

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
26.09.2017		28.09.2017
14.11.2017	С изменениями	15.12.2017
21.03.2018	С изменениями	23.03.2018
13.11.2018	С изменениями	29.11.2018

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Оглавление

1.1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ .....	1
1.2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ .....	3
1.3. ПРИЗНАНИЕ И АККРЕДИТАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ СПОРТИВНЫХ ФЕДЕРАЦИЙ .....	3
1.4. ПРИМЕНЕНИЕ СПОРТИВНОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ. СТАБИЛИЗАЦИЯ РЕШЕНИЙ. ФОРМИРОВАНИЕ КАЛЕНДАРЯ. ....	4
1.5. СИМВОЛИКА РАФ.....	5
1.6. КОММЕРЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С АВТОМОБИЛЬНЫМ СПОРТОМ.....	5
1.7. СПОРТИВНЫЕ ПАРИ .....	5
1.8. КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ.....	6
1.9. ДЕКЛАРАЦИИ .....	7
1.10. БЕЗОПАСНОСТЬ .....	8

#### 1.1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

##### 1.1.1. Международная регламентация автомобильного спорта

**Международная автомобильная федерация (ФИА)** – единственная международная организация, имеющая право устанавливать и применять правила и регламенты в целях содействия проведению под ее эгидой соревнований по автомобильному спорту и управлению им.

ФИА является последней международной судебной инстанцией для разрешения конфликтных ситуаций, которые могут возникнуть в процессе применения установленных ФИА правил и регламентов.

##### 1.1.2. Национальная спортивная регламентация.

**Российская автомобильная федерация (РАФ)**, аккредитованная в полном соответствии с действующим национальным законодательством в области спорта как общероссийская спортивная федерация, разрабатывает национальную спортивную регламентацию по автомобильному спорту.

##### 1.1.3. Спортивный кодекс Российской автомобильной федерации.

Спортивный кодекс РАФ устанавливает правовые, технические, организационные и иные основы автомобильного спорта в России, термины и определения, права и обязанности организаторов, участников, пилотов, официальных лиц, участвующих в соревнованиях.

Спортивный кодекс РАФ не должен содержать каких-либо положений, нарушающих требования действующего российского законодательства в области спорта, Международного спортивного кодекса ФИА и иных официальных документов, изданных как федеральными органами власти и управления России, так и ФИА.

Спортивный кодекс РАФ не может служить основанием для запретов или воспрепятствования проведению соревнований или участию в них за исключением тех случаев, когда проведение соревнования не обеспечивает безопасности, как его участников, так и иных лиц.

#### **1.1.4. Руководство автомобильным спортом в России.**

Общероссийская общественная организация автомобильного спорта «Российская автомобильная федерация» ~~Российская автомобильная федерация~~, именуемая далее РАФ в соответствии с Федеральным Законом от 4 декабря 2007 года № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» (далее – ФЗ №329) аккредитована Исполнительным органом государственной власти в области физической культуры и спорта по виду спорта «автомобильный спорт».

Как аккредитованная спортивная федерация РАФ разрабатывает нормативы Единой Всероссийской спортивной классификации, вносит предложения по изменению Всероссийского реестра видов спорта, участвует в формировании и реализации Единого календарного плана межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий Федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта (ЕКП), нормативов выполнения и присвоения судейских категорий в соответствии с Положением о судьях и судейских коллегиях по видам спорта, создает Правила соревнований по автомобильному спорту, формирует и осуществляет подготовку спортивных сборных команд, участвует в предотвращении использования допинга в автомобильном спорте. Российская автомобильная федерация признана Международной автомобильной федерацией (ФИА) как единственный орган, правомочный управлять автомобильным спортом на всей национальной территории России в соответствии со Ст. 3.1. и 4 Устава ФИА, а также как прямой представитель ФИА, полномочный применять спортивную и техническую регламентацию на всей национальной территории, в том числе в отношении всех аспектов безопасности, предписываемых ФИА.

На основании вышеуказанных полномочий РАФ разрабатывает национальную спортивную регламентацию (правила) по автомобильному спорту и представляет её на утверждение Федеральному органу исполнительной власти в области физической культуры и спорта.

РАФ является национальным арбитром последней инстанции, уполномоченным разрешать споры, возникающие в отношении применения этих спортивных правил.

В силу своего членства в ФИА Российская автомобильная федерация приняла на себя обязательство чтить Международный спортивный кодекс ФИА (МСК ФИА) и соблюдать его.

#### **1.1.5. Цели деятельности РАФ**

Целями деятельности РАФ являются развитие автомобильного спорта, его пропаганда, организация, а также проведение спортивных мероприятий с целью подготовки и повышения квалификации спортсменов, членов спортивных сборных команд, привлечение к занятиям автомобильным спортом детей и автолюбителей.

Российская автомобильная федерация, как общероссийская спортивная федерация и полноправный член ФИА, реализует предоставленные ей права по руководству автомобильным спортом на всей территории России.

В соответствии Федеральным законом от 05.12.2007 №329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» РАФ представляет интересы своих членов, региональных отделений и федераций в органах государственной власти и управления, в иных организациях, а также в ФИА.

#### **1.1.6. Передача спортивных полномочий**

Российская автомобильная федерация в соответствии с действующим спортивным законодательством России и Уставом РАФ может передать часть своих полномочий на проведение соревнований по автомобильному спорту одному или нескольким региональным отделениям и федерациям - членам РАФ или иным физкультурно-спортивным организациям.

Максимальный срок передачи полномочий - три года.

#### **1.1.7. Отзыв полномочий.**

Российская автомобильная федерация может отменить передачу своих прав на проведение спортивных мероприятий, предусмотренных статьей 1.1.6 настоящего кодекса.

## **1.2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ**

Термины, определения и сокращения, приведенные в главе 2 СК РАФ «Номенклатура и определения», применяются и имеют единое значение в настоящем Кодексе, Приложениях к нему, во всех регламентирующих автомобильный спорт документах и приложениях к ним, а также во всех регламентах и положениях отдельных соревнований.

## **1.3. ПРИЗНАНИЕ И АККРЕДИТАЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ СПОРТИВНЫХ ФЕДЕРАЦИЙ**

Для того чтобы получить государственную аккредитацию в региональном органе исполнительной власти в области физической культуры и спорта, региональная федерация должна быть членом РАФ и получить от РАФ ходатайство о государственной аккредитации.

Рассмотрение заявки на вступление рассматривается Советом РАФ на основании заявления, к которому прилагаются копии устава и регистрационных документов о регистрации общественного объединения. Перечень и формы необходимых документов публикуются на официальном сайте РАФ [www.raf.su](http://www.raf.su).

Подаявая заявку на вступление, региональная федерация берет на себя обязательство соблюдать все правила и регламентацию РАФ и уплачивать ежегодный членский взнос и все другие платежи (взносы), предусмотренные РАФ.

## **1.4. ПРИМЕНЕНИЕ СПОРТИВНОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ. СТАБИЛИЗАЦИЯ РЕШЕНИЙ. ФОРМИРОВАНИЕ КАЛЕНДАРЯ.**

### **1.4.1. Национальная интерпретация правил:**

РАФ, как общероссийская спортивная федерация, решает любые вопросы, возникающие в пределах территории России, и касающиеся интерпретации настоящего Кодекса или своих нормативных документов.

**1.4.2.** РАФ, действуя в полном соответствии со своим Уставом, решением Совета РАФ назначает Совет РАФ по спорту и наделяет его такими полномочиями, которые устанавливаются настоящим Кодексом.

### **1.4.3. Изменения Кодекса:**

Совет РАФ оставляет за собой право изменять настоящий Кодекс и Приложения к нему.

### **1.4.4. Сообщения:**

Любые сообщения в РАФ должны направляться по адресу, указанному в официальных документах федерации.

Любые ответы на обращения должны направляться по адресу, указанному в обращении, а если обратившейся является обладателем лицензии РАФ или другой АСН, то на адрес, указанный в лицензии.

Любые сообщения Организатору или Оргкомитету будут направляться на адрес, указанный в заявке на получение разрешения на проведение соревнования или по его последнему известному адресу.

### **1.4.5. Внесение изменений в регламентирующие документы.**

РАФ может вносить в регламентирующие документы изменения, которые она сочтет необходимыми. Такие изменения должны быть опубликованы и вступить в действие в соответствии со следующими принципами:

#### **1.4.5.а. Безопасность.**

Изменения, которые направлены на обеспечение безопасности могут вводиться немедленно с момента опубликования без предварительного уведомления.

#### **1.4.5.б. Технические требования к автомобилям.**

Все изменения технических требований объявляются ~~до~~ не позднее 1 октября ноября текущего года и действуют с 1 января следующего года или с даты первой гонки сезона следующего года (в случае, если сезон начинается в декабре года объявления изменений). Исключение составляют изменения, которые, по мнению РАФ, могут оказать существенное влияние на техническую конструкцию и/или на баланс характеристик участвующих автомобилей, в таких случаях РАФ может оговорить иные сроки вступление в действие изменений технических требований.

#### **1.4.5.в. Правила проведения соревнований.**

Все изменения правил проведения соревнований объявляются до 1 октября текущего года и действуют с 1 января следующего года.

#### **1.4.5.г. Регламенты чемпионатов, первенств, кубков.**

Регламенты чемпионатов, первенств и кубков объявляются до 1 октября декабря текущего года и действуют с 1 января до 31 декабря. Изменения к ним публикуются как минимум за 20 дней до даты приема заявок для участия в соответствующих чемпионатах, первенствах и кубках ~~и ежегодно не позже 15 декабря~~. В случае нарушения указанных сроков действует предыдущая редакция документа.

#### **1.4.5.д. Спортивная и другая регламентация.**

Любые другие регламентирующие документы и изменения к ним, кроме поименованных в п. б), в) и г), публикуются не позднее, чем за (15) дней до начала приёма заявок для участия в соответствующем соревновании.

**1.4.6.** Более короткие сроки принятия изменений, помимо вышеуказанных, могут быть применены по решению Совета РАФ по спорту.

**1.4.6.** Временем официальной публикации документов, поименованных выше, считается время размещения на сайте РАФ [www.raf.su](http://www.raf.su) и/или в официальном бюллетене РАФ.

#### **1.4.7. Дата вступления в силу**

Положения настоящего Кодекса вступают в силу с 01 января 2018 года.

#### **1.4.8. Формирование Всероссийского спортивного календаря РАФ.**

Ежегодно до ~~1 августа~~ **30 сентября** текущего года РАФ представляет в Федеральный орган исполнительной власти в области физической культуры и спорта предложения по включению в ЕКП международных соревнований, а также официальных всероссийских и межрегиональных соревнований на следующий год.

Ежегодно до 1 ~~ноября~~ **декабря** РАФ формирует Всероссийский спортивный календарь РАФ.

Дополнения и изменения во Всероссийский спортивный календарь РАФ вносятся в течение года в установленном порядке. Изменения в ЕКП вносятся в порядке, предусмотренном регламентирующими документами Федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта России.

Если в течение спортивного сезона, любое соревнование, входящее составной частью в чемпионат, первенство, кубок отменяется, или его организация проводится с нарушением нормативной регламентации РАФ, то этот факт может учитываться РАФ при формировании календаря следующего года.

### **1.5. СИМВОЛИКА РАФ**

**Символика РАФ.** Описание логотипа и флага РАФ представлено в Уставе РАФ. Символика РАФ может использоваться юридическими и физическими лицами исключительно на спортивных соревнованиях, проходящих под эгидой и по регламентации РАФ.

В дополнение к символике РАФ, аккредитованные региональные Федерации – члены РАФ могут использовать свою символику на проводимых ими спортивных мероприятиях

### **1.6. КОММЕРЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С АВТОМОБИЛЬНЫМ СПОРТОМ**

**1.6.1.** Ни один организатор любого соревнования, проводимого под эгидой РАФ и по ее правилам, не может без предварительного письменного одобрения РАФ указывать или утверждать, что вышеупомянутое официальное соревнование прямо либо косвенно субсидируется или финансово поддерживается юридическим лицом.

**1.6.2.** Право связывать имя юридического лица с любым соревнованием, проводимым под эгидой РАФ и по ее правилам, принадлежит исключительно РАФ.

**1.6.3.** Положения данной главы могут быть дополнены другими регламентирующими документами РАФ.

**1.6.4.** Автомобили, участвующие в соревновании, могут нести на себе любой вид рекламы при соблюдении условий, что эта реклама:

- не противоречит законодательству России и регламентации ФИА и РАФ;

- не является политической и религиозной по сути;
- не противоречит нормам морали и этики;
- не является оскорбительной;
- не мешает визуальному обзору;
- не занимает мест, зарезервированных для наклеек и стартовых номеров соревнования.

Места для рекламы, расположенные на эмблемах соревнования и/или стартовых номерах резервируются под рекламу организатора. Такая реклама обязательна и Заявители не могут от нее отказаться. Запрещается включать в обязательную рекламу информацию о производителях автомобилей, шинах, топливе или маслах.

Регламентом многоэтапного соревнования может быть предусмотрено размещение на автомобилях соответствующей единой рекламы на всех этапах данного соревнования. Эта реклама также является обязательной и Заявители не могут от нее отказаться.

Любая другая реклама, предложенная организатором, может быть только необязательной. Отказ от нее не может повлечь штрафа в виде увеличения стартового взноса более чем в два раза по отношению к стартовому взносу, установленному с необязательной рекламой. Отказ Заявителя от необязательной рекламы производителей автомобилей, шин, топлива или масел не может повлечь за собой никакой дополнительной платы. Заявители, принимающие необязательную рекламу организатора должны зарезервировать места для нее.

## 1.7. СПОРТИВНЫЕ ПАРИ

### 1.7.1. Запрет делать ставки

Любое лицо, имеющее лицензию РАФ, ФИА, международную суперлицензию или свидетельство о регистрации в качестве команды, персонала, обслуживающего заявленных участников официальных соревнований, а также персонал организатора официального соревнования, включенного в раздел «автоспорт» ЕКП, не может прямо или через посредника делать ставки или заключать пари на заезд, этап или соревнование, являющегося составной частью спортивного соревнования, включенного в ЕКП, если они являются заинтересованными лицами в силу того, что участвуют в данном соревновании, или так или иначе связаны с ним.

### 1.7.2. Противодействие коррупции

Любое лицо, имеющее лицензию РАФ, ФИА, международную суперлицензию или свидетельство о регистрации в качестве команды, персонала, обслуживающего заявленных участников официальных соревнований, а также персонал организатора официального соревнования, включенного в ЕКП, не может:

- Предлагать или пытаться предлагать деньги или какие-либо льготы с целью повлиять в значительной степени на исход заезда, этапа или результаты соревнования, или же на спортивные результаты участников.
- Принимать деньги или какие-либо льготы с целью оказать значительное влияние на исход заезда, этапа или результаты соревнования, свои собственные спортивные результаты, а также на результаты других участников.

### 1.7.3. Раскрытие информации

Любое лицо, имеющее лицензию РАФ, ФИА, международную суперлицензию или свидетельство о регистрации в качестве команды, персонала, обслуживающего

заявленных участников официальных соревнований, а также персонал организатора официального соревнования, включенного в ЕКП, не может:

- предлагать или пытаться предлагать деньги или какие-либо льготы для получения привилегированной информации о соревновании с целью проведения или попытки проведения операции пари на этом соревновании до того, как такая информация станет общедоступной.
- передавать третьим лицам полученную в силу своей профессии или занимаемой должности привилегированную информацию о соревновании, с целью проведения или попытки проведения операции пари на этом соревновании до того, как такая информация станет общедоступной.

## **1.8. КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ**

### **1.8.1. Соблюдение правил РАФ и ФИА**

Любое лицо, имеющее лицензию (аккредитацию) РАФ, международную лицензию РАФ, международную суперлицензию, свидетельство о регистрации РАФ (далее – обладатель лицензии РАФ) или участвующее в том или ином качестве в спортивных соревнованиях (далее участник соревнований), обязуется соблюдать правила автомобильного спорта, нормы и санкции, установленные РАФ и ФИА, включая Международный спортивный кодекс ФИА, Спортивный кодекс РАФ, данное Приложение к нему и иные регламентирующие документы РАФ и ФИА.

### **1.8.2. Уважение целей и интересов РАФ**

Любой обладатель лицензии РАФ или участник соревнования обязуется:

- не преследовать никакие цели, противоречащие уставным целям РАФ;
- не наносить своими устными или письменными высказываниями, в том числе в СМИ и интернете, или действиями морального или материального ущерба РАФ, ее органам, членам или руководителям, и в целом интересам автомобильного спорта и ценностям, которые РАФ защищает.

