**а)** передчасні або небезпечні зміни напрямку руху;

**б)** більше ніж одна зміна напрямку руху;

**в)** навмисне виштовхування карта до внутрішньої або зовнішньої сторони полотна траси або будь-яка інша небезпечна зміна напрямку руху.

- категорично заборонені і будуть пеналізовані в залежності від ступеню порушення або в разі повторення, включно до виключення із заїзду і анулювання результату. Повторення небезпечної дії, навіть ненавмисної, буде пеналізовано виключенням із заїзду і анулюванням результату заїзду або змагання.

Будь-який перешкоджаючий маневр, виконаний одним або кількома Водіями, маючих спільну зацікавленість або ні - заборонений.

Постійний рух в одну шеренгу кількох картів а також рух «веером» дозволений тільки коли поруч немає іншого карта, який робить спробу обгону. В іншому випадку Водіям буде показано блакитний прапор.

Пеналізація при ігноруванні Водійом блакитного прапора - виключення із заїзду або змагання.

Така ж пеналізація застосовується до Водія, який змінює рух від однієї сторони полотна трека до іншої, заважаючи іншим Водіям виконати обгін.

Повторення вагомих помилок або втрата керуванням карта (виїзд карта за межі полотна трека) може бути пеналізована виключенням Водія із заїзду або змагання.

Тільки полотно трека може використовуватись Водійом під час заїзду.

Враховуються контакти або зіткнення картів під час розігрівочних або ознайомлюючих кіл. Водій, який штовхав іншого Водія може отримати пеналізацію.

#### **2. Зупинка карта під час заїзду.**

Водій будь-якого карта, який залишає полотно трека повинен сигналізувати про це завчасно піднятою рукою і відповідальний за те, що маневр буде виконано безпечно і як найближче до місця з'їзду з полотна трека.

Якщо Водій вимушений зупинити карт на полотні трека, вимушено або ні, то він повинен прибрати карт з полотна трека в безпечне місце як можна швидше. Карт не повинен створювати безпеку і заважати продовженню заїзду.

Якщо Водій не може самостійно перемістити карт в безпечне місце, то судді на трасі або офіційні особи повинні надати йому допомогу.

Будь-яка заправка або дозаправка карта паливом на полотні трека заборонена і веде до негайного вилучення Водія із змагання.

Окрім Водія, а в виключних випадках компетентних офіційних осіб, нікому не дозволяється доторкуватись до зупинившогося карта. Таке порушення веде до вилучення Водія із змагання.

Штовхання карта по трасі під час заїзду в будь-якому напрямку- заборонено і веде до вилучення Водія із заїзду і анулювання результату.

Будь-який карт, залишений Водійом на трасі, розглядається як вибувший із заїду. В разі призупинки заїзду, тимчасово залишений на трасі карт не вважається вибувшим із заїзду.

#### **3. В'їзд на «пітлайн» (зону механіків або парк сервісу).**

Зона гальмування є частиною зони «пітлайна».

На протязі тренувань і змагання заїзд в «пітлайн» або зону механіків дозволяється тільки через зону гальмування. За порушення цього пункту Водій виключається із змагання.

Будь-який Водій, який має намір з'їхати з полотна трека або заїхати в «пітлайн», зону ремонту або парк сервісу повинен завчасно сигналізувати про це і впевнитись, що його маневр є безпечним.

Окрім випадків «форс-мажора», (визначених офіційними особами змагання), переїзджати в будь-якому напрямку лінію, обмежуючу зону гальмування від траси – заборонено.

Окрім випадків «форс-мажора», (визначених офіційними особами змагання), будь-яка лінія нанесена на полотні трека на виїзді з «пітлайна» або зони ремонту для картів, які виїжджають із цих зон від тих, які знаходяться на полотні трека, не може бути перекнута будь якою частиною виїжджаючого карта.

### **2.5.3. Страхування учасників змагань.**

Для проведення змагань з картингу передбачене обов'язкове страхування всіх осіб приймаючих участь у змаганнях (водій, учасник, механік, тренер, офіційні особи). Страхування виконується самостійно.