### **1.8.3. Соблюдение решений РАФ и ФИА**

Все обладатели лицензий РАФ и участники соревнований обязуются соблюдать решения РАФ, ФИА и их органов и не предпринимать ничего, что противоречило бы интересам РАФ и ФИА.

Обладатели лицензии и участники соревнования, в случае несогласия с действиями/решениями РАФ обязуются действовать в соответствии со Спортивным кодексом РАФ.

### **1.8.4. Уважение прав обладателей лицензий**

Не допускаются в отношении обладателей лицензий РАФ и ФИА какое-либо ущемление их прав физического, профессионального или морального характера.

### **1.8.5. Обязательство вести честную борьбу.**

Все обладатели лицензий РАФ и участники соревнований не должны никоим образом нарушать принципы честного соревнования, допускать неспортивное поведение или пытаться, вопреки спортивной этике, повлиять на результат.

#### **1.8.6. Обязательство сотрудничества.**

Все обладатели лицензий РАФ и участники соревнований обязуются оказывать полное содействие в любых расследованиях дисциплинарного характера, которые проводит РАФ или ФИА.

#### **1.8.7. Злоупотребления**

РАФ не потерпит никакого вида злоупотреблений или агрессии в отношении официальных лиц, судей, зрителей и участников и примет самые суровые санкции в случае каких-либо нарушений.

### **1.9. ДЕКЛАРАЦИИ**

#### **1.9.1. Политика защиты детей**

Любой несовершеннолетний (не достигший 18 лет), рассматривается в целях данного кодекса как ребенок.

Здоровье и благополучие детей ставится превыше всего.

Запрещается какая-либо дискриминация детей независимо от их возраста, культуры, здоровья, пола, языка, расового происхождения, религиозных убеждений.

#### **1.9.2. Политика охраны здоровья и безопасности**

РАФ подтверждает свою приверженность высоким стандартам сохранения здоровья и безопасности при организации и занятии автоспортом.

Целенаправленная деятельность по охране здоровья и безопасности является залогом минимизации потенциальных рисков для официальных лиц, участников, волонтеров и зрителей в автомобильном спорте.

Для достижения и поддержания таких высоких стандартов в охране здоровья и безопасности, все соревнования должны быть организованы признанными РАФ Федерациями или Организаторами в полном соответствии с правилами, регламентами и требованиями РАФ, руководствуясь, где это необходимо, указаниями ФИА и при соблюдении соответствующих законов, действующих в Российской Федерации.

#### **1.9.3. Борьба с допингом в автомобильном спорте**

РАФ обязуется участвовать в предотвращении допинга в спорте и борьбе с ним.

Организаторы должны знать, что по требованию ФИА, РАФ или Национальной Антидопинговой организации может быть проведен допинг-контроль. Подробные правила проведения допинг-контроля изложены в соответствующих международных или национальных документах.

Наказания, предусмотренные Национальными антидопинговыми правилами, входят в компетенцию уполномоченного Антидопингового дисциплинарного агентства Российской Федерации.

#### **1.9.4. Политика в области охраны окружающей среды**

РАФ будет предъявлять требования, чтобы автоспорт был экологичным, чтобы минимизировать истощение естественных ресурсов и загрязнение окружающей среды.

В этих целях РАФ будет постоянно работать над совершенствованием требований, касающихся:

Уровня шума, производимого на автомобильных соревнованиях.

Загрязнения окружающей среды, возникающего при проведении автомобильных соревнований.

### **1.10. БЕЗОПАСНОСТЬ**

Участие в автомобильных соревнованиях в любом качестве, будь то спортсменом, судьей, официальным лицом, волонтером или в качестве обслуживающего персонала, несет в себе серьезный риск.

Постановлением Правительства РФ от 18.04.2014 № 353 утверждены «Правила обеспечения безопасности при проведении официальных спортивных соревнований», которые устанавливают порядок обеспечения организаторам официальных спортивных соревнований и собственниками (пользователями) объектов спорта общественного порядка и общественной безопасности при проведении соревнований.

В соответствии с положением ч. 1 ст. 20 ФЗ Федерального Закона от 04.12.2007 № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации», организаторы физкультурных мероприятий или спортивных мероприятий несут ответственность за организацию и проведение таких мероприятий.

При этом – ответственность за организацию и обеспечение безопасности спортивного мероприятия несет его организатор.

Спортивный организатор несет ответственность за включение в регламентирующие документы требований по обеспечению безопасности, разработанные РАФ.

РАФ призывает всех участников соревнований, в каком бы качестве они не выступали, предпринимать максимально возможные усилия для постоянного обеспечения своей собственной безопасности.

# СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

## ГЛАВА 2 НОМЕНКЛАТУРА И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
26.09.2017		28.09.2017
14.11.2017	С изменениями	15.12.2017
23.01.2018	С изменениями	23.03.2018
13.11.2018	С изменениями	29.11.2018
15.10.2019	С изменениями	30.10.2019
29.04.2020	С изменениями	14-18.05.2020
01.10.2020	С изменениями	07.10.2020

# СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ГЛАВА 2 НОМЕНКЛАТУРА И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

### Оглавление

#### 2.1. РЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРТА. ФЕДЕРАЦИИ. ОРГАНИЗАТОР. КАЛЕНДАРЬ .....3

Минспорт

ФИА

НАФ

РАФ

Региональная федерация автомобильного спорта

Совет РАФ по спорту

Апелляционный суд РАФ

Организатор спортивного мероприятия

Организатор спортивного соревнования

Право на организацию

Организационный комитет спортивного мероприятия

Промоутер

Спонсор

ВРВС

Всероссийский спортивный календарь РАФ (ЕКП, Региональный спортивный календарь)

#### 2.2. ДИСЦИПЛИНЫ АВТОСПОРТА.....5

Виды соревнований (Дисциплина автоспорта, Новая дисциплина)

Соревнование с общим стартом (Кольцевые гонки, Гонка на выносливость, Картинг, Дрэг-рейсинг, Кросс, Ралли-кросс)

Соревнования с отдельным стартом (Ралли, Любительское (Дорожное) ралли, Ралли-рейды, Горные гонки, Триал, Трофи-рейд, Автомногоборье)

#### 2.3. КЛАССИФИКАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ И СОРЕВНОВАНИЙ .....8

Спортивное мероприятие

Спортивное соревнование

Массовое (Любительское) спортивное мероприятие

Классификация соревнований (Многоэтапное соревнование, Этап, Международное соревнование, Национальное соревнование, Классифицируемые соревнования, Неклассифицируемые соревнования, Официальные соревнования России, Всероссийские соревнования, Межрегиональные соревнования, Официальные соревнования субъекта Федерации, Серии РАФ, Ограниченное соревнование, Закрытое соревнование)

Запрещенное соревнование

# СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

## ГЛАВА 2 НОМЕНКЛАТУРА И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

---

*Тренировочное мероприятие (УТС, Тест)*

*Иные мероприятия с участием автомобилей (Туристический автопробег, Встреча, Парад, Демонстрация)*

### **2.4. СОДЕРЖАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ ..... 11**

*Регламент соревнования*

*Программа*

*Начало соревнования*

*Завершение соревнования*

*Тренировка, практика, квалификация, разминка, ознакомление с трассой*

*Старт*

*Финиш*

*Гандикап*

*Итоговая классификация (окончательная и предварительная)*

### **2.5. ТРАССА..... 12**

*Территория (место проведения) соревнования/мероприятия*

*Маршрут*

*Трасса*

*Кольцевая трасса*

*Трек*

*Гоночная дорожка*

*Миля и километр*

*Контрольная линия*

*Линия старта*

*Линия финиша*

*Закрытый парк*

*Пит-лейн*

*Боксы*

*Паддок*

*Зоны ограниченного доступа*

### **2.6. УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЯ. ЗРИТЕЛИ..... 14**

*Участник соревнования (Заявитель, Представитель, Спортсмен, Профессиональный спортсмен, Экипаж, Пассажир, Механик, Команда, Спортивный судья, Иные официальные лица)*

*Зрители*

### **2.7. ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ..... 15**

*Лицензия*

*Реестр обладателей лицензий*

*Номера лицензий*

*Спортивное гражданство обладателя лицензии*

### **2.8. АВТОМОБИЛИ ..... 16**

*Классификация автомобилей*

*Рабочий объем двигателя*

*Спортивные транспортные средства (Спортивное наземное транспортное средство, Автомобиль (спортивный автомобиль), Спортивное специальное транспортное средство, Транспортное средство на несущем слое, Гибридный автомобиль, Карт, Гоночный автомобиль, Спортпрототип, Автомобиль Гранд Туринг, Автомобиль Туринг, Внедорожный автомобиль, Специально-кроссовый автомобиль, Полноприводной автомобиль, Грузовой автомобиль, Полноприводной грузовой автомобиль)*

*Идентичные автомобили,  
Автомобиль серийного производства, Двигатель серийного производства,  
Техническая регламентация  
Идентификация транспортных средств*

**2.9. САНКЦИИ. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ. .... 18**

*Спортивная санкция  
Протест  
Апелляция*

**2.10. РЕКОРДЫ..... 18**

*Рекорд  
Рекордная попытка  
Местный рекорд  
Рекорд России  
Мировой рекорд  
Абсолютный мировой рекорд  
Универсальный мировой наземный рекорд скорости  
Рекордсмен*

## **2.1 РЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРТА. ФЕДЕРАЦИИ. ОРГАНИЗАТОР**

**Министерство спорта Российской Федерации (Минспорт России):** Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере физической культуры и спорта, а также по оказанию государственных услуг (включая предотвращение допинга в спорте и борьбу с ним) и управлению государственным имуществом в сфере физической культуры и спорта.

**Международная автомобильная федерация (ФИА / FIA)** – единственная международная организация, имеющая право устанавливать и применять правила и регламенты в целях содействия проведению соревнований по автомобильному спорту и управлению им.

**НАФ (ASN):** национальная автомобильная федерация или национальный клуб, признанные ФИА в качестве единственного обладателя спортивных полномочий в стране. НАФ в России является Российская автомобильная федерация

**Российская автомобильная федерация (РАФ),** - Общероссийская общественная организация, аккредитованная в полном соответствии с действующим национальным законодательством в области спорта как общероссийская спортивная федерация по виду спорта «автомобильный спорт», наделенная, в том числе, правом организации и проведения национальных чемпионатов, первенств, кубков и иных официальных соревнований, включая международные.

РАФ является полноправным членом ФИА, пользуется всеми правами и несет все обязанности, установленные ФИА для национальных автомобильных федераций (НАФ).

РАФ является «parent ASN» для всех держателей лицензий РАФ.

**Региональная федерация автомобильного спорта** - общественное объединение, являющееся членом РАФ, либо структурное подразделение РАФ, аккредитованное

уполномоченным на то органом субъекта России по ходатайству РАФ и в полном соответствии с действующим национальным законодательством в области спорта. В силу своего членства в РАФ, аккредитованные региональные федерации автомобильного спорта принимают на себя обязательства соблюдать Устав РАФ и спортивные правила и регламенты, выпускаемые РАФ и ФИА, и подчиняться решениям РАФ. Права и обязанности региональной федерации автомобильного спорта устанавливаются действующим законодательством.

**Совет РАФ по спорту** – Спортивная комиссия в составе Российской автомобильной федерации.

**Апелляционный суд РАФ:** специально созданный РАФ орган, уполномоченный разрешать споры между членами и участниками РАФ и обладателями лицензий РАФ, прямо либо косвенно связанные с применением правил и регламентов, установленных либо одобренных РАФ.

**Организатор спортивного мероприятия** (далее организатор) - юридическое или физическое лицо, по инициативе которого проводится спортивное мероприятие и (или) которое осуществляет организационное, финансовое и иное обеспечение подготовки и проведения такого мероприятия.

**Организатор спортивного соревнования** (далее спортивный организатор) – юридическое лицо, утверждающее положение (регламент) о данном спортивном соревновании, определяющее условия допуска к участию в нем, условия проведения спортивного соревнования, порядок выявления участника (участников), показавшего лучший спортивный результат, календарный план его проведения, порядок его организационного, финансового и иного обеспечения, а также осуществляющее иные полномочия в соответствии с нормативными документами.

**Организационный комитет спортивного мероприятия** - лица, привлеченные организатором на официальном уровне для оказания ему содействия в подготовке и в проведении спортивного мероприятия.

**Промоутер** – лицо, оказывающее на договорной основе помощь организатору спортивного мероприятия в решении финансовых, юридических, рекламных и иных вопросов.

**Спонсор** – лицо, добровольно оказывающее материальную, финансовую, организационную либо иную поддержку проведению спортивного мероприятия.

**Всероссийский реестр видов спорта (ВРВС)** создан с целью систематизации видов спорта и спортивных дисциплин, культивируемых на территории Российской Федерации. По виду спорта, включённому в ВРВС, учреждения среднего и высшего профессионального образования в установленном порядке получают право готовить специалистов; спортивные школы в установленном порядке открывают отделения; в Единую всероссийскую спортивную классификацию в установленном порядке вводятся классификационные нормы, требования и условия выполнения спортивных разрядов и спортивных званий.

**Всероссийский спортивный календарь РАФ** – перечень всех соревнований по автоспорту, проходящих на территории РФ в соответствии с регламентацией РАФ.

Всероссийский спортивный календарь РАФ состоит их трех частей:

- всероссийские и межрегиональные соревнования, включаемые в ЕКП;

- соревнования серий РАФ, а также соревнования в новых дисциплинах, не имеющих кода ВРВС, включаемые в календарь РАФ;

- региональные и муниципальные соревнования, включаемые в спортивный календарь региональных аккредитованных федераций.

Всероссийский спортивный календарь РАФ публикуется на официальном сайте РАФ.

**Единый календарный план Федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта России (ЕКП).** Документом, определяющим перечень межрегиональных и всероссийских официальных спортивных мероприятий, перечень международных спортивных мероприятий, проводимых на территории Российской Федерации по автомобильному спорту, а также перечень международных спортивных мероприятий с участием российских спортсменов, является раздел «автоспорт» Единого календарного плана межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий Федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта (ЕКП).

**Региональный спортивный календарь** – соревнования, проходящие на территории соответствующего региона, включенные в Единый календарный план региональных физкультурных и спортивных мероприятий Регионального органа исполнительной власти в области спорта.

## **2.2 ДИСЦИПЛИНЫ АВТОСПОРТА**

### **2.2.1. Виды соревнований (виды дисциплин) автоспорта.**

Существуют различные виды соревнований автомобильного спорта, включающие в себя одну или несколько дисциплин автоспорта. Каждый вид соревнований автоспорта организуется и проводится по правилам, утверждаемым Федеральным органом исполнительной власти в области физической культуры и спорта.

В целях упрощения идентификации, в названиях дисциплин приведены применяемые ФИА названия на английском языке.

#### **Дисциплина автоспорта.**

Часть вида соревнований автомобильного спорта, имеющая отличительные признаки, проводимая по правилам вида соревнований автомобильного спорта в классах, группах, формулах (зачетных группах) автомобилей, поименованных в разделе «Автомобильный спорт» Всероссийского реестра видов спорта (ВРВС), утверждаемого в установленном порядке.

Спортивные звания и разряды присваиваются спортсменам за участие в соревнованиях в официально признанных дисциплинах, включенных в ВРВС.

**Новая дисциплина** – в инициативном порядке могут быть организованы соревнования в дисциплинах, не включенных в ВРВС, при условии, что правила их проведения одобрены РАФ.

**2.2.2. Соревнование с общим стартом** – Соревнование, в котором два или более автомобилей соревнуются между собой на трассе длиной более 200м, и в котором результат выступления участников оценивается по времени, которое они затратили на преодоление установленной дистанции. Победитель определяется в порядке пересечения линии финиша. В эту категорию соревнований входят кольцевые гонки,

спринты, слаломы, дрэг-рейсинг, ралли-кросс, картинг, кросс и другие подобные соревнования.

**Кольцевые гонки (Circuit races)**

Спортивное мероприятие, проводимое на замкнутой трассе с одновременным участием двух или более автомобилей, в котором определяющим фактором является скорость или пройденная за заданное время дистанция. К ним относятся также ледовые гонки, проводимые на замкнутой трассе, покрытием которой является лёд, и трековые гонки, проводимые на спидвейных трассах (две прямые соединенные полуокружностями) по снежно – ледяному или гаревому покрытию.