У разі укладення договору між ФАУ або КК ФАУ з уповноваженою страховою компанією на централізоване страхування всіх осіб приймаючих участь у змаганнях, грошовий внесок за страхування вноситься разом з річним членським внеском (якщо інше не передбачено умовами).

### **2.5.4. Антидопінгова перевірка та перевірка на наркотичну залежність:**

На протязі спортивного сезону повинна проводитись обов'язкова антидопінгова перевірка та перевірка на наркотичну залежність Водіїв.

### **2.5.5. Стартові внески**

Розміри стартових внесків, механізм формування та розподілу призового фонду змагань з картингу визначається рішенням президії ФАУ .

Стартові внески вносяться Організатору змагання і йдуть на відшкодування витрат на проведення та формування призового фонду.

### **2.5.6. Спільна відповідальність Учасників і Водіїв:**

Учасник (заявник) несе відповідальність за всі дії і порушення своїх Водіїв, механіків, але відповідно і кожний з перерахованих вище несе персональну відповідальність за порушення дійсних Правил і іншої спортивної регламентації.

### **2.5.7. Командний та особисті заліки**

Командні та особисті заліки визначаються Загальними та Індивідуальними регламентами змагань з картингу.

## **Глава 6. ПОРЯДОК ЛІЦЕНЗУВАННЯ ТА ОТРИМАННЯ ІНШИХ СПОРТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ УЧАСНИКІВ, ВОДІІВ, (ОФІЦІЙНИХ ОСІБ) СУДДІВ.**

Наведені нижче регламентуючі умови, стосовно порядку ліцензування доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ УІІІ) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.

### **2.6.1. Загальні положення:**

Всі бажаючі прийняти участь у змаганнях з картингу, що проводяться під егідою ФАУ, в якості Водія, Учасника, Офіційної особи повинні подати офіційну заявку на видачу ліцензії.

Керуючись статтями 45, 47, 70, 108-124 Додатку «L» МСК ФІА та Додатком «B» МРК СІК-ФІА статтями 45, 44, 47, 108, 109, 110 НСК ФАУ, Дирекція ФАУ надає заявникам відповідні ліцензії.

### **2.6.2. Порядок ліцензування:**

Регламент отримання ліцензії відповідної категорії наведений у «Положенні та порядку видачі ліцензій та інших спортивних документів Автомобільною Федерацією України з картингу», що затверджені КАС ФАУ.

### **2.6.3. Обов'язкові медичні документи Водія:**

Кожен Водій допускається до участі у змаганнях при наявності Медичного Сертифіката.

Бланки Медичного Сертифікату придатності до занять картингом видаються Водію для змагань з картингу дирекцією ФАУ, на підставі заяви до якої додається три фотокартки та документи про внесення відповідного внеску.

Медичний Сертифікат придатності до занять картингом заповнюється лікарсько-фізкультурною установою за місцем проживання Водія.

Загальні критерії придатності Водіїв для участі змаганнях з картингу розробляються Комітетом безпеки змагань та медицини ФАУ на основі міжнародних вимог та затверджується КАС ФАУ.

## **Глава 7. Загальні вимоги до картів.**

### **2.7.1. Регламентація картів:**

Змагання з картингу в Україні здійснюються тільки на картах Регламентованих ФАУ.

До всіх видів змагань допускаються тільки мікроавтомобілі, які обумовлені КВ та ВАК (затверджені КАС ФАУ) та доповненнями до них і повністю їм відповідають.

### **2.7.2. Класифікація картів:**

Всі автомобілі типу «карт», призначені для участі у змаганнях, розділяються в залежності від

типу застосованих двигунів на слідуючі групи :

Група 1 - Карти міжнародних формул;

Група 2 - Карти міжнародних класів;

Група 3 - Карти національних класів.

В межах груп карти поділяються на «Формули» і «Класи».

### **2.7.3. Сертифікація картів:**

Будь-який карт, призначений для участі у змаганні, що організується на території України, повинен мати сертифікат відповідності і технічний паспорт встановлених зразків, які видає ФАУ або Технічна комісія зі спортивними повноваженнями за дорученням ФАУ. Будь-який агрегат чи деталь, призначені для подальшого встановлення і використання на картах, призначених для участі у змаганнях, повинен мати сертифікат відповідності і спеціальне позначення (маркування). Для картів іноземного виробництва, що використовуються на змаганнях, які організуються на території України, дозволяється заміна сертифікату відповідності та технічного паспорту на омологаційну карту. На картах іноземного виробництва дозволяється встановлення і використання тільки тих агрегатів і деталей, які мають офіційну реєстрацію СІК-ФІА або сертифікацію ФАУ.

Обов'язковій сертифікації підлягають:

- рами картів;

- двигуни.

Сертифікація картів, основних вузлів, агрегатів та отримання технічних паспортів проводиться КК ФАУ або під час першого старту кожного Водія в змаганнях з картингу з обов'язковим тавруванням та записом до журналу. На протязі спортивного сезону реєстрацію повинні проходити усі карти, які заявлені до змагань вперше.

Технічний паспорт («Технічний паспорт спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту») підтверджує відповідність конструкції карта діючим технічним вимогам, видається власнику карта або його Учаснику на весь термін служби карта та є підставою для проходження передстартового технічного контролю (реєстрації) під час проведення змагань, наявність його обов'язкова.

Технічний паспорт карта видається власнику для участі у змаганнях Технічним комітетом ФАУ.

Технічний огляд та допуск картів до змагань проводиться тільки після Сертифікації.

У випадку невідповідності конструкції карта діючим технічним вимогам, а також у випадку внесення в його конструкцію змін які не зафіксовані у технічному паспорті, карт не допускається до змагань за рішенням КСК, про що робиться відмітка у технічному паспорті. У цьому випадку Комітет, що видав технічний паспорт або технічний Комісар змагання можуть вилучити технічний паспорт з передачею його у дирекцію ФАУ до приведення карта у відповідність до діючих технічних вимог.

З 2010 року введена окрема омологія двигунів KF-1, KF-2, KF-3. Відсутність омологаційних карт в Учасника під час проходження технічного огляду є підставою для відмови участі у змаганнях.

### **2.7.4. Технічний контроль картів перед стартом у змаганні:**

До старту карти Водіїв повинні бути оглянуті стосовно до характеру змагань технічними комісарами на відповідність KB та BAK.

На кожні змагання Учасник має право заявити на кожного Водія два шасі та два двигуни, які повинні бути представлені на технічний огляд картів, або один запасний карт в кожному класі на всіх Водіїв своєї команди цього класу.

Основні вузли та агрегати повинні мати діючу омологію СІК-ФІА або сертифікацію ФАУ (див. п. 2.7.3).

На всі змагання та під час додаткового контролю Водій повинен представити в технічну комісію:

- чистий карт, повністю підготовлений до змагань;

- документацію (омологаційні карти або технічні паспорти картів та інш.) на представлене обладнання;

- спортивне екіпування.

Заміна карта дозволяється тільки з дозволу технічного комісара на означений як «запасний».

Заміна карта на запасний після закриття передстартової решітки - заборонено.

Всі карти Водіїв, що приймають участь у змаганнях з картингу ФАУ повинні бути обладнані датчиками хронометражу марки АМВ «ТранХ160» (якщо інше не передбачений індивідуальним регламентом змагань). Відповідальність за наявність та робочий стан датчиків несуть Учасники команд. На кожних змаганнях Учасники команд повинні зареєструвати датчики хронометражу у Головного хронометриста.

### **2.7.5. Технічний контроль картів після фінішу відповідного заїзду:**

Після закінчення будь-якого заїзду, всі Водії зобов'язані подати карти у спеціальну зону «закритого парку» для технічного контролю.

В «закритому парку» може знаходитись тільки Водій та механік "А".

Забрати карт із закритого парку може тільки Водій або механік "А" з особистого дозволу технічного комісара, якщо карт не знаходиться під «протестом».

Під час контрольного обміру або подання протесту біля карта можуть знаходитись тільки механік "А" підконтрольного карта.

В разі подання ПРОТЕСТУ технічний контроль здійснюється по тих параметрах, які вказані в ПРОТЕСТІ.

Якщо поданий протест до старту, з приводу будь-якого передбачаємого порушення технічних вимог, встановити яке не можливо без часткового розбирання вузлів і агрегатів карта, Водій може бути допущен «під протестом», а необхідні виміри проводять після фінішу останнього фінального заїзду.