**Гонка на выносливость (Endurance Race)**

Кольцевая гонка продолжительностью более 90 минут с обязательными остановками и/или заправкой и/или заменами пилотов, что является ее составной частью.

**Картинг (Karting)**

Разновидность кольцевых гонок, в которых спортсмены принимают участие на автомобилях карт.

**Дрэг-рейсинг (гонки на ускорение) (Drag racing)**

Соревнование двух автомобилей на ровной и прямой трассе длиной 402,34м (201,2м) со стартом с места в котором победителем является автомобиль, первым пересекший линию финиша (не получивший пенализации).

**Дрифт**

Дисциплина автоспорта, в которой пилоты соревнуются в мастерстве прохождения участков гоночной трассы в постоянном управляемом заносе.

**Кросс (Autocross)** – Кольцевая гонка, трасса которой полностью или частично проложена по пересеченной местности, не имеющей твердого покрытия

**Ралли-кросс (Rallycross)**– разновидность кросса, трасса которой имеет в своём составе участки с различными типами покрытия.

**2.2.3. Соревнования с раздельным стартом** Соревнования, в которых основным для определения результата является точность соблюдения расписания и последовательности прохождения судейских пунктов, а также время, затраченное на прохождение дополнительных соревнований. К таким соревнованиям относятся ралли, ралли-рейды, трофи-рейды, триал, горные гонки, автомногоборье и составляющие его элементы. На протяжении всего маршрута (за исключением дополнительных соревнований):

- скорость никогда не может являться определяющим фактором для классификации;
- участники обязаны соблюдать Правила дорожного движения.

**Ралли (Rally)**- это спортивное соревнование с заданной средней скоростью, проводимое целиком или частично на дорогах общего пользования. Ралли состоит либо из одного общего для всех автомобилей маршрута или же из нескольких маршрутов, сходящихся в одном заранее указанном месте, за которым может далее следовать или не следовать общий маршрут.

Маршрут ралли может включать один или несколько специальных участков, т.е. соревнований, проводимых на дорогах, закрытых для общего пользования и которые вместе взятые определяют общие результаты ралли.

Неиспользуемые для спецучастков маршруты называются дорожными секциями, на которых скорость никогда не может являться определяющим фактором для классификации.

Соревнования, в которых частично используются дороги общего пользования, но включающие спецучастки на стационарных или полустационарных кольцевых трассах, которые составляют более 20% от общей протяженности маршрута ралли, должны рассматриваться по всем процедурным вопросам как кольцевые гонки.

**Любительское (Дорожное) ралли** (ралли 3-й категории), в отличие от ралли первой категории любительское ралли помимо дорожного соревнования, включает дополнительные соревнования, скорость прохождения которых не обязательно является главным фактором для определения результата. Специальные скоростные участки в любительском ралли не используются. В течение такого ралли (включая дополнительные соревнования) все участники должны соблюдать скоростные ограничения, установленные Правилами дорожного движения, действующими в Российской Федерации.

**Ралли-рейды (cross-country rally)** – внедорожное ралли, проходящее преимущественно по пересеченной местности и включающее в себя один или несколько специальных участков (СУ). В зависимости от протяженности маршрута и длительности соревнования подразделяются на бахи, ралли-рейды и марафоны.

- Баха (Baja) – это короткое соревнование, проводимое в один день (максимальная общая дистанция 600 км) или в два дня (максимальная общая дистанция 1000 км). Супер СУ может проводиться в дополнительный день. Максимальная суммарная дистанция всех СУ 800 км.
- Ралли-рейд (Cross-country rally) - соревнование, включающее в себя несколько специальных участков (СУ), маршрут которого покрывает часть территории одной или нескольких стран. Максимальная общая дистанция соревнования 3000 км. Продолжительность соревнования не более 8 дней.
- Марафон. (Marathon) – продолжительное соревнование. Минимальная общая дистанция соревнования 5000 км, минимальная суммарная дистанция СУ 3000км. Продолжительность соревнования не более 21 дня.

Марафон обязательно должен быть включен в международный календарь ФИА. В один год возможно проведение лишь одного марафона через каждый континент.

**Горные гонки (подъемы на холм) (Hill climb)**

Спортивное соревнование с отдельным стартом каждого автомобиля, проводимое на трассе, на которой линия финиша расположена выше линии старта. Определяющим фактором для итоговых результатов является время прохождения данной дистанции.

**Триал (Trial):**

Спортивное соревнование, проходящее на закрытой естественной или искусственной трассе, расположенной на сильно пересеченной местности и разделенной на зачетные секции, как правило, для полноприводных автомобилей (джип-триал) и грузовых автомобилей (трак-триал).

Основным соревновательным фактором триала является безошибочное преодоление препятствий, обозначенных расположенными на трассе курсовыми воротами за установленное время, не превышающее отведенный лимит.

**Трофи-рейд:**

Спортивное соревнование, проводимое по тяжелому бездорожью и включающее в себя один или несколько специальных участков (СУ). Продолжительность соревнования не превышает 150 часов, протяженность дистанции не превышает 500 км, а общая протяженность СУ не превышает 150км.

- Трофи-марафон – спортивное мероприятие, разновидность трофи-рейда, продолжительность которого превышает 150 часов и/или протяженность дистанции превышает 500км, и/или общая протяженность СУ превышает 150км.

**Автомногоборье**

Комплексное автомобильное соревнование, состоящее из набора различных элементов (автослалом, спринт, фигурное вождение, вождение на экономию топлива и прочее). Основным соревновательным фактором автомногоборья является безошибочное преодоление специально размеченных фигур за минимальное время.

## **2.3 КЛАССИФИКАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ И СОРЕВНОВАНИЙ**

**2.3.1. Спортивное мероприятие** – комплекс мероприятий в том числе неспортивного характера, но включающее в себя составной частью спортивное соревнование, а также учебно-тренировочные и другие мероприятия по подготовке к спортивным соревнованиям с участием спортсменов.

**2.3.2. Спортивное соревнование** – состязание среди спортсменов или команд в целях выявления участника, показавшего лучший спортивный результат, состязание с использованием автомобилей, имеющее соревновательную природу само по себе, либо соревновательный характер которому придан путем публикации результатов. Оно может состоять из заездов и финала, свободных тренировок, квалификационных заездов, либо разбито на части каким-либо иным образом, но в любом случае оно должно завершиться в течение одной спортивной встречи.

Спортивными соревнованиями считаются: кольцевые гонки, ралли, ралли-рейды, дрег-рейсинг, горные гонки, рекордные попытки, кросс и ралли-кросс, картинг, дрифт, трофи-рейды, триал или любые другие дисциплины соревнований, включенные по ходатайству РАФ в раздел «Автомобильный спорт» Всероссийского реестра видов спорта (ВРВС)

**2.3.3. Массовое (любительское) спортивное мероприятие** – мероприятие, имеющее все признаки спортивного соревнования, но проводимое по упрощённым правилам, направленное на повышение водительского мастерства и культуры вождения, проводимое в рамках Правил дорожного движения в котором скорость прохождения дистанции не всегда является определяющим фактором, и в котором принимают участие спортсмены на стандартных автомобилях. К ним относятся: любительское (дорожное) ралли, ралли на классических автомобилях, элементы, входящие в состав автомногоборья (слаломы, спринты, фигурное вождение, соревнование на экономию топлива, и прочее).

**Соревнование на классических автомобилях** – спортивное мероприятие, в котором участвуют автомобили старше 30 лет, как это определено регламентом соответствующего соревнования.

**2.3.4.** По разным признакам соревнования подразделяются на международные и национальные, классифицируемые и неклассифицируемые, многоэтапные и одноэтапные, всероссийские и региональные, открытые, ограниченные или закрытые.

**2.3.5. Многоэтапное соревнование** – спортивное соревнование, итоговый результат которого определяется по совокупности результатов, показанных на его отдельных этапах. Чемпионаты, первенства, кубки и серии считаются одним соревнованием, хотя их этапы, в свою очередь, также являются самостоятельными соревнованиями.

**2.3.6. Этап многоэтапного спортивного соревнования (этап)** – отдельное соревнование, составная часть многоэтапного соревнования, возможность участия в котором определяется участником самостоятельно.

**2.3.7. Международное соревнование:**

Соревнование, отвечающее международным требованиям, описанным в МСК ФИА и приложениях к нему, включенное в Международный спортивный календарь ФИА и открытое для обладателей лицензий разных НАФ.

Международные соревнования по статусу подразделяются на:

- Чемпионаты и Кубки Мира;
- Чемпионаты и Кубки Европы;
- Чемпионаты, Кубки и Трофеи ФИА;
- Международные серии ФИА;
- Зональные международные серии;
- Международные соревнования, не имеющие статуса ФИА;
- Международные зональные соревнования, не имеющие статуса ФИА.

**2.3.8. Национальное соревнование**

Любое спортивное соревнование, отвечающее требованиям ФЗ «О спорте», Правилам вида спорта «автомобильный спорт», утвержденным Минспортом России и данному кодексу, включенное в ЕКП и/или ВСК РАФ, открытое для заявителей и пилотов обладателей международных или национальных лицензий, выданных РАФ.

Национальные соревнования подразделяются на:

- Классифицируемые - официальные соревнования, включенные в ЕКП или в календарные планы субъектов Российской Федерации, муниципальных образований. Классифицируемые соревнования могут проводиться только в дисциплинах, включенных в ВРВС. Результаты, показанные в данном соревновании, признаются официально и могут служить основанием для получения спортивных разрядов/званий, и квалификационных категорий спортивных судей.
- Неклассифицируемые соревнования – соревнования, проводимые в соответствии с нормативными документами РАФ и включенные во Всероссийский спортивный календарь РАФ. Неклассифицируемые соревнования могут, в том числе, проводиться в дисциплинах, не включенных в ВРВС, Результаты такого соревнования не признаются официально для получения спортивных разрядов/званий, и квалификационных категорий спортивных судей.

**2.3.9. Классифицируемые соревнования**

- Официальные соревнования России – включенные в ЕКП Минспорта;
- Официальные соревнования субъекта Федерации – включенные в календарные планы физкультурных и спортивных мероприятий субъектов Российской Федерации;
- Муниципальные официальные соревнования – включенные в календарные планы муниципальных образований.

**2.3.10. Официальные соревнования России подразделяются на:**

Всероссийские соревнования:

- Чемпионаты России (далее ЧР) – спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов без ограничения верхней границы возраста;

- Кубки России (далее КР) – спортивные соревнования, проводимые среди спортсменов без ограничения верхней границы возраста и, как правило, в несколько этапов;
- Первенства России (далее ПР) – спортивные соревнования, проводимые при участии детей, подростков, молодежи с ограничением возраста участников спортивных соревнований в соответствии с ЕВСК.
- Другие всероссийские соревнования (далее ВС) - спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов, как без ограничения верхней границы возраста, так и в возрастных группах в соответствии с ЕВСК, если в таких соревнованиях принимают участие спортсмены, представляющие не менее 25% субъектов Российской Федерации.

Межрегиональные соревнования:

- Чемпионаты федеральных округов Российской Федерации (далее ЧФО) - спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов без ограничения верхней границы возраста, являющиеся отборочными к чемпионатам России, если в таких соревнованиях принимают участие спортсмены из субъектов Российской Федерации, представляющих один федеральный округ Российской Федерации;
- Первенства федеральных округов Российской Федерации (далее ПФО) - спортивные соревнования, проводимые при участии детей, подростков, молодежи с ограничением возраста участников спортивных соревнований в соответствии с ЕВСК, являющиеся отборочными к первенствам России, если в таких соревнованиях принимают участие спортсмены из субъектов Российской Федерации, представляющие один федеральный округ Российской Федерации;

**2.3.11. Официальные соревнования субъекта Федерации**

- Чемпионаты субъекта РФ – спортивные соревнования, проводимые при участии сильнейших спортсменов без ограничения верхней границы возраста.
- Кубки субъекта РФ – спортивные соревнования, проводимые среди спортсменов без ограничения верхней границы возраста и, как правило, в несколько этапов.
- Первенства субъекта РФ – спортивные соревнования, проводимые при участии детей, подростков, молодежи с ограничением возраста участников спортивных соревнований в соответствии с ЕВСК.

**2.3.12. Серии РАФ**

Классифицируемые и неклассифицируемые соревнования, спортивным организатором которых является РАФ, могут дополнительно иметь статус серии РАФ – Чемпионат РАФ, Кубок РАФ, Первенство РАФ, Трофей РАФ. Статус присваивается многоэтапному соревнованию решением Совета РАФ по спорту.

**2.3.13. Ограниченное соревнование.**

Соревнование может называться ограниченным, если для допуска к нему Заявители и пилоты должны удовлетворять особым условиям. В частности, соревнования, в которых участвуют только по приглашениям, являются Ограниченными соревнованиями.

**2.3.14. Закрытое соревнование.**

Закрытое соревнование разновидность ограниченного соревнования. Соревнование считается закрытым, если к участию в нем допускаются только члены клуба.

**2.3.15. Запрещенное соревнование:**

Запрещенное соревнование, это соревнование, по которому вынесено решение Совета РАФ по спорту о его запрещении. РАФ может запретить проведение любого

соревнования на территории России, не соответствующего настоящему Кодексу. Если такое соревнование является составной частью более крупного соревнования, на организацию которого было выдано разрешение, то это разрешение аннулируется.

Участие обладателя лицензии РАФ в запрещенном соревновании влечет за собой временную дисквалификацию.

**2.3.16. Тренировочное мероприятие** - мероприятие, направленное на совершенствование спортивного мастерства спортсменов. Может включать в себя теоретическую и организационную части, и иные мероприятия по подготовке к спортивным соревнованиям с участием спортсменов.

**Учебно-тренировочный сбор (УТС)** – тренировочное мероприятие - совокупность учебно-тренировочных занятий спортсменов/экипажей/команд по подготовке к участию в соревнованиях

**Тест** – тренировочное мероприятие, организуемое исключительно для проверки готовности спортивного транспортного средства к участию в соревнованиях.

**2.3.17. Иные мероприятия с участием автомобилей.**

**Туристический автопробег** (туристический слёт) (**Touring assembly**) – это групповое или индивидуальное мероприятие, движение на автомобилях по заданному маршруту, организуемое с единственной целью собрать участников в одном заранее определенном месте.

**Встреча**

Собрание участников и официальных лиц, с целью проведение либо одного, или нескольких соревнований, либо мероприятий несоревновательного характера, например, семинаров или брифингов, проводимых в определенное время и по одним правилам.

**Парад**

Представление группы автомобилей, движущихся на умеренной скорости.

**Демонстрация**

Показ возможностей одного или нескольких автомобилей.

## **2.4 СОДЕРЖАНИЕ СОРЕВНОВАНИЯ**

**2.4.1. Регламент соревнования (положение):**

Обязательный официальный документ, публикуемый организатором соревнования (см. статью 1.5) и регламентирующий детали его проведения (см. Главу 4 «Организаторы. Общие правила для организаторов»).

**2.4.2. Программа:**

Обязательный официальный документ, разрабатываемый организатором соревнования и содержащий информацию, необходимую для ознакомления с деталями его проведения (см. Главу 4 «Организаторы. Общие правила для организаторов»).

**2.4.3. Начало соревнования** - спортивное соревнование начинается со времени начала административных и/или технических проверок и включает в себя как тренировки, так и собственно соревнование.

**2.4.4. Завершение соревнования** - завершением спортивного соревнования считается наиболее позднее из нижеперечисленных событий:

- окончание сроков подачи протестов или апелляций либо завершение их рассмотрения;
- окончание административных проверок или технической инспекции, проведенных после соревнования в соответствии с данным Кодексом.

**2.4.5. Тренировка, практика, квалификация, разминка, ознакомление с трассой** – составляющие элементы соревнования, включенные в программу спортивного мероприятия

**2.4.6. Старт:**

Момент подачи стартовой команды одному или нескольким участникам при общем старте (см. Главу 5 «Трассы и места проведения соревнований»).

**2.4.7. Финиш:**

При наличии электронного хронометража, финишем считается момент пересечения линии финиша, зафиксированный датчиком электронного хронометража.

При ручном хронометраже, финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей частью спортивного автомобиля.

При наличии фотофиниша, в обоих случаях финишем считается момент пересечения линии финиша наиболее выступающей частью спортивного автомобиля, зафиксированный регистрирующей аппаратурой.

Порядок фиксации финиша должен быть указан в регламенте.

**2.4.8. Гандикап:**

Способ, излагаемый в регламенте соревнования, имеющий целью, насколько это возможно, уравнивать шансы соревнующихся. Применяются гандикапы двух видов - весовой и временной.

**2.4.9. Итоговая классификация:**

**Окончательная классификация:** результаты соревнования, подписанные спортивными комиссарами и опубликованные после завершения технической инспекции и/или всех решений спортивных комиссаров.

**Предварительная классификация:** результаты, подписанные руководителем гонки и главным секретарем, опубликованные после окончания конкретной сессии или самого соревнования. Эта классификация может быть изменена по решению спортивных комиссаров.

**2.4.10. Официальный список участников соревнования:**

Список заявителей и пилотов, прошедших необходимые проверки, допущенных к участию в соревновании.

**2.4.11. Официальное табло информации**

Служит для официальной публикации документов соревнования, предусмотренной правилами вида спорта. Официальное табло информации может быть реализовано как на материальном носителе, так и в цифровом виде. Обязательным условием служит возможность доступа к официальному табло у всех участников соревнования.

## **2.5 ТРАССА**

**2.5.1. Территория (место проведения) соревнования/мероприятия** – Одна или несколько территорий, отведенных для его проведения под контролем организатора и/или владельца(ев) данной территории, включая зоны общего доступа, места для зрителей, а также зоны ограниченного доступа. Спортивные соревнования проводятся на объектах спорта, а также территориях (местах проведения) специально

подготовленных для проведения официального спортивного соревнования, в том числе участки автомобильных дорог, площадей, улиц.

**2.5.2. Маршрут.** Путь, которым должны следовать участвующие в соревновании.

**2.5.3. Трасса** – гоночная дорожка вместе со всеми зонами вылета, барьерами или сооружениями безопасности, сетчатыми ограждениями и стенками.

**2.5.4. Кольцевая трасса.** Замкнутый маршрут, включающий как составную часть все сооружения, образующие единое целое, который начинается и заканчивается в одном месте, построенный специально, или приспособленный для проведения автомобильных гонок. Трасса может быть временной, полустационарной и стационарной в зависимости от характера сооружений и пригодности для соревнований.

**2.5.5. Трек**

Стационарная кольцевая трасса с максимум четырьмя поворотами, направленными в одну сторону

**2.5.6. Гоночная дорожка** (не спецучасток) – Часть трассы с покрытием поверхности или без него, по которой должны двигаться участники соревнования. Ее границей может быть кромка между ее поверхностью и прилегающим грунтом или нанесенная краской на твердой поверхности прерывистая или сплошная линия или установлены маркеры.

**2.5.7. Миля и километр:**

При переводе метрических мер в английские, и наоборот, следует принимать милю равной 1,609344 километра.

**2.5.8. Контрольная линия:**

Это линия, момент прохождения через которую автомобилем хронометрируется.

**2.5.9. Линия старта**

Начальная контрольная линия, как с хронометражем, так и без него.

**2.5.10. Линия финиша**

Линия финиша: конечная контрольная линия, обозначаемая линией (или плоскостью) финиша, как с хронометражем, так и без него.

**2.5.11. Закрытый парк**

Закрытый парк (ЗП): зона с ограниченным доступом и специальным режимом, находящаяся под контролем Организатора и официальных лиц, предусмотренная регламентом соревнования, куда Заявитель обязан привести свой автомобиль (свои автомобили) в соответствии с этим регламентом.

**2.5.12. Пит-лейн** – специально выделенный участок дорожного полотна, примыкающий к трассе и расположенный перед боксами, служащий для безопасного выезда на трассу и съезда с неё. Пит-лейн состоит из рабочей зоны, полосы движения и разделяющей их зоны безопасности.

**2.5.13. Боксы** - Зона, которая может быть предоставлена организатором участникам и их разрешенному персоналу для проведения обслуживания участвующих автомобилей в соответствии с дополнительным положением и имеющая прямой выход на пит-лейн.

**2.5.14. Паддок** – Предоставляемая организатором зона для парковки участвующих и вспомогательных автомобилей, а также для обслуживания участвующих автомобилей.

**2.5.15. Зоны ограниченного доступа** – части территории соревнования, куда ограничен вход лицам, не имеющим на то права. Они включают в себя, но, не ограничиваясь только этим:

- гоночная дорожка;
- трасса, включая зоны схода и элементы и ограждения безопасности;
- паддок;

- закрытый парк;
- сервисные парки или зоны;
- предстартовые зоны;
- боксы на кольцевых трассах;
- зоны, запрещенные для зрителей;
- зоны контроля (контрольные зоны на ралли);
- зоны, предназначенные исключительно для СМИ;
- зоны заправки топливом.

## **2.6 УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЯ. ЗРИТЕЛИ.**

**2.6.1. Участник соревнования** – пилот, механик, пассажир, представитель, иное лицо, принимающее в каком-либо качестве участие в соревновании:

**Заявитель** – юридическое или физическое лицо, принимающее участие в соревновании или попытке установления рекорда, обладающее лицензией заявителя и имеющее право заявлять для участия в соревновании пилотов, пассажиров, механиков и иной персонал, который должен быть внесен в заявку на участие в соревновании, в соответствии с регламентом этих соревнований.

**Представитель** – лицо, заявленное организатору соревнования Заявителем как официальное и обладающее всеми полномочиями, предоставленными такому представителю частным регламентом соревнования и иными документами РАФ. Полномочия представителя подтверждаются письменной доверенностью, оформленной надлежащим образом.

**Спортсмен (Пилот)** – лицо, управляющее спортивным автомобилем, обладающее действующей лицензией РАФ и допущенное до участия в соревновании (гонке). В некоторых дисциплинах автомобильного спорта несколько спортсменов объединяются в один экипаж, как это предусмотрено правилами.

**Профессиональный спортсмен / спортсмен-профессионал** – спортсмен, для которого занятия спортом являются основным видом деятельности и который получает в соответствии с контрактом заработную плату и иное денежное вознаграждение за подготовку к спортивным соревнованиям и участие в них.

**Экипаж** – двое или более спортсменов, обладающих действующими лицензиями РАФ, управляющих одним и тем же спортивным автомобилем и допущенные до участия в соревновании (гонке).

**Пассажир** - физическое лицо не моложе 12 полных лет на момент соревнования, не являющееся спортсменом, внесенное заявителем в заявку, которое может присутствовать в автомобиле в течение всего соревнования, если это предусмотрено правилами соревнования.

**Механик (гоночный инженер)** – лицо, официально заявленное организатору по установленной форме и оказывающее пилоту либо экипажу техническую поддержку во

время проведения соревнования в таком объеме и по таким правилам, которые установлены правилами соревнования, частным регламентом и/или иными документами РАФ.

**Команда** – несколько пилотов или экипажей, заявленных по одной действующей лицензии Заявителя и под одним названием для участия в командном зачете одного соревнования, нескольких соревнований, чемпионатов, кубков.

**Спортивный судья** - физическое лицо, уполномоченное организатором спортивного соревнования обеспечить соблюдение правил вида спорта и положения (регламента) о спортивном соревновании, прошедшее специальную подготовку и получившее соответствующую квалификационную категорию и лицензию.

**Иные официальные лица** соревнования – лица, специально назначаемые и инструктируемые организатором для исполнения определенных функций, обеспечивающие проведение соревнования и действующие в соответствии с регламентирующими документами РАФ.

**2.6.2. Зрители** - физические лица, находящиеся в месте проведения официального спортивного соревнования, не являющиеся его участниками и иным образом не задействованные в проведении такого соревнования, в том числе в обеспечении общественного порядка и общественной безопасности при проведении такого соревнования.

## **2.7 ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ**

### **2.7.1. Лицензия:**

Лицензия - это регистрационное свидетельство РАФ, выдаваемое юридическому или физическому лицу (заявителю, пилоту, команде, механику, официальному лицу соревнований, организатору, трассе и т.п.), необходимое для участия в каком-либо качестве в соревновании, или в попытке установления рекорда, регламентированных настоящим Кодексом.

**Лицензия Заявителя** - лицензия, позволяющая физическому или юридическому лицу заявлять пилотов и автомобили для участия в соревновании.

**Лицензия Пилота** – лицензия, позволяющая заявленному спортсмену управлять автомобилем в ходе соревнования. В дисциплинах, где в каждом автомобиле участвуют два или три пилота на равных правах, каждый из них должен иметь вышеупомянутую лицензию.

**Лицензия Команды** - регистрационное свидетельство, позволяющее участвовать в командном зачете соревнования.

**Лицензия Механика** - лицензия, позволяющая участвовать в соревновании в качестве Механика.

Подробно правила лицензирования Заявителей, Пилотов и Механиков изложены в главе 6 «Документы для участия в соревновании».

**Лицензия спортивного судьи РАФ** – это регистрационное свидетельство, выдаваемое спортивному судье по автомобильному спорту, подтверждающее его квалификацию.

Подробно правила лицензирования спортивных судей и иных официальных лиц изложены в Приложении 5 СК РАФ «Общие правила выдачи лицензий официальных лиц РАФ».

**Лицензия Организатора** – документ, подтверждающий право обладателя организовывать соревнование, включенное в Всероссийский спортивный календарь РАФ.

**Лицензия на трассу** – письменное одобрение трассы со стороны ФИА или СИК-ФИА (Международная лицензия) или РАФ (Национальная лицензия). Подробно вопросы лицензирования трасс изложены в главе 5 «Трассы и места проведения соревнований».

**2.7.2. Реестр обладателей лицензий:**

Ведущийся РАФ список физических и юридических лиц, которые получили в РАФ какую-либо лицензию.

**2.7.3. Номера лицензий:**

Все лицензии имеют номер, который вносится в реестр.

**2.7.4. Спортивное гражданство обладателя лицензии:**

Заявитель или пилот, получивший лицензию той или иной НАФ, принимает в автомобильном спорте на период действия этой лицензии гражданство этой НАФ.

Заявитель или пилот, принявший таким образом Российское гражданство, обязан нести на своем автомобиле национальный флаг России.

Пилоты, участвующие в чемпионатах мира ФИА, сохраняют свое гражданство по паспорту во всех официальных документах и информационных бюллетенях, и на церемонии награждения (см. МСК ФИА)

## **2.8 АВТОМОБИЛИ**

**2.8.1. Классификация автомобилей:** объединение автомобилей в группы, по рабочему объему двигателя или любым иным характеристикам.

**2.8.2. Рабочий объем двигателя:** объем, образуемый в цилиндре (или цилиндрах) двигателя между крайними верхним и нижним положениями (возвратно-поступательно движущихся) поршня или поршней. Этот объем выражается в кубических сантиметрах, и при его расчете число «Пи» ( $\pi$ ) принимается равным 3,1416.

**2.8.3. Спортивные транспортные средства:**

**2.8.3.1. Спортивное наземное транспортное средство:**

Под ним понимается аппарат для участия в спортивных соревнованиях, приводимый в движение своими собственными средствами и передвигающийся с постоянной опорой на землю (или лед) с помощью либо несущих механических устройств, либо опосредовано, при этом движущая сила и система управления данного средства постоянно и полностью контролируются находящимся на его борту пилотом.

**2.8.3.2. Автомобиль (спортивный автомобиль):**

Это наземное транспортное средство для участия в спортивных соревнованиях, передвигающееся с помощью не менее четырех не расположенных на одной линии колес с постоянным контактом с земной поверхностью (льдом), из которых не менее двух служат для управления движением, и не менее двух являются ведущими. В зависимости от типа соревнования могут использоваться взаимозаменяемые с термином автомобиль другие названия, но, не ограничиваясь ими, например, легковой автомобиль, грузовик, карт, специально-кроссовый автомобиль и др.

**2.8.3.3. Спортивное специальное транспортное средство:**

Транспортное средство для участия в спортивных соревнованиях, имеющее не менее четырех колес, перемещение которого обеспечивается не при помощи колес.

**2.8.3.4. Транспортное средство на несущем слое** для участия в спортивных соревнованиях: транспортное средство, которое при перемещении опирается на земную поверхность (лёд) посредством сжатия находящегося под ним слоя воздуха.

**2.8.3.5. Гибридный автомобиль** – Автомобиль, использующий два или несколько различных источников энергии для своего движения.

**2.8.3.6. Карт** – Небольшое четырехколесное гоночное транспортное средство с жесткой рамой без подвески. Двигатель приводит в движение только задние колеса, соединенные между собой неразрезной задней осью без дифференциала. Пилот располагается сидя лицом вперед.

**2.8.3.7. Гоночный автомобиль** – Одноместный гоночный автомобиль с открытыми колесами, построенный исключительно для участия в гонках, проводимых на специальных кольцевых трассах.

**2.8.3.8. Спортпрототип** - Двухместный открытый или закрытый автомобиль, построенный с единственной целью участвовать в гонках, проводимых на кольцевых трассах.

**2.8.3.9. Автомобиль Гранд Туринг (ГТ) Grand Touring Car (GT)** – Открытый или закрытый автомобиль с одной дверью с каждой стороны и минимум двумя сидениями по одному с каждой стороны от центральной осевой линии автомобиля. Эти два сидения должны пересекаться одной и той же поперечной плоскостью. Автомобиль должен иметь Одобрение для движения по дорогам общего пользования, и быть адаптирован для гонок на кольцевых трассах или треках.

**2.8.3.10. Автомобиль Туринг Touring Car** – Автомобили серийного производства, выпущенные в количестве не менее 2500 идентичных экземпляров за 12 месяцев подряд, имеющие не менее четырех мест для взрослых, цельную несъёмную крышу и не менее двух дверей по одной с каждой стороны, внутренние размеры которого не менее, чем установлены правилами омологации ФИА для группы А.

**2.8.3.11. Внедорожный автомобиль Cross Country Vehicle** – Автомобиль, конструктивно предназначенный производителем в том числе для внедорожного использования.

**2.8.3.12. Специально-кроссовый автомобиль (СКА)** – автомобиль, конструктивно предназначенный для участия в соревнованиях по кроссу.

**2.8.3.13. Полноприводной автомобиль** – автомобиль с колесной формулой 4 x 4, конструктивно предназначенный для участия в соревнованиях по ралли-рейдам, кроссу, триалу или трофи-рейдам.

**2.8.3.14. Грузовой автомобиль** – Двухосный дорожный тягач, или автомобиль, предназначенный для перевозки грузов максимальной массой более 3,5 тонн. Общая форма тягача/грузового автомобиля должна соответствовать форме допущенного для движения по общественным дорогам транспортного средства для перевозки товаров/грузов, в том числе, «пятым колесом» седельного тягача или грузовой платформой.

**2.8.3.15. Полноприводной грузовой автомобиль** – Грузовой автомобиль с колесной формулой 4 x 4 или 6 x 6, конструктивно предназначенный производителем в том числе для внедорожного использования.

**2.8.4. Идентичные автомобили** – Автомобили одной производственной серии и с одинаковым кузовом (снаружи и внутри), одинаковыми механическими компонентами

и одинаковым шасси (даже если это шасси может являться составной частью кузова в случае монокока или безрамной конструкции).

**2.8.5. Автомобиль серийного производства** – Автомобиль, выпущенный в количестве, определяемом правилами омологации и/или технической регламентацией к данной категории автомобилей.

**Двигатель серийного производства** – Двигатель, серийно устанавливаемый на автомобили серийного производства.

**2.8.6. Техническая регламентация** – Комплект одобренных РАФ технических требований (описаний), определяющих параметры автомобиля для участия в конкретном соревновании или серии соревнований

**2.8.7. Идентификация транспортных средств.** На транспортных средствах в ходе соревнования должны находиться хорошо различимые номера и другие маркировки, отвечающие требованиям регламента соревнования

## **2.9 САНКЦИИ. ПРОТЕСТЫ. АПЕЛЛЯЦИИ.**

**2.9.1. Спортивная санкция** - мера ответственности за нарушение субъектом физической культуры и спорта правил вида спорта, положений (регламентов) спортивных соревнований, антидопинговых правил, норм и требований, утвержденных ФИА или РАФ, организаторами спортивных соревнований.

**2.9.2.** Санкции, которые могут применяться к членам и участникам РАФ и обладателям лицензий РАФ изложены в Главе 3 «Судебно-дисциплинарные вопросы».

**2.9.3. Протест** – Официальная жалоба, подаваемая Заявителем в определенный промежуток времени в отношении действия или упущения со стороны другого участника, или официального лица, или в отношении правомочности участия другого автомобиля.