Технічні комісари мають право після фінішу відповідного заїзду робити огляд, обмір будь якого карту аж до часткового його розбирання. При цьому повинні бути забезпечені заходи із зберігання та придатності вузлів та деталей.

Перевірочний вимір проводять після фінішу відповідного заїзду. При цьому зберігання картів, які належать перевірки повинні здійснюватись під контролем суддів.

Якщо за результатами перевірки були виявлені невідповідності діючих технічних вимог КВ та ВАК результат Водія анулюють, а до нього застосовують заходи стягнення, від попередження до подання в КАС ФАУ до дискваліфікації, за рішенням КСК.

В «закритому парку» заборонено вести будь-які роботи з картою без спеціального дозволу технічного комісара.

Умови контролю палива під час проведення змагань з картингу ФАУ:

- організатор змагання визначається з АЗС;
- після кваліфікації (контрольних заїздів) КСК може визначити кількісний склад Водіїв у кожному класі картів, які на кожний відбірковий та/або фінальний заїзди будуть заправлятися паливом централізовано та знаходиться під контролем суддів а Організатор забезпечує бензином із визначеної АЗС;

- мастило не регламентується (нова ємкість на кожний заїзд або одна ємкість на 2 заїзди, яка після відкриття повина знаходитись у межах закритого парку під контролем суддів);

- під час проведення змагань з картингу ФАУ може проводитись контролювання палива приладом Digatron DT-47FT.

#### **2.7.6. Стартові номери та обов'язкові написи на картах:**

Стартові номери повинні бути чорніми на жовтому фоні і повинні бути принаймні 15 см заввишки і мати толщину шрифту 2 см завтовшки, виконані шрифтом Arial або подібним шрифтом. Стартові номери повинні бути обмежені жовтим фоном мінімум на 1 см. Розміри цифр по висоті на бокових коробах можуть бути меншими (по розміру короба). Вони повинні бути нанесені перед технічним контролем, спереду, ззаду і з обох боків карта.

Номерна пластина для установки ззаду карта виготовляється з гнучкої непрозорої пластмаси та має розмір 22x22 см, з закругленими кутами радіусом 15-25 мм.

Водій завжди відповідальний за забезпечення, що необхідні стартові номери були ясно видимі хронометристам та офіційним особам.

Стартові номери Водіям, що беруть участь у офіційних багатоетапних змаганнях з картингу ФАУ, на поточний рік надаються по зайнятому місцю у відповідних офіційних змаганнях передтечного року в своєму класі картів і являються єдиним на всі змагання поточного року. Ніхто з Водіїв не має право присвоїти собі інший номер.

Водії, котрі вперше стартують в даному класі картів, отримують номери з нового десятка після останнього місця передтечного року.

КК ФАУ або Організатор змагань може з дозволу дирекції ФАУ, зобов'язати Водіїв нанести обов'язкові написи спонсорів, але вони повинні бути зняті відразу після змагань. З цієї метою на картах залишаються вільні місця, для нанесення обов'язкових написів.

### **Глава 8. Брифінг.**

#### **2.8.1. Мета брифінгу:**

нагадати Учасникам і Водіям особливі пункти специфічних правил що відносяться до даного заходу; нагадати їм принципи безпеки, як основні, так і специфічні для даних змагань; дати будь-які роз'яснення інтерпретації правил.

#### **2.8.2. Час проведення брифінгу:**

час брифінгу позначений в програмі заходу. На весь час починаючи з початку Брифінгу вхідні двері і доступ до Брифінгу повинен бути закритий. Брифінг повинен бути проведений до кваліфікаційного тренування або першого відбіркового заїзду. Додаткові наради можуть бути організовані з потреби.

#### **2.8.3. Присутність:**

присутність всіх Учасників і Водіїв обов'язково впродовж всього Брифінгу під загрозою санкцій або виключення із заходу. Два Листи присутності повинні бути підписані, один Водіями і інший Учасниками.

- відсутність заявленого до змагань Водія на брифінгу пеналізується ВИЛУЧЕННЯМ ІЗ ЗМАГАНЬ;

- в окремих випадках, за рішенням КСК, на відсутніх та тих що запізнилися Водіїв і Учасників може бути накладено грошовий штраф в розмірі 100 грн., який повинен бути сплачений до початку наступного заїзду, після сплати якого може бути дозволено участь у змаганні;
- присутність на брифінгу Водій і Учасник підтверджують ПІДПИСОМ в «Протоколі брифінгу».

### **Розділ 3.**

#### **Глава 1. Офіційні особи. Суддівство змагань.**

**Наведені нижче регламентуючі умови, стосовно офіційних осіб та суддівства змагань доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ X) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.**

##### **3.1.1. Службові обов'язки Судді старту-фінішу.**

Суддя старту-фінішу працює під керівництвом Директора перегонів у взаємодії з суддею при Учасниках, відповідає за дотримання чіткого порядку на старті-фініші з часу призначеного для прибуття Водіїв до моменту закінчення заїздів, що передбачено програмою змагань. Безпосередню організацію правильного старту та прийняття фінішуючих Водіїв.

Суддя старту-фінішу зобов'язан:

- своєчасно перевіряти обладнання старту-фінішу;
- організувати своєчасний виїзд Водіїв, які приймають участь у черговому заїзді на старт та забезпечити правильний старт у запланований термін;
- перевіряти правильність фактичної стартової відомості та забезпечувати її передання до секретаріату змагань;
- організувати показ Водіям та глядачам кількість залишаючихся або пройдених кіл Водіями та слідкувати за його правильністю;
- організувати прийняття Водіїв на фініші;
- розташовувати карти Водіїв на місці старту у відповідності передбаченій Індивідуальним регламентом;
- робити відмітки у стартовій відомості про номери Водіїв, які не виїхали на старт;
- надавати у встановлений термін стартові команди із дотриманням вимог НСК та Індивідуального регламенту, виявляти можливі випадки фальстарту;
- сигналізувати прапором фінішуючим Водіям у відповідності з вимогами дійсних Правил та Індивідуального регламенту.

##### **3.1.2. Службові обов'язки Судді при Учасниках.**

Суддя при Учасниках працює під керівництвом Директора перегонів, відповідає за порядок у місцях де розташовані Учасники, Водії у закритому парку.

Суддя при Учасниках зобов'язан:

- перевіряти явку Водіїв та екіпіровку, у випадках не відповідності діючим вимогам приймати заходи до усунення недоліків або не допускати таких Водіїв до старту;
- слідкувати за дотриманням Водіями програми змагань (час шиккування, стартів та т.п.) а також інформувати їх про всі рішення директора гонки або організатора, які мають до них відношення;
- шикувати Водіїв та виводити їх для парадну, а також забезпечувати своєчасний виїзд картів у передстартову зону;
- вести облік усіх Водіїв, які допущені до старту, але не стартували, а також які залишились на трасі не закінчивши дистанції.

##### **3.1.3. Службові обов'язки Судді на випуску.**

Суддя на випуску працює під керівництвом Директора перегонів. Він відповідає за своєчасний виїзд Водіїв, які приймають участь у черговому заїзді на трасу.

Суддя на випуску зобов'язан:

- отримати у Головного секретаря список Водіїв, які приймають участь у черговому заїзді з позначенням їх стартових номерів;
- перевіряти наявність у закритому парку таблиці складу заїздів відповідно вимог Індивідуального регламенту;
- контролювати комплектування та шиккування чергового заїзду своєчасно, до фінішу заїзду що йде.

##### **3.1.4. Службові обов'язки Судді закритого парку.**

Суддя закритого парку працює під керівництвом Директора перегонів, та повинен своєчасно роботи йому доклади про всі порушення, які були припущені Учасниками або Водіями на території закритого парку або ремонтних зонах. Після закінчення заїздів він повинен роботи рапорт Директору гонки в усній або письмовій формі відповідно наданим інструкціям.

### **3.1.5. Службові обов'язку Судді з інформації.**

Суддя з інформації працює під керівництвом Директора гонки та відповідає за правильну та своєчасну інформацію Учасників, Водіїв та глядачів про умови, хід та результати змагань.