**2.9.4. Апелляция** – Официальная жалоба, подаваемая в ограниченный период времени Заявителем на решение, действие или упущение со стороны официального лица во время соревнования. Если обжалуется решение по протесту, то конкретный Заявитель должен быть или:

- Стороной – участником происшествия, которое стало причиной решения, или
- Стороной, подавшей протест, который стал причиной решения, или
- Стороной, подвергшейся наказанию.

## **2.10 РЕКОРДЫ**

### **2.10.1. Рекорд:**

Наивысший результат, полученный при соблюдении специальных, предусмотренных правилами, условий (см. «Правила для осуществления рекордных попыток»).

### **2.10.2. Рекордная попытка:**

Разрешенное соревнование, в котором каждый участник может выбрать свое собственное время для получения результата, в рамках отведенного регламентом периода.

Попытка побить в соответствии с Кодексом местный, национальный, мировой, абсолютный мировой или универсальный мировой рекорд.

### **2.10.3. Местный рекорд:**

Признанный РАФ рекорд независимо от национальной принадлежности Заявителя, установленный на одобренной РАФ постоянной или временной трассе.

**2.10.4. Рекорд России:**

Рекорд, установленный или превзойденный в соответствии с разработанными РАФ правилами на территории России либо на территории другой НАФ с согласия последней. Рекорд России называется рекордом в классе, если он представляет наивысшее достижение в одном из классов, на которые подразделяются транспортные средства, допущенные к попытке установления рекорда, или абсолютным, если он представляет наивысшее достижение без учета класса.

**2.10.5. Мировой рекорд:**

Наивысший результат, полученный при соблюдении специальных, предусмотренных Приложением D МСК ФИА, условий. Международные рекорды подразделяются на рекорды для автомобилей и для специальных автомобилей.

**2.10.6. Абсолютный мировой рекорд:**

Рекорд, признанный ФИА в качестве наивысшего достижения показанное автомобилем на определенную дистанцию или время, без учета его категории, класса, группы или другого подразделения.

**2.10.7. Универсальный мировой наземный рекорд скорости:**

Рекорд, признаваемый ФИА, как наилучший результат со стартом с хода, на дистанцию 1 километр или 1 милю, достигнутый автомобилем без учета его категории, класса или группы.

**2.10.8. Рекордсмен (обладатель рекорда):**

Если рекорд установлен во время индивидуальной рекордной попытки, его обладателем считается Заявитель, подавший заявку на проведение такой попытки и получивший соответствующее разрешение.

Если рекорд установлен во время соревнования, его обладателем считается Заявитель, под чьим именем был заявлен автомобиль, показавший рекордный результат.

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
26.09.2017		28.09.2017
14.11.2017	С изменениями	15.12.2017
21.03.2018	С изменениями	23.03.2018
13.11.2018	С изменениями	29.11.2018
23.04.2019	С изменениями	25-30.06.2019
15.10.2019	С изменениями	30.10.2019
01.10.2020	С изменениями	07.10.2020

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ГЛАВА 3 СУДЕБНО-ДИСЦИПЛИНАРНЫЕ ВОПРОСЫ

#### Оглавление

3.1. ОБЩАЯ ЧАСТЬ.....	1
3.2. САНКЦИИ.....	2
3.3. ПЕНАЛИЗАЦИЯ.....	4
3.4. ДЕНЕЖНАЯ ПЕНАЛИЗАЦИЯ.....	4
3.5. ИСКЛЮЧЕНИЕ. ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ.....	5
3.6. ПУБЛИКАЦИЯ РЕШЕНИЯ О НАКАЗАНИИ.....	8
3.7. КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ /НАРУШЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ.....	8
3.8. КОНТРОЛЬ ТОПЛИВА И ШИН.....	8
3.9. ПРОТЕСТЫ.....	9
3.10. ПРАВО ПЕРЕСМОТРА.....	11
3.11. АПЕЛЛЯЦИИ.....	12
3.12. СУДЕБНЫЕ РАСХОДЫ.....	14
3.13. ПУБЛИКАЦИЯ РЕШЕНИЯ СУДА.....	14

### 3.1. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

**3.1.1.** РАФ привлекает к ответственности согласно своим правилам обладателей любых действующих лицензий РАФ, иных официальных лиц, статус которых определен частными регламентами соревнований, умышленно либо по неосторожности допустивших нарушения одного или нескольких положений настоящего Кодекса, нормативных документов РАФ, включая регламенты отдельных соревнований.

**3.1.2.** Любое нарушение должно быть тщательно расследовано официальными лицами РАФ, в компетенцию которых входит такое расследование и документально

подтверждено. Материалы аудио и видеозаписей признаются РАФ допустимыми доказательствами.

**3.1.3.** Решение о применении санкций должно быть принято и доведено до сведения наказанного лица не позднее 100 календарных дней с момента официального опубликования результатов соревнования, на котором было зафиксировано нарушение.

**3.1.4.** РАФ по собственной инициативе, вне зависимости от положений настоящего Кодекса, наличия либо отсутствия официального расследования, может инициировать по письменному предложению или докладу представителей РАФ, спортивных комиссаров, назначенных РАФ, комитетов РАФ, собственное расследование, по результатам которого может быть принято решение о применении санкций к виновному лицу или лицам.

**3.1.5.** Любое наказание может быть обжаловано в Апелляционном суде РАФ.

**3.1.6.** РАФ заявляет, что будет неукоснительно соблюдать требования национальных нормативных документов по борьбе с допингом, Всемирный антидопинговый кодекс, постоянно бороться с любыми проявлениями допинга в автомобильном спорте.

**3.1.7.** РАФ гарантирует, что при поступлении сообщений из национального антидопингового агентства, Всемирного допингового агентства о выявленных фактах применения допинга спортсменами, находящимися под юрисдикцией РАФ, к виновным будут приняты самые жесткие меры наказания, вплоть до пожизненной дисквалификации.

## **3.2. САНКЦИИ**

К лицам, допустившим нарушение Приложения 1 СК РАФ «Этический Кодекс РАФ», применяются санкции в соответствии со статьями 3.2.1. -3.2.4 и 3.2.6 - 3.2.8. Спортивного кодекса РАФ.

Нарушение Правил дорожного движения, повлекшее за собой изъятие водительского удостоверения на право управления автомобилем, противоречит имиджу автомобильного спорта и ценностям, которым привержена РАФ, является нарушением настоящего Кодекса и влечёт за собой временную дисквалификацию пилота, действующую до момента возврата водительского удостоверения.

**3.2.1.** Нарушениями Спортивного кодекса Приложения 1 СК РАФ «Этический Кодекс РАФ», уставных, либо иных нормативных документов РАФ, включая регламенты отдельных соревнований, помимо означенных выше, признаются:

- Получение официальным лицом, статус которого определен регламентом соревнованию, лично или через посредника любых выгод имущественного характера за действие либо бездействие в пользу взяткодателя, либо представляемых им лиц.
- Получение взятки или ее вымогательство также признается грубым нарушением.
- Любое умышленное действие с целью подачи заявки или участия в соревновании:
  - автомобиля, который не имеет на это права, или
  - лица, не имеющего должной лицензии для данного соревнования.
- Любое непристойное поведение или действие обманного характера, или иное деяние, наносящее ущерб интересам любого соревнования или всему автомобильному спорту в целом.

- Любое незаконное действие или намерение, противоречащее или противоположное целям и задачам государственной политики в области автомобильного спорта, целям и задачам РАФ.
- Любое неподчинение флаговым сигналам или указаниям судей
- Нарушение «кодекса поведения», употребление алкоголя, наркотических веществ, применение допинга, а также курение на территории соревнования.
- Опасный стиль вождения автомобиля, и/или несоответствующий принципам грамотного управления автомобилем.
- Оскорбительные слова или действия, применение физической силы, или угроза ее применения на территории проведения соревнования.
- Организация, пропаганда [рекламирование], подача заявки, участие в качестве пилота, официального лица или в любом ином качестве в соревновании, организованном не в полном соответствии с требованиями настоящего Кодекса либо действующего российского законодательства о спорте.
- Любой отказ или неспособность без объективной причины выполнять решения ФИА или РАФ.
- Любое незаконное и необоснованное устное или письменное выражение, или действие, наносящее моральный ущерб ФИА, РАФ, ее органам, членам или руководителям.
- Отказ по необоснованной причине сотрудничать в проведении расследования нарушения (нарушений).

**3.2.2.** Если не сказано иного, наказуемы любые нарушения и упущения, равно как и попытки их совершить, независимо от того, допущены они намеренно или по неосторожности.

**3.2.3. Несовершенные платежи** - в случае невнесения законно установленного платежа РАФ или организаторам соревнований, действие лицензии приостанавливается до полной уплаты установленной суммы и обоснованно рассчитанной пени.

**3.2.4.** Любое физическое или юридическое лицо, участвующее в нарушении в качестве исполнителя (вдохновителя) или сообщника, также подлежит наказанию.

**3.2.5.** Срок давности по нарушениям или упущениям составляет 100 календарных дней и его отсчет начинается:

- со дня совершения нарушения или упущения;
- со дня последнего нарушения или упущения, если их было несколько или они повторялись;
- со дня, когда лицо прекратило участвовать в продолжающемся нарушении или упущении.

**3.2.6.** Однако, во всех случаях, когда нарушение или упущение было умышленно скрыто от спортивных комиссаров, РАФ, отсчет срока давности ведется со дня, когда спортивным комиссарам, РАФ стало известно о документально подтвержденных фактах нарушения или упущения.

Срок давности прерывается в случае начала преследования или расследования.

**3.2.7.** Виды наказаний (в порядке увеличения строгости):

- замечание (выговор или общественное порицание);
- денежная пенализация;
- аннулирование времени квалификации;
- штрафное время (пенализация, выраженная в единицах времени) или штрафной круг;

- изменение позиции или места на стартовой решетке;
- старт в гонке из Пит-лейна;
- проезд через Пит-лейн (drive through);
- остановка на Пит-лейне (stop & go);
- отказ в старте;
- исключение из соревнования;
- аннулирование результата соревнования (части соревнования, заезда);
- временная дисквалификация;
- дисквалификация.

**3.2.8.** Любая из вышеуказанных санкций может быть наложена только после проведения необходимого исследования всех обстоятельств (наведения справок), а в трех последних случаях, - после приглашения данного лица на заседание, на котором оно могло бы лично, либо через представителя, выступить в свою защиту.

**3.2.9.** В чемпионатах, первенствах и кубках России, где регламентом предусматривается такое наказание, к виновному может быть применено наказание в виде снятия очков, которые он имеет в общей классификации соревнования, а также применение спортивного наказания на последующем соревновании.

### **3.3. ПЕНАЛИЗАЦИЯ**

**3.3.1** Любой промоутер, организатор, официальное лицо, заявитель, участник, пассажир, пилот, механик или любое другое лицо, допустившее нарушение положений Кодекса, или любых условий, касающихся разрешения на организацию соревнования или любых указаний участникам или любых специальных правил трека, может быть наказан.

**3.3.2** Нарушения, допущенные заявителями или пилотами, могут караться денежной пенализацией (пеней) или иным наказанием, которое могут налагать спортивные комиссары соревнования или РАФ, как указано в последующих статьях.

**3.3.3** Совет РАФ по спорту может применять к заявителям или пилотам следующие виды наказаний:

- временная дисквалификация на один или более этапов,
- денежная пенализация (пеня),
- аннулирование очков в классификации.

При этом очки не могут аннулироваться отдельно для пилотов и заявителей, кроме исключительных обстоятельств.

**3.3.4** Эти наказания могут накапливаться (суммироваться) или применяться с отсрочкой исполнения вынесенного решения.

**3.3.5** Решение, принятое коллегией спортивных комиссаров соревнования, подлежит немедленному исполнению, независимо от поданной апелляции, если дело касается безопасности, неприличного поведения или нарушения со стороны заявителя при подаче заявки для участия в соревновании или же когда в ходе соревнования этот же заявитель допустил новое нарушение, за которое предусмотрено наказание в виде исключения.

**3.3.6** Однако, из соображений предосторожности, при подаче апелляции (за исключением вышеуказанных случаев), действие пенализации приостанавливается. В частности, для того, чтобы определиться с применением правила гандикапа, влияющего на участие в последующем соревновании. Приостановка пенализации не дает права

заявителю и пилоту подниматься на подиум или участвовать в церемонии награждения, фигурировать в официальной классификации соревнования на месте, отличном от того, какое было бы в случае применения санкции, если только они не выиграют в Апелляционном суде и их права не будут восстановлены.

**3.3.7** Такие наложенные пенализации, как проезд (drive through) и остановка на пит-лейне (stop and go), а также некоторые санкции, особо оговоренные в регламентах чемпионатов ФИА или РАФ, обжалованию не подлежат.

Примечание. Наказания как проезд (drive through) и остановка на пит-лейне (stop and go) являются необратимыми, и применять их необходимо в исключительных случаях.

### **3.4. ДЕНЕЖНАЯ ПЕНАЛИЗАЦИЯ**

**3.4.1.** Денежная пенализация может быть наложена на любого заявителя, пилота, или пассажира, которые не соблюдают требований регламента или указаний официальных лиц соревнования.

**3.4.2.** Распоряжение о наложении денежной пенализации может быть выдано спортивными комиссарами или непосредственно РАФ не позднее 100 календарных дней с момента совершения нарушения, за которое лицо подвергается этой пенализации. В любом случае, при наложении пенализации спортивными комиссарами, он не может превышать определенную сумму, ежегодно устанавливаемую РАФ. Кроме того, денежная пенализация может быть наложена только согласно коллективного решения всех спортивных комиссаров, а не одного из них.

**3.4.3. Максимальная сумма денежной пенализации,** налагаемая спортивными комиссарами: До тех пор, пока в настоящем Кодексе или на официальном сайте РАФ [www.raf.su](http://www.raf.su) не будет опубликовано иное, максимальная сумма денежной пенализации, которая может быть наложена спортивными комиссарами на одного заявителя, составляет 100.000 рублей.

**3.4.4. Ответственность за уплату денежной пенализации:** Ответственность за уплату денежной пенализации, наложенной на пилотов, пассажиров и т.п., несут заявители, заявившие их на соревнование.

**3.4.5. Срок уплаты денежной пенализации:** Денежная пенализация должна быть внесена в РАФ, в течение времени, указанного в распоряжении о наложении этой пенализации, но не более, чем через 5 банковских дней после её наложения.

**3.4.6.** Любая задержка платежа приведет к временной дисквалификации до момента внесения суммы денежной пенализации.

**3.4.7. Использование средств, поступивших от внесенных денежных пенализаций.** Средства от всех внесенных денежных пенализаций передаются в РАФ, который может использовать их только в уставных целях.

### **3.5. ИСКЛЮЧЕНИЕ. ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ**

**3.5.1. Исключение из соревнования:**

Запрет исключенному обладателю лицензии РАФ или ФИА принимать участие в данном соревновании или в нескольких соревнованиях одного спортивного мероприятия.

Решение об исключении из соревнования объявляется спортивными комиссарами. Заявитель или пилот может быть исключен из одного или нескольких соревнований. Во всех случаях исключение из соревнования не влечет за собой возврат заявочного взноса.

**3.5.2. Аннулирование результата** – наказание делающее недействительным результат пилота в соревновании (части соревнования, заезде). Следствием аннулирования результата может быть пересчет очков соревнования (части соревнования, заезда).

**3.5.3. Дисквалификация** Полное и окончательное лишение права дисквалифицированному лицу или организации принимать участие в любом соревновании, кроме случаев, предусмотренных статьей 5.14 Главы 3 «Судебно-дисциплинарные вопросы».

Решение о дисквалификации может быть объявлено только Советом РАФ по спорту, и должно применяться только в случаях серьезных нарушений: за нарушение правил соревнований, положений (регламентов) спортивных мероприятий, за использование запрещенных в спорте средств (допинга) и /или методов, нарушение «Кодекса поведения», других норм, утвержденных ФИА или РАФ.

**3.5.4. Временная дисквалификация:** Дисквалификация, ограниченная временными рамками. Временная дисквалификация на период ее действия приводит к потере права на участие в любых соревнованиях, проводимых на территории России или на территориях любых стран-членов ФИА, в зависимости от того, является ли эта временная дисквалификация национальной или международной (см. статью 161 за исключением случаев, предусмотренных статьями 170 и 183).

Временная дисквалификация делает недействительными все заявки на участие в любых соревнованиях, проходящих в течение срока ее действия, и приводит к потере взносов, уплаченных за любую такую заявку.