Суддя з інформації зобов'язан:

- своєчасно ознайомитись з Індивідуальним регламентом змагань та складом Водіїв;
- ознайомитись з результатами передтечних аналогічних змагань;
- перевірити надані в його розпорядження технічні засоби а також підготувати своє робоче місце;
- під час змагань об'єктивно коментувати спортивну боротьбу на дистанції, роботи об'яви про попередні та кінцеві результати, а також розпорядження та сповіщення Директора гонки та організатора відносно програми, розкладу та дотримання порядку;
- по можливості організовувати наочну інформацію про результати заїздів;
- якщо він сповіщає про результати змагань глядачам, в цьому разі необхідно обов'язково попереджувати (при кожній об'яві) про те, що ці данні є попередні (не офіційні).

Судді з інформації заборонено:

- обговорювати, а тем більш осуджувати дії офіційних осіб (суддів) – припускається тільки роз'яснення;
- висловлювати особисті симпатії до того чи іншого Водія (команди);
- у процесі коментування прямо або побічно підказувати Водіям тактику або засоби подолання траси;
- без дозволу Директора гонки (офіційних осіб) надавати вказівки або керувати діями служб, які залучені до обслуговування змагань (медичної бригади, працівників охорони, пожежних та інш.).

**3.1.6. Кількість суддів та їх помічників** призначає Організатор змагання по узгодженню з Директором перегонів та представляє їх Водіям і Учасникам на брифінгу.

**3.1.7.** Перед початком змагання голова Колегії Спортивних Комісарів та директор перегонів повинні **провести семінар для суддів та їх помічників.**

**3.1.8. В 3-х денний термін** після закінчення змагання Спортивний наглядач та Колегія Спортивних Комісарів повинні надіслати в Дирекцію ФАУ звіти, затвердженого зразку.

**3.1.9. Директор перегонів** кожних змагань повинен прибути та приступити до виконання своїх обов'язків за 24 години до початку реєстрації Учасників.

**3.1.10. Організатор змагань** повинен забезпечити явку всіх суддів та помічників на 18 годину напередодні першого дня змагань, для проведення суддівського семінару, який проводить директор перегонів.

## **Глава 2. Пеналізація.**

**Наведені нижче регламентуючі умови, стосовно пеналізацій доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ XI) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.**

### **3.2.4. Штрафи:**

По кожному порушенню та винесеному покаранню КАС ФАУ виносить своє рішення, яке може збільшити покарання.

До моменту сплати грошового штрафу та відшкодування збитків фізична чи юридична особа до участі в змаганнях не допускається.

Штрафні санкції під час змагання:

#### **Види порушень:**

- Відсутність ліцензії Водія
- Відсутність ліцензій Учасника
- Відсутність мед.документів
- Відсутність страхового полісу
- Запізнення на адміністративну перевірку
- Непроходження тех.огляду
- Несплата стартового внеску
- Відсутність вогнегасника
- Запізнення на початок формування заїзду
- Три дисциплінарних зауваження
- Відсутність, порушення клейма тех.комісії
- Порушення правил руху по трасі
- Пересічення лінії фінішу після часу його закриття
- Запізнення на тех.огляд

#### **Застосуємі санкції:**

- відмова в реєстрації
- відмова в реєстрації
- відмова в реєстрації
- відмова в реєстрації
- відмова в реєстрації
- відмова в старті
- відмова в старті
- відмова в старті
- виключення із заїзду
- виключення із заліку
- виключення із заліку
- виключення із заїзду
- виключення із заїзду
- штраф 100 грн.

Відмова від офіційної реклами	штраф 100 грн.
Куріння в місцях змагання	зауваження+штраф 100 грн.
Неприсутність на нагородженні	штраф 500 грн.
Нетактовна поведінка з офіційними особами змагань	вилучення зі змагань
Введення в оману членів ГСК і КСК	вилучення зі змагань або 500 грн.
Не виконання вимог або введення в оману Організатора	штраф до 500 грн.
Езда в парк стоянке на мопедах, велосипедах, самокатах, роликowych коньках и т.п.	штраф до 200 грн.

КСК має повноваження зміни покарання на грошовий штраф.