**3.5.6. Изъятие лицензии:**

**3.5.6.1.** Национальная временная дисквалификация: любой заявитель или пилот, или официальное лицо, который временно дисквалифицирован, обязан сдать свою лицензию в РАФ, которая сделает в лицензии отметку со словами: "В России не действительна".

По окончании срока действия временной дисквалификации погашенная таким образом лицензия заменяется на новую.

**3.5.6.2.** Международная временная дисквалификация: любой заявитель или пилот, который международно временно дисквалифицирован, должен вернуть свою лицензию в РАФ, которая вернет ее обратно только по окончании срока действия этой временной дисквалификации.

**3.5.6.3.** В обоих вышеуказанных случаях дисквалификация действует с момента вынесения решения о дисквалификации, а срок действия исчисляется с даты сдачи лицензии.

**3.5.7. Действие Временной Дисквалификации:**

Решение о национальной временной дисквалификации, объявленное РАФ, действует только в пределах территории России.

Если РАФ посчитает необходимым, чтобы решение о временной дисквалификации было признано международно, то она извещает секретариат ФИА, который оповещает все остальные НАФ. Решение о временной дисквалификации немедленно отмечается каждой НАФ, и в силу вступают соответствующие ограничения.

**3.5.8. Действие дисквалификации:** Дисквалификация действует на территории всех стран-членов ФИА.

**3.5.9. Извещение других НАФ о пенализации:** О временной дисквалификации должны быть извещены все НАФ, которые обязаны применять эту пенализацию, объявленную им через ФИА.

**3.5.10. Изложение причин о временной дисквалификации или дисквалификации:** При извещении лица, подвергнутого наказанию, и секретариата ФИА о временной дисквалификации или дисквалификации, РАФ обязана изложить причины наложения такого вида наказания.

**3.5.11. Временная дисквалификация или дисквалификация автомобиля:** Решение о временной дисквалификации или дисквалификации может быть объявлено либо конкретному автомобилю, либо марке автомобиля согласно условиям, описанным в 3.5.16 и 3.5.17.

**3.5.12. Потеря наград:** Любой заявитель или пилот, исключенный, временно дисквалифицированный или дисквалифицированный в течение соревнования, теряет право получения любых наград, установленных в данном соревновании.

**3.5.13. Изменения классификации и наград:** В случаях, предусмотренных статьей 5.12, спортивные комиссары должны объявить об изменении занятых мест и распределении наград, а также принять решение - будет ли участник, который следует в итоговом протоколе за исключенным (временно дисквалифицированным или дисквалифицированным), передвинут выше в окончательной классификации.

**3.5.14.** РАФ имеет право на публикацию своих решений о той или иной пенализации, наложенных денежных пенализациях и тому подобного.

Сохраняя право на обжалование принятого в отношении них решения, лица, упомянутые в этих публикациях, не имеют права предпринимать никаких официальных действий против РАФ, ФИА или лиц, опубликовавших соответствующее решение.

**3.5.15. Смягчение наказания:** РАФ имеет право уменьшить не истекший срок действия временной дисквалификации или снять дисквалификацию на условиях, которые она должна определить отдельным решением.

**3.5.16. Временная или полная дисквалификация определенного автомобиля:**

РАФ, может исключить, временно или полностью дисквалифицировать на одно или несколько соревнований автомобиль в случае нарушения настоящего Кодекса и иной спортивной регламентации заявителем, пилотом или производителем.

Если дисквалификация носит международный характер, РАФ информирует об этом ФИА, которая, в свою очередь, доводит это до сведения других НАФ.

В случае принятия РАФ решения о дисквалификации автомобиля, находящегося под юрисдикцией другой НАФ, органом, выносящим окончательное решение при несогласии этой другой НАФ, является ФИА.

**3.5.17. Временная или полная дисквалификация автомобильной марки:**

РАФ может дисквалифицировать на территории России марку автомобилей за нарушение настоящего Кодекса и иной спортивной регламентации производителем или его полномочным представителем.

В случае, если РАФ сочтет, что дисквалификация марки должна носить международный характер, она обращается в ФИА, которая принимает решение о дисквалификации в соответствии со своим Международным спортивным кодексом.

**3.5.18. Ложная реклама:**

Заявители или фирмы, рекламирующие достижения в автомобильном спорте, обязаны соблюдать информационную точность в изложении рекламного материала об условиях

достижений, виде соревнований или рекордов, именах заявителей/пилотов, категории и классе автомобиля, занятом месте, результате и т.п.

Любые недомолвки или преувеличения могут повлечь за собой наложение на лиц, ответственных за публикацию такой рекламы, штрафных санкций в соответствии с действующим законодательством.

**3.5.19.** Публикация результатов чемпионатов, первенств, кубков до их утверждения РАФ без указания, что данная информация является неофициальной, не допускается. При публикации результатов этих соревнований обязательно использование логотипа РАФ и логотипа чемпионата, первенства, кубка.

**3.5.20.** Нарушение требований, изложенных в статьях 5.18 и 5.19, могут повлечь за собой применение со стороны РАФ санкций в отношении виновного заявителя, производителя, пилота или организации, ответственной за данную публикацию.

**3.5.21.** Протесты или споры о наименовании транспортного средства, собранного из деталей, произведенных разными изготовителями, рассматриваются назначенной для этого комиссией РАФ, а если эти изготовители имеют государственную регистрацию в различных странах - то ФИА.

### **3.6. ПУБЛИКАЦИЯ РЕШЕНИЯ О НАКАЗАНИИ**

**3.6.1.** РАФ имеет право на публикацию своих решений о том или ином наказании, которую она наложила на любое лицо, автомобиль или марку автомобиля.

**3.6.2.** Сохраняя право на обжалование принятого в отношении них решения, лица, упомянутые в этих публикациях, не имеют права предпринимать никаких официальных действий против РАФ, или лиц, опубликовавших соответствующее решение.

### **3.7. КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ /НАРУШЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ**

**3.7.1.** В случае обнаружения вероятного нарушения технических требований, там, где это возможно, техническую инспекцию должны проводить два судьи - Технический Делегат/Технический Комиссар и один Технический контролер

**3.7.2.** Технический Делегат/Технический Комиссар дает заключение о соответствии/несоответствии автомобиля или его части, детали, агрегата техническим требованиям Руководителю гонки, который передает эту информацию Спортивным комиссарам. Последние, в свою очередь, заслушав объяснения сторон, принимают решение об исключении данного автомобиля из соответствующей классификации, если нет веских причин, не позволяющих это сделать.

**3.7.3.** Если автомобиль или его часть, деталь, агрегат не предъявлен для осмотра в установленное для него время, он будет считаться несоответствующим установленным требованиям, что будет причиной применения дисциплинарного наказания спортивными комиссарами.

**3.7.4.** Заявители, чьи автомобили опломбированы для проведения отложенного вскрытия, должны сообщить об этом письменно Руководителю гонки любого

соревнования, на участие в котором они подали заявку. Результаты любого такого соревнования остаются предварительными до решения вопроса о правомочности.

**3.7.5.** Если допущенный к соревнованию автомобиль по результатам технической инспекции не соответствует технической регламентации для участия в соревнованиях, к нему применяется пенализация даже в том случае, если участник сошел с дистанции.

**3.7.6.** На решение об отстранении от участия автомобиля в соревновании, или на применение пенализации, Заявителем может быть подана апелляция в Апелляционный суд.

### **3.8. КОНТРОЛЬ ТОПЛИВА И ШИН**

**3.8.1. Проверка топлива.** Считается нарушением использование топлива, не соответствующего требованиям Приложения 13 КиТТ, спецификации, указанной в Техническом регламенте или в положении о соревновании (или регламенте). Для установления факта нарушения будет проведен предварительный (сравнительный) анализ топлива, а в случае не согласия участника - лабораторный анализ взятого образца топлива или другой одобренный РАФ сравнительный тест.

**3.8.2. Проверка шин.** Считается нарушением использование шин, не соответствующих шинной спецификации, указанной в Техническом регламенте или в положении о соревновании (или регламенте), в том числе по количеству или характеристике шипов шипованных шин.

### **3.9. ПРОТЕСТЫ**

#### **3.9.1. Право на протест**

**3.9.1.1.** Право подавать протест имеют Заявители или их официальные представители, заявленные таковыми на конкретном соревновании.

**3.9.1.2.** Несколько Заявителей не могут подавать совместный протест.

**3.9.1.3.** Если субъектов протеста (Заявителей) несколько, то протест должен подаваться отдельно против каждого Заявителя.

**3.9.1.4.** Если протест подается в отношении автомобилей одного Заявителя, то протест должен подаваться отдельно против каждого автомобиля.

**3.9.1.5.** При отсутствии протеста, официальное лицо соревнования, действуя в рамках своей компетенции, может инициировать письменным рапортом рассмотрение спортивными комиссарами любого факта, нарушающего, по мнению подавшего рапорт, установленные правила.

#### **3.9.2. Предмет протеста**

Протест может подаваться против:

- a. заявки, поданной Заявителем или пилотом
- b. объявленной дистанции гонки
- c. гандикапа
- d. состава заезда или финала

- e. ошибки или неправильных действий во время соревнований
- f. несоответствия автомобилей требованиям технической и спортивной регламентации.
- g. итоговой классификации после окончания соревнования

### 3.9.3. Сроки подачи протеста

Протест против	Срок подачи протеста
Заявки Заявителя или пилота Дистанции гонки	Не позднее двух часов после завершения технической инспекции автомобилей
Гандикапа	Не позднее одного часа до старта соревнования или как указано в соответствующем спортивном регламенте или дополнительном регламенте
Состава заездов или финала	Не позднее 30 минут после публикации состава заезда или финала, если иное не сказано в соответствующем спортивном регламенте или дополнительном регламенте
Ошибки или неправильных действий во время соревнования; Несоответствия автомобилей требованиям технической и спортивной регламентации;	Не позднее 30 минут после публикации предварительной классификации, за исключением тех случаев, когда, по мнению Спортивных Комиссаров обстоятельства физически не позволяют это сделать
Несоответствия автомобиля требованиям технической и спортивной регламентации;	Не позднее 30 минут после официально объявленного времени окончания постановки автомобилей в закрытый парк по завершении соревнования.
Классификации, объявленной по окончании соревнования	Не позднее 30 минут после публикации предварительной классификации, за исключением тех случаев, когда, по мнению Спортивных Комиссаров обстоятельства физически не позволяют это сделать

### 3.9.4. Подача протеста

- 3.9.4.1.** Любой протест должен подаваться в письменной форме и в каждом из них должны указываться:
- ссылка на соответствующие пункты регламентирующих документов
  - причины подачи протеста
  - против кого либо, чего подается протест, если это необходимо.

### 3.9.4.2 Залог при подаче протеста

Каждый протест должен сопровождаться денежным залогом, величина которого устанавливается ежегодно регламентом РАФ по виду соревнований (а в случае международных официальных соревнований – ФИА). Этот денежный залог возвращается подателю протеста только в случае признания протеста обоснованным, или по решению Коллегии Спортивных Комиссаров.

**3.9.5. Адресация протеста:**

**3.9.5.1.** Протесты должны адресоваться Председателю Коллегии Спортивных Комиссаров.

**3.9.5.2.** Протесты должны вручаться руководителю гонки, его заместителю, Главному секретарю, офицеру по связи с участниками или одному из Спортивных Комиссаров.

**3.9.5.3.** Протест подается в письменной форме и с указанием времени его подачи. Получение протеста и залога должно подтверждаться в письменной форме и с указанием времени его получения.

**3.9.6. Организация слушания по протесту:**

**3.9.6.1.** Рассмотрение поданного протеста должно, по возможности, проходить сразу же после подачи протеста.

**3.9.6.2.** Стороны должны быть письменно приглашены на слушание и могут сопровождаться свидетелями и официальными лицами протестующего.

**3.9.6.3.** Спортивные комиссары должны быть уверены, что приглашения получены всеми лицами, являющимися сторонами, затронутыми протестом.

**3.9.6.4.** При отсутствии любой стороны или ее свидетелей, может быть принято заочное решение, в том числе и в пользу другой стороны.

**3.9.6.5.** Если решение по протесту не может быть вынесено непосредственно после слушания всех сторон, должно быть сообщено место и время, где и когда будет вручено такое решение.

**3.9.7. Недопустимые протесты:**

**3.9.7.1.** Не принимаются протесты против решений, вынесенных судьями линии финиша или судьями фактов при исполнении ими своих служебных обязанностей.

**3.9.7.2.** Если Спортивные Комиссары не решат иначе, решения этих судей являются окончательными, но сами по себе они могут не повлиять на окончательные результаты, поскольку эти решения не учитывают все условия прохождения трассы участниками.

**3.9.7.3.** Не принимается одиночный протест, поданный против нескольких заявителей.

**3.9.7.4.** Не принимается протест, поданный совместно несколькими Заявителями.

**3.9.8. Публикация результатов. Награждение и вручение призов:**

**3.9.8.1.** Приз, выигранный заявителем, против которого подан протест, не вручается, пока не будет вынесено решение по протесту, а в случае подачи уведомления об апелляции – пока не будет принято решение апелляционным судом РАФ.

**3.9.8.2.** Кроме того, в случае подачи любых протестов и/или уведомлений об апелляции, которые могут изменить содержание итогового протокола соревнования, организаторы должны опубликовать только предварительные результаты и задержать награждение до тех пор, пока не будет вынесено окончательное решение по всем протестам (включая апелляции, как изложено в статье 3.11 ниже).

**3.9.8.3.** Тем не менее, когда протест и/или апелляция может повлиять только на часть классификации, остальные ее части могут быть окончательно опубликованы и соответствующие призы вручены.

**3.9.9. Вынесение решения. Задержка награждения:**

Все лица обязаны подчиниться принятому решению по протесту, а в случае апелляции (в том числе и по отклоненному протесту), спортивными комиссарами может быть принято решение о задержке награждения и переносе его на другое время, но, ни спортивные комиссары, ни РАФ не имеют права отдать распоряжение о повторе соревнования.

**3.9.10. Необоснованный протест:**

**3.9.10.1.** Если протест признан необоснованным, или отозван после его подачи, денежный залог не возвращается.

**3.9.10.2.** Залог возвращается полностью, если протест удовлетворен полностью. В случае, если протест удовлетворен частично, залог может быть возвращен частично.

**3.9.10.3.** Кроме того, если доказано, что автор протеста действовал недобросовестно, РАФ может наложить на него одно из наказаний, предусмотренных настоящим Кодексом.

**3.10. ПРАВО ПЕРЕСМОТРА**

**3.10.1.** Если в официальных соревнованиях РАФ становятся известными вновь открывшиеся обстоятельства, независимо от того, вынесли или нет по нему свое решение спортивные комиссары данного соревнования, то они, (а в их отсутствие, комитет РАФ по соответствующей дисциплине автоспорта или назначенные РАФ лица) должны определить дату заседания и пригласить на него сторону(ны) для того, чтобы заслушать объяснения и принять решение по вновь открывшимся обстоятельствам.

**3.10.2.** Спортивные комиссары или назначенные РАФ лица по своему собственному усмотрению должны определить, является ли факт новым.

**3.10.3.** Право обжалования этого нового решения остается за затронутой(ыми) стороной(ами) в соответствии с последующими статьями настоящего Кодекса.

**3.10.4.** Если первое решение уже обжаловалось в национальном апелляционном суде или международном апелляционном суде или же последовательно в обоих из них, дело может быть передано им для пересмотра их прежнего решения.

**3.10.5.** Апелляционный суд может заняться пересмотром дела по своей инициативе или по апелляции, поданной Президентом РАФ или одной из заинтересованных сторон и/или прямо затронутой его предыдущим решением.

**3.10.6.** Срок подачи апелляции для пересмотра решения истекает 30 ноября года, в котором было вынесено требующее пересмотра решение, если оно способно повлиять на классификацию в официальных соревнованиях.

**3.11. АПЕЛЛЯЦИИ**

**3.11.1. Юрисдикция**

**3.11.1.1.** Апелляционный суд РАФ действует на основании Положения и является для обладателей лицензий РАФ последней судебной инстанцией, призванной окончательно разрешать любые разногласия или конфликтные ситуации, возникшие между ними на территории России в рамках национального

автомобильного спорта. Порядок производства в Апелляционном суде определяется этим Положением. Его решения не подлежат обжалованию.

**3.11.1.2.** При разрешении споров Апелляционный суд руководствуется нормами действующего спортивного законодательства Российской Федерации, Уставом Российской автомобильной федерации (далее - РАФ), правилами и регламентами, иными официальными документами РАФ, принятыми в установленном порядке.

**3.11.1.3.** При отсутствии специальной спортивной регламентации, регулирующей спорные отношения, Апелляционный суд исходит из общих начал и смысла нормативных документов, презумпции невиновности.

**3.11.1.4.** При любом конфликте, в который вовлечен иностранный обладатель лицензии или кто-либо из лиц, указанных в статье 3.1 и подданных другой страны, Национальный апелляционный суд является инстанцией, решение которой может быть обжаловано в Международном апелляционном суде.

**3.11.1.5.** Спортивным судом, правомочным рассматривать апелляции, поданные во время соревнования, проходящего по территории нескольких стран, является апелляционный суд НАФ, которая подала заявку на включение данного соревнования в международный спортивный календарь ФИА, при сохранении права обжаловать решение непосредственно в Международном апелляционном суде в соответствии с Судебно-дисциплинарным кодексом ФИА.

**3.11.1.6.** Спортивным судом, правомочным рассматривать апелляции, поданные во время соревнования, входящего в международную серию, является апелляционный суд НАФ, контролирующей эту международную серию, за исключением права обжаловать решение непосредственно в Международном апелляционном суде в соответствии с Судебно-дисциплинарным Кодексом ФИА.

**3.11.1.7.** Спортивным судом, правомочным рассматривать апелляции, поданные во время соревнования чемпионата, проходящего вне территории России, является апелляционный суд РАФ.

**3.11.1.8.** Апелляции на решения Антидопинговой организации подаются исключительно в Спортивный арбитражный суд.

**3.11.2. Состав Апелляционного суда:**

**3.11.2.1.** РАФ ежегодно утверждает список в составе 15-ти лиц, составляющих Апелляционный суд по автоспорту, которые могут как являться членами РАФ, так и не быть ими.

**3.11.2.2.** Ни один из членов апелляционного суда не может быть заявителем, пилотом или официальным лицом в спортивном мероприятии, рассматриваемом судом, или принимать участие в решениях, имеющих отношение к апелляции, быть прямо или косвенно заинтересован в результатах рассмотрения.

**3.11.2.3.** Для рассмотрения каждой конкретной апелляции на основании Положения об Апелляционном суде по автоспорту по решению Президиума РАФ созывается состав апелляционной коллегии заседателей из числа лиц, входящих в указанный список.

**3.11.2.4.** Эта Коллегия избирает своего председателя.

**3.11.2.5.** Решение Коллегии заседателей будет действительно, если на заседании присутствовало не менее трех членов Апелляционного суда по автоспорту.

**3.11.3. Процедура Апелляции:**

**3.11.3.1.** Заявители, независимо от их национальности, имеют право апеллировать против решений, вынесенных спортивными комиссарами, перед Апелляционным судом РАФ.

**3.11.3.2.** Они должны, под угрозой потери своего права на апелляцию, известить - в письменном виде - спортивных комиссаров о своем намерении апеллировать в течение одного часа после публикации решения, против которого подается апелляция.

**3.11.3.3.** Право подачи апелляции в РАФ сохраняется в течение 96 часов с момента уведомления Спортивных Комиссаров о намерении обжаловать их решение, при условии, что они письменно были извещены об этом в течение часа после принятия ими решения.

**3.11.3.4.** Апелляция может быть направлена факсом, почтовым отправлением либо посредством иных электронных средств связи с подтверждением времени и даты отправки. При этом в тот же день в РАФ должен быть отправлен и ее оригинал. РАФ обязан назначить слушание по апелляции в срок не более 30 дней.

**3.11.3.5.** О слушании апелляции должны быть извещены все заинтересованные стороны. Они имеют право делегировать свои права уполномоченным ими представителям, вызывать свидетелей, но их отсутствие на слушании не является препятствием к рассмотрению апелляции.

**3.11.4. Форма Апелляции:**

**3.11.4.1.** Каждая Апелляция должна быть подана в письменном виде и подписана апеллирующим или его уполномоченным представителем.

**3.11.4.2.** Обязанность оплатить апелляционный взнос, сумма которого устанавливается РАФ, возникает немедленно при извещении спортивных комиссаров о намерении апеллировать против их решения, и не исчезает, если апеллирующий не последовал своему заявленному намерению апеллировать.

**3.11.4.3.** Этот взнос должен быть оплачен через организатора соревнований или непосредственно в РАФ в течение пяти рабочих дней с момента извещения коллегии спортивных комиссаров о желании подать апелляцию. В случае задержки оплаты лицензия апеллирующей стороны автоматически приостанавливается до момента оплаты.

**3.11.4.4.** Этот взнос (или любая часть его) не возвращаются в случае отклонения или отзыва апелляции.

**3.11.4.5.** Взнос может быть возвращен полностью или частично в случае полного или частичного удовлетворения апелляции.

**3.11.4.6.** Кроме того, если будет признано, что автор апелляции действовал недобросовестно, РАФ может наложить на него любое из предусмотренных настоящим Кодексом наказаний.

**3.11.5. Решение суда:**

Национальный Апелляционный суд может изменить пенализацию или иное решение, на которое подана апелляция, но он не в праве принять решение повторить любое соревнование. Апелляционный суд обязан представить обоснование своего решения.

**3.12. СУДЕБНЫЕ РАСХОДЫ**

**3.12.1.** Вынося решение по апелляции, суд может принять решение о возврате (полностью или частично) апелляционного вноса.

**3.12.2.** Любой отказ от оплаты суммы расходов соответствующими сторонами приводит к применению штрафных санкций до тех пор, пока расходы не будут оплачены.

**3.12.3.** Вынося свое решение по поданной апелляции, суд также может, в зависимости от него, принять решение об оплате судебных расходов, размер которых определит секретариат исходя из расходов, понесенных на подготовку и проведение заседания.

**3.12.4.** Подлежат оплате только эти расходы, но не расходы или гонорары, понесенные или выплаченные сторонами для своей защиты.

### **3.13. ПУБЛИКАЦИЯ РЕШЕНИЯ СУДА**

**3.13.1.** РАФ имеет право публиковать результаты рассмотрения апелляций и называть имена сторон, имеющих отношение к апелляции.

**3.13.2.** Сохраняя право на обжалование принятого в отношении них решения, лица, упомянутые в этой публикации, не имеют права действовать против РАФ, или против любых лиц, опубликовавших эти результаты.

**3.13.3.** Ничто в Кодексе не препятствует любой стороне обратиться для решения вопроса в любые судебные инстанции, при обязательном соблюдении условий, что она предварительно использовала все имеющиеся средства по урегулированию споров.

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
26.09.2017		28.09.2017
14.11.2017	С изменениями	15.12.2017
28.09.2018	С изменениями	03.09.2018
29.01.2019	С изменениями	22.02.2019
23.07.2019	С изменениями	26.08.2019
15.10.2019	С изменениями	30.10.2019
29.04.2020	С изменениями	14-18.05.2020
	С изменениями	29.10.2020

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ГЛАВА 4. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ СОРЕВНОВАНИЙ

#### Оглавление

4.1. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ – ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ .....	1
4.2 ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СОРЕВНОВАНИЙ РАЗНОГО УРОВНЯ. ....	3
4.3. ПРАВА ОРГАНИЗАТОРОВ .....	8
4.4. ОБЯЗАННОСТИ ОРГАНИЗАТОРОВ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ .....	9
4.5. ПОРЯДОК ПОДАЧИ ЗАЯВОК НА ВКЛЮЧЕНИЕ В КАЛЕНДАРЬ. СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА.....	10
4.6. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЯ.....	12
4.7. ДОПУСК К СОРЕВНОВАНИЮ. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ. ....	15
4.8. ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ СОРЕВНОВАНИЯ И ВЫВЕДЕНИЕ ЗАЧЕТНОГО РЕЗУЛЬТАТА.....	18
4.9. ПУБЛИКАЦИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ. НАГРАЖДЕНИЕ .....	19
4.10. ОСТАНОВКА СОРЕВНОВАНИЙ. ПЕРЕНОС СРОКОВ, ОТМЕНА СОРЕВНОВАНИЯ. ....	20

#### 4.1. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ – ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

##### 4.1.1. Применение Кодекса:

Все соревнования и все попытки установления рекордов по автомобильному спорту, проходящие на территории России, должны удовлетворять требованиям настоящего Кодекса и приложений к нему, а международные соревнования - требованиям Международного спортивного кодекса ФИА.

##### 4.1.2. Организация соревнований за рубежом:

Организация российских соревнований за рубежом регламентируется специальными решениями РАФ.

Организация соревнований на территории страны, не представленной в ФИА, требует получения специального разрешения ФИА.

##### 4.1.3. Спортивный организатор:

- Спортивным организатором всех официальных всероссийских и межрегиональных соревнований, а также чемпионатов, кубков, трофеев и серий Российской автомобильной федерации, является РАФ.
- Спортивным организатором всех официальных соревнований субъекта РФ и муниципальных соревнований является аккредитованная в установленном порядке региональная федерация.
- Спортивным организатором всех официальных муниципальных соревнований является местная федерация и органы местного самоуправления.
- Спортивным организатором неклассифицируемых соревнований являются организаторы.

#### 4.1.4. Организатор спортивного мероприятия. Право на организацию

Право непосредственной организации спортивного соревнования / мероприятия может быть предоставлено лицензированному РАФ организатору спортивного мероприятия (далее организатор), подавшему формализованную заявку в РАФ и/или заключившему договор с РАФ.

На территории РФ соревнования могут организовываться:

- а) Российской автомобильной федерацией или аккредитованными по автомобильному спорту региональными федерациями.
- б) иными юридическими лицами, или физкультурно-спортивными организациями в соответствии с законодательством РФ.

#### 4.1.5. Лицензирование организатора

РАФ выдает лицензии Организатора всем организаторам всероссийских и межрегиональных соревнований, включенных во Всероссийский спортивный календарь РАФ.

4.1.6. Право выдачи Лицензии Организатора для соревнований регионального и муниципального уровня принадлежит региональной федерации. Для организации муниципальных соревнований Лицензия Организатора не требуется.

#### 4.1.7. Официальные документы:

Для проведения любого соревнования необходимо издание официальных документов данного соревнования. Как минимум должны быть опубликованы регламент соревнования, утвержденный спортивным организатором (п.4.6.3), и программа для зрителей (п.4.6.4.), включающая информацию о мерах безопасности.

Официальные документы соревнования выпускаются на русском языке.

Любое содержащееся в этих официальных документах положение, которое противоречит настоящему Кодексу, должно быть аннулировано и считается недействительным, за исключением случаев, когда на него получено специальное разрешение РАФ. Такие положения выделяются в документах специальным шрифтом с указанием даты и номера (протокола) решения РАФ.

#### 4.1.8. Символика спортивного организатора и обязательные надписи

4.1.8.1 Официальная документация соревнования должна содержать символику спортивного организатора.

- а) Все относящиеся к соревнованию регламенты, программы и заявочные бланки должны иметь на видном месте надпись: "Организовано в соответствии со Спортивным Кодексом РАФ", а при организации международного соревнования: "Организовано в соответствии с Международным Спортивным Кодексом ФИА".

б) На титульных листах и обложках документов всероссийских и межрегиональных соревнований, включенных в ЕКП Минспорта РФ, а также афишах, программах, буклетах и проч., должна быть изображена эмблема РАФ и надпись: «Российская автомобильная федерация» а также логотип и наименование Минспорта РФ (для рабочих и технологических документов - не обязательно).

в) На титульных листах и обложках документов региональных и муниципальных соревнований должен быть изображен логотип региональной федерации и ее название, а также логотип/наименование регионального органа исполнительной власти в области спорта (для рабочих и технологических документов - не обязательно).

г) На титульных листах и обложках документов чемпионатов, кубков, трофеев и серий РАФ должна быть изображена эмблема РАФ и надпись: «Российская автомобильная федерация».

**4.1.8.2** Символика спортивного организатора в оформлении мест проведения соревнований.

а) Изображение эмблемы и название спортивного организатора должны быть нанесены на видных местах на старте и финише соревнований, а также в месте награждения победителей.

Задник подиума или стартовой/финишной арки (для ралли, трофи-рейдов или ралли-рейдов) должен содержать логотип спортивного организатора, размером не менее, чем иные размещенные логотипы организаторов и спонсоров

б) На всероссийских и межрегиональных соревнованиях, а также на соревнованиях серий РАФ должен быть поднят флаг РАФ.

**4.1.8.3.** Изображение эмблемы РАФ доступно для скачивания на сайте, флаг РАФ предоставляется по заявке организатора исполнительным аппаратом РАФ.

**4.1.8.4.** Запрещено размещение логотипа РАФ на документах, задниках, подиумах соревнований, спортивным организатором которых РАФ не является.

## 4.2 ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СОРЕВНОВАНИЙ РАЗНОГО УРОВНЯ.

Классификация соревнований приведена в главе 2 СК РАФ.

### 4.2.1. Порядок придания статуса соревнованиям

При рассмотрении вопроса о придании соревнованиям статуса или включения их в ЕКП, Международный спортивный календарь ФИА и/или Всероссийский спортивный календарь РАФ, спортивный организатор руководствуется следующими принципами:

- длительность проведения соревнования и его статус;
- наполняемость классов, зачетных групп (география и динамика развития);
- квалификация участвовавших спортсменов;
- технический уровень, количество и разнообразие участвующей техники;
- выход (перспектива выхода) на международные соревнования (есть – нет);
- соответствие трассы (маршрута) соревнований необходимому уровню для данной дисциплины автоспорта;
- перспективный план развития соревнования или дисциплины в целом;
- информация об освещении соревнований в СМИ;

- наличие/отсутствие протестов и апелляций на проведенных соревнованиях;
- результаты проведенных инспекций и отзывы наблюдателей РАФ и/или ФИА о проведенных соревнованиях.

Никакое вновь организуемое соревнование, или соревнование в новой дисциплине автомобильного спорта, не проводившееся ранее, не может быть сразу включено в состав многоэтапного чемпионата, первенства, кубка. В порядке исключения, такое решение может быть принято только при получении положительного заключения проведенной РАФ инспекции.

#### **4.2.2. Особенности организации международного соревнования:**

Международное соревнование, проводимое на территории РФ и входящее в состав международного чемпионата, кубка, трофея, челленджа или серии, в названии которых присутствует ФИА, находится под спортивным контролем ФИА с учетом прав национальной федерации - РАФ, которой она передала свои спортивные полномочия. На соревнованиях, находящимся под спортивным контролем ФИА должен быть поднят флаг ФИА.

**4.2.2.1.** Международные спортивные мероприятия могут проводиться на территории Российской Федерации только при условии согласования решений об их проведении с РАФ, с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, на территориях которых планируется проведение таких международных спортивных мероприятий, и с Федеральным органом исполнительной власти в области физической культуры и спорта.

**4.2.2.2.** Для того чтобы получить международный статус, соревнование должно отвечать, как минимум, нижеследующим условиям:

- трасса должна иметь лицензию ФИА соответствующей допускаемым к соревнованию автомобилям категории;
- должны соблюдаться все положения соответствующих статей МСК ФИА;
- Заявители и пилоты, допускаемые к участию должны быть обладателями соответствующих международных лицензий ФИА;
- Автомобили должны соответствовать техническим требованиям ФИА.

**4.2.2.3.** Для всех международных соревнований РАФ ответственна за соблюдение в РФ международной спортивной регламентации, установленной МСК ФИА.

**4.2.2.4.** При проведении международных и национальных соревнований в рамках одного спортивного мероприятия, отдельный комплект документов (в т.ч. регламент, списки допущенных участников и итоговые протоколы результатов) составляется для каждого соревнования.

**4.2.2.5.** Официальные документы международного соревнования выпускаются на одном из официальных языков ФИА. В документах, выпускаемых организатором перед соревнованиями (программа, дорожная книга, и т.п.), рекомендуется дублирование текстов (полностью или частично) на английском языке. Официальный язык соревнований и порядок доведения информации до участников на ином языке утверждается коллегией спортивных комиссаров.

**4.2.2.6.** Организатор международных соревнований должен указать в регламенте (положении) особенности получения въездных виз, перемещения техники и запасных частей на таможенную территорию.

**4.2.3. Особенности организации национального официального всероссийского или межрегионального соревнования**

**4.2.3.1.** Использование в названии соревнования слова «Россия» и его производных возможно исключительно в случаях, когда РАФ проводит чемпионат, кубок или первенство России.

Использование слов «чемпионат», «кубок», «первенство», «всероссийское» в названии соревнования возможно исключительно для соревнований, статус которых утвержден соответствующим спортивным организатором.

**4.2.3.2.** Официальное всероссийское/межрегиональное соревнование России проходит под наблюдением РАФ, являющейся спортивным организатором, единственным, кто может осуществлять спортивную власть при применении и соблюдении настоящего Спортивного кодекса РАФ.

Официальное всероссийское/межрегиональное соревнование должно проходить в строгом соответствии с Правилами проведения соревнований в данной дисциплине автомобильного спорта и на автомобилях, отвечающих Техническим требованиям, утвержденным РАФ для данной дисциплины.

**4.2.3.3.** Все официальные всероссийские и межрегиональные соревнования должны быть включены в Единый календарный план федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта.

Официальные всероссийские/межрегиональные соревнования, как правило, проводятся в период с января по октябрь текущего года включительно.

#### **4.2.4. Особенности организации регионального и муниципального соревнования**

**4.2.4.1.** Официальные соревнования субъекта РФ и муниципальные соревнования находятся под юрисдикцией спортивного организатора ~~— региональной федерации, аккредитованной по виду спорта «автомобильный спорт» (далее региональная федерация),~~ который санкционировал их проведение путем утверждения регламента. ~~Проведение такого соревнования санкционируется аккредитованной региональной федерацией путем утверждения регламента.~~

**4.2.4.2.** Все официальные соревнования субъекта РФ и муниципальные соревнования должны быть включены в Единый календарный план исполнительной власти в области физической культуры и спорта субъекта РФ или муниципального образования.

**4.2.4.3.** Все официальные соревнования субъекта РФ и муниципальные соревнования должны проходить в строгом соответствии с Правилами проведения соревнований в данной дисциплине автомобильного спорта и на автомобилях, отвечающих Техническим требованиям, утвержденным РАФ для данной дисциплины. Допускается проведение официальных соревнований субъекта РФ и муниципальных соревнований на автомобилях, отвечающих Техническим требованиям, отличающимся от опубликованных в КиТТ РАФ, при условии предварительного согласования их в региональной федерации автомобильного спорта и утверждения в профильном комитете РАФ ~~и или~~ КСТ.

#### **4.2.5. Особенности организации неклассифицируемого соревнования**

Проведение соревнования в дисциплинах, не включенных в ВРВС возможно при условии утверждения РАФ правил проведения таких соревнований и технических требований (требований безопасности) к участвующим автомобилям и экипировке спортсменов. Такие соревнования будут отнесены к неклассифицируемым.

Проведение такого соревнования также санкционируется региональной федерацией путем утверждения регламента соревнования.

**4.2.6. Особенности организации чемпионатов, кубков, трофеев, первенств или серий РАФ.**

**4.2.6.1.** РАФ может объявлять чемпионаты, кубки, трофеи, первенства или серии РАФ при условии соблюдения следующих требований:

- спортивный и технический регламент соревнования или серии утверждается РАФ;
- календарь серии утверждается РАФ, при этом каждое соревнование, входящее в серию должно быть включено в региональный календарь;
- соответствие титульного названия серии ее географической направленности, ее техническим и спортивным критериям, а также требованиям РАФ;

Спортивным организатором таких соревнований будет являться РАФ, которая имеет право на инспекцию любого такого соревнования в целях проверки соблюдения настоящего Кодекса и другой регламентирующей документации РАФ.

Чемпионаты, кубки, трофеи, первенства и серии РАФ обязательно включаются во Всероссийский спортивный календарь РАФ.

**4.2.7. Особенности организации ограниченного или закрытого соревнования.**

Для организации ограниченного или закрытого соревнования требуется особое разрешение РАФ или региональной федерации. Организатор, желающий провести ограниченное или закрытое соревнование, должен обратиться в профильный комитет РАФ для согласования.

**4.2.8. Запрещенные соревнования. Порядок объявления соревнования запрещенным.**

Запрет на проведение спортивного соревнования (объявление соревнования запрещенным), осуществляется решением РАФ на основании представления соответствующего комитета или региональной федерации, в случаях нарушений требований обеспечения безопасности или игнорирования требований Спортивного кодекса РАФ или иных, регламентирующих спорт документов.

Соревнования может быть объявлено запрещенным не позднее даты начала соревнования.

Информация об объявлении соревнования запрещенным публикуется на сайте РАФ и доводится до сведения участников через региональные федерации.

**4.2.9. Особенности организации массовых (любительских) спортивных мероприятий.**

К таким соревнованиям часть требований Спортивного кодекса РАФ может не применяться, при условии, что спортивная и техническая регламентация и требования безопасности для таких соревнований всероссийского и межрегионального уровня утверждаются РАФ, а для региональных соревнований – региональными аккредитованными федерациями. Эти особенности должны указываться в правилах и регламенте (положении) таких соревнований, с указанием реквизитов решения спортивного организатора.

**4.2.10. Особенности организации иных мероприятий с участием автомобилей**

Организаторы указанных далее соревнований, могут получить документ о предоставлении исключения из правил при условии подачи в РАФ заявки не позднее четырех недель до объявления о таком соревновании

- Туристический автопробег (туристический слёт) (Touring assembly);
- Парад, демонстрация, пробег;
- Мероприятие, проводимое в благотворительных или исторических целях, включая конкурсы элегантности и конкурсы соответствия (аутентичности);
- Мероприятие по дорожной безопасности;

Такие соревнования не включаются в спортивные календари, а их участники могут не иметь лицензий РАФ.

**4.2.10.1. Туристический автопробег** (туристический слёт) (**Touring assembly**) – это групповое или индивидуальное мероприятие, движение на автомобилях по заданному маршруту, организуемое с единственной целью собрать участников в одном заранее определенном месте.

Маршрут или маршруты автопробега могут быть обязательными, но только с простым контролем прохождения и без какой-либо установленной средней скорости по всей дистанции.

В программу автопробега могут включаться одно или несколько дополнительных состязаний, кроме скоростных гонок. На автопробегах не могут вручаться никакие денежные призы.

#### **4.2.10.2. Парад**

Должны соблюдаться следующие условия:

- один официальный автомобиль возглавляет парад, а другой автомобиль замыкает его, эти два официальных автомобиля должны вести опытные пилоты под контролем руководителя гонки;
- обгон категорически запрещен;
- хронометраж запрещен;
- в регламенте мероприятия должна быть изложена необходимая информация о параде, а в официальной программе соревнования указаны автомобили, принимающие в нем участие;

#### **4.2.10.3. Демонстрация**

Показ возможностей одного или нескольких автомобилей. При этом должны соблюдаться следующие условия:

- в регламенте мероприятия должна быть изложена необходимая информация о демонстрации, а в официальной программе указаны участвующие в ней автомобили;
- демонстрация проводится под постоянным контролем руководителя гонки;
- демонстрация более 5 автомобилей проводится под постоянным контролем автомобиля безопасности, движущегося во главе и управляемого опытным пилотом под наблюдением руководителя гонки;
- присутствие на своих постах всех судей на трассе (в рамках мероприятия), аварийно-спасательных служб и сигнальщиков;
- должны быть предусмотрены средства обеспечения безопасности зрителей;
- пилоты должны быть экипированы в средства обеспечения безопасности. Организаторы могут установить минимальные требования к экипировке, однако крайне рекомендуются утвержденные ФИА комбинезоны и шлемы;
- автомобили должны пройти техническую инспекцию на предмет соответствия требованиям безопасности;
- после технической инспекции публикуется окончательный список допущенных участников;
- перевозка пассажиров запрещена, за исключением тех случаев, когда автомобиль первоначально предназначен и оборудован для перевозки пассажиров и теми же средствами безопасности, что и пилот, а также при условии, что пассажиры экипированы в средства обеспечения безопасности.

Организаторы могут установить минимальные требования к экипировке, однако крайне рекомендуются утвержденные ФИА комбинезоны и шлемы;

- обгон категорически запрещен кроме как по указанию судей с помощью синего флага;
- хронометраж запрещен;

## 4.3. ПРАВА ОРГАНИЗАТОРОВ

### 4.3.1 Искключительные права спортивного организатора

- Разработка регламентов (положений о соревновании) и их трактовка;
- Формирование и утверждение календаря спортивных соревнований по заявкам организаторов спортивных мероприятий;
- Назначение судейской коллегии;
- Заключение промоутерских договоров на организацию серии соревнований;
- Передача прав (в том числе и коммерческих) на проведение соревнований организатору спортивного мероприятия;
- Подведение итогов официальных спортивных соревнований и награждение победителей;
- Рассмотрение спорных вопросов по итогам соревнований (за исключением апелляций).

#### 4.3.1.1. В рамках деятельности назначенной судейской коллегии спортивный организатор имеет право (в том числе, но не исключительно):

- проверять правомочность участия любого автомобиля и/или участника до, во время и после соревнования при условии, что о намерении провести проверку после соревнования, данному участнику было сообщено в течение тридцати минут после публикации предварительных результатов. При необходимости пломбировать автомобиль или его компоненты для последующего осмотра.
- требовать, чтобы участник разобрал автомобиль для проверки его правомочности или пригодности, как и где это будет указано.
- требовать, чтобы участник предъявил указанные компоненты и/или образцы, как и где это будет указано.
- требовать, чтобы по решению, принятому руководителем гонки или спортивными комиссарами заявитель оплатил любые расходы, связанные с исполнением требований ст. 9.5.5 и 9.5.6, если разборка была связана с поданным протестом.
- Разрешать замену автомобиля или пилота в соответствии с требованиями Правил соревнований.
- отстранять от участия любое лицо, нарушившее законы или «Кодекс поведения» во время соревнования и доложить об этом в РАФ.
- отстранять от участия любого пилота до, во время или после тренировки или соревнования, который считается непригодным, возможно, по причине здоровья, употребления алкоголя или запрещенных веществ, не соответствия уровня спортивной подготовки.
- отказать в участии любого пилота или автомобиль, который по результатам технической инспекции оказался неправомочным для участия или не соответствующим классу, на который подана заявка.

#### 4.3.2. Права организатора мероприятия

##### Организатор вправе:

**4.3.2.1.** Изменить порядок или расписание проведения соревнований на мероприятии, включающем более одного соревнования или гонки до начала соревнования. Такое изменение должно быть оформлено бюллетенем организатора и быть согласовано (путем получения визы) спортивным организатором.

**4.3.2.2.** До начала соревнования предложить заявителю любого пилота или автомобиля, не соответствующего требованиям регламента, перейти в соответствующий класс или соревнование, если таковые есть в программе мероприятия.

**4.3.2.4** Отклонять любые требования по возмещению расходов, связанных с соревнованием и понесенных лицом, участвующим в нем или помогающим участнику.

**4.3.2.5** Предоставить дополнительные призы.

## 4.4. ОБЯЗАННОСТИ ОРГАНИЗАТОРОВ. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

#### 4.4.1. Обязанности спортивного организатора:

- Утвердить и опубликовать регламент/положение, соответствующий требованиям СК РАФ и Правилам по дисциплине автоспорта, в сроки не позднее 30 дней до начала административных проверок спортивного соревнования. В случае соревнований, предназначенных для включения в ЕКП Федерального или регионального органа исполнительной власти в области спорта – в сроки, устанавливаемые этим органом;
- Включить соревнование в соответствующий календарный план;
- Назначить судей в судейскую коллегию в соответствии с утвержденным «Порядком назначения спортивных судей в состав судейских коллегий соревнований»;
- Утвердить результаты соревнования.

#### 4.4.2. Обязанности организатора спортивного мероприятия:

- обеспечить проведение спортивного мероприятия, в соответствии с правилами и иной регламентацией РАФ;
- предоставить спортивному организатору информацию, для включения в регламент (положения).
- создать и согласовать со спортивным организатором расписание проведения спортивного мероприятия;
- согласовать с местными органами власти (владельцами спортивного объекта) даты и место проведения спортивного мероприятия;
- заявить соревнование в соответствующий календарь;
- сформировать судейскую коллегию соревнования;
- обеспечить деятельность судейской коллегии;
- подготовить проект плана безопасности и предоставить спортивному организатору на утверждение;
- обеспечить наличие средств/бригад обеспечения безопасности, медицинской и противопожарной помощи;
- осуществить финансирование мероприятия;
- организовать обеспечение мер общественного порядка и безопасности зрителей, спортсменов и официальных лиц;
- организовать надлежащее освещение спортивного мероприятия в СМИ;

- предоставить и осуществить вручение призов победителям и призерам спортивного мероприятия, как указано в его регламенте (положении).
- При возникновении во время проведения соревнования чрезвычайных происшествий, связанных с травмами/гибелью спортсменов или зрителей, организатор обязан заполнить и направить в РАФ «отчет о происшествии» по установленной РАФ форме.

**4.4.2.1.** В частности, организатор обязан подготовить и передать в распоряжение Главного судьи (Руководителя гонки):

- разрешительные документы для проведения соревнования;
- программу пребывания КСК;
- дорожную книгу маршрута или схему трассы с действующей лицензией на неё (там, где применяется);
- план обеспечения безопасности;
- программу спортивного мероприятия;
- список судейской коллегии, обеспечивающей судейство соревнования с указанием должности и судейской категории;
- перечень оборудования и материальных средств для обеспечения проведения соревнований.

#### **4.4.3. Ответственность организатора.**

Организатор несет ответственность за организацию и проведение спортивного мероприятия в полном объеме, в соответствии с возложенными на него обязанностями. В случае, если организаторами спортивного мероприятия являются несколько лиц, распределение прав и обязанностей между ними в отношении такого мероприятия осуществляется на основе договора и (или) положения (регламента) о таком мероприятии.

За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, зафиксированное должным образом (в т.ч. в протоколах КСК) на организатора спортивного мероприятия могут быть наложены санкции спортивным организатором.

## **4.5. ПОРЯДОК ПОДАЧИ ЗАЯВОК НА ВКЛЮЧЕНИЕ В КАЛЕНДАРЬ. СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА.**

### **4.5.1. Подача заявки на включение соревнования в календарь**

#### **4.5.1.1. В ФИА**

Заявка на включение соревнования в международный календарь ФИА подается организатором мероприятия в РАФ через региональную федерацию, при условии согласования этого соревнования с региональным органом исполнительной власти. Заявка направляется в ФИА, после согласования с Федеральным органом исполнительной власти в области спорта и заключения организатором договора с РАФ.

#### **4.5.1.2. В ЕКП**

Предварительная заявка на включение в ЕКП подается организатором (организаторами) на формализованном бланке, через региональную федерацию и сопровождается письмом-согласованием регионального органа исполнительной власти в области спорта.

Сроки подачи заявки в ЕКП определяются в соответствии с требованиями федерального органа исполнительной власти в области спорта и публикуются на сайте РАФ.

Для удобства формирования календарного плана организатор должен предусмотреть основной и резервный срок проведения соревнований.

#### **4.5.1.3. В официальный календарь субъекта РФ или муниципальный календарь**

Порядок подачи заявки в календарь субъекта РФ или муниципальный календарь определяется региональным либо местным органом исполнительной власти в области спорта и региональной/местной аккредитованной федерацией.

#### **4.5.1.4. Во Всероссийский спортивный календарь РАФ**

Региональные федерации должны ежегодно направлять в РАФ календарь официальных соревнований, включенных в календарные планы субъекта РФ, для публикации в региональном разделе Всероссийского спортивного календаря РАФ.

Заявки на включение в Всероссийский спортивный календарь РАФ чемпионатов, кубков, первенств, трофеев и серий РАФ подаются организаторами на формализованном бланке по согласованию с региональной федерацией.

#### **4.5.2. Заявка на организацию соревнования:**

Заявка должна содержать:

- характеристику соревнования (статус соревнования, его наименование, код дисциплины по ВРВС, предполагаемое время и место его проведения);
- реквизиты юридического лица организатора (включая ИНН);
- имена и должности ответственных лиц организатора и лиц, уполномоченных представлять организатора в РАФ, а также адрес его местонахождения и контактные данные;
- заявление о том, что организатор признает и обязуется соблюдать Спортивный кодекс РАФ, иные регламентирующие документы РАФ и её решения, включая обязательства оплаты спортивных пошлин.

#### **4.5.3. Разрешение на организацию:**

##### **4.5.3.1. Разрешением на организацию соревнования является:**

а) Для официальных всероссийских и межрегиональных соревнований, а также серий РАФ – получение визы РАФ на регламент.

б) для