### **Глава 3. Протести. Апеляції.**

**Наведені нижче регламентуючі умови, стосовно Учасників, Водіїв, заявок доповнюють та уточнюють визначення, що надані у НСК ФАУ (дивись Розділ XII, XIII) відносно змагань з картингу використовуються у дійсних Правилах і Додатках до них, у всіх Регламентах окремих змагань і мають загальне застосування.**

### **Розділ 4.**

#### **Глава 1. Забезпечення.**

**4.1.1.** Всі Учасники, Водії та механіки забезпечуються за особистий рахунок або рахунок організації, яка їх відряджає.

**4.1.2.** В разі фінансування змагань будь-якими організаціями умови забезпечення будуть доведені доповненням до Загального або вказані в Індивідуальному Регламентах.

#### **Глава 2. Реклама, телебачення, радіо, преса.**

**4.2.1.** Виключне право на показ змагань по телебаченню, освітлення в пресі, радіо та рекламі має ФАУ. Всі зацікавлені організації повинні укласти договори на кожний вид діяльності з КК ФАУ.

**4.2.2.** Секретаріат КК ФАУ має право передавати можливість укладення договорів з телебаченням, пресою, радіо та рекламодавцями Організаторам змагань (етапів).

#### **Глава 3. Спонсори.**

Спонсором ФАУ, розроблених нею програм, здійснюваних спортивно-масових та інших заходів може бути будь-яка організація, підприємство, відомство, тощо, які зацікавлені в розвитку картингу, шляхом укладання договору на взаємовигідних умовах з Секретаріатом КК ФАУ або уповноваженим ним структурними підрозділами, колективами і індивідуальними членами з обов'язковим повідомленням Секретаріата КК ФАУ в трьохдобовий термін після його підписання.

ВИМОГИ  
ДО СКЛАДАННЯ ДОКУМЕНТІВ ЗМАГАНЬ З КАРТИНГУ

Назва документу	Зміст документу	Підписи на документі
Підсумкові протоколи змагань	<p><b>Для особистого заліку у кожному класі, групі, формулі, у якому підбиваються підсумки змагань:</b></p> <p>Стартовий номер , прізвище та ім'я Водія, організація, що оформила ліцензію Водія, місто та наступні відомості:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- протоколи хронометражу кваліфікаційних змагань;</li> <li>- кількість пройдених кіл у перегонах;</li> <li>- місце у змаганні;</li> <li>- нараховані очки (якщо є).</li> </ul> <p><b>Для кожного командного заліку:</b></p> <p>Назва команди; прізвище та ім'я Водіїв команди; клас, група, формула у якій зараховуються очки у залік команди; місце, очки, які виборав Водій; сумарна кількість очок Водіїв команди; кількість очок з урахуванням вимог Індивідуального регламенту змагання; місце команди у змаганні; нараховані очки (якщо є).</p>	Директора перегонів, секретаря (головного секретаря) змагання, головного хронометриста, завірені печаткою Організатора.
Список Водіїв, Учасників та команд допущених до участі у змаганні	<p><b>Водій:</b> Прізвище та ім'я; номер ліцензії Водія; назва УТК, що оформив ліцензію Водія; місто; клас карта; стартовий номер; прізвище, ім'я (назва) відповідного Учасника.</p> <p><b>Учасник:</b> Прізвище, ім'я або назва (для Учасників – юридичних осіб); номер ліцензії Учасника; назва УТК, що оформив ліцензію Учасника; місто.</p> <p><b>Команда:</b> Назва; номер ліцензії Учасника - юридичної особи; прізвище та ім'я Водіїв команди та Учасника - фізичної особи, які заявлені на цьому змаганні.</p> <p><b>Водії та Учасники</b> – по класам, групам, формулам <b>Команди</b> – по заліках.</p>	Директора перегонів, секретаря (Головного секретаря) змагання, завірені печаткою Організатора.
Список офіційних осіб	Посада офіційної особи; прізвище, ім'я та по батькові; номер ліцензії	Директора перегонів, секретаря (Головного секретаря) змагання, головного хронометриста змагання, завірені печаткою Організатора
Список картів, допущених до змагання	Стартовий номер; прізвище та ім'я Водія; номер технічного паспорта; клас карта.	Директора перегонів, технічного комісара, завірені печаткою Організатора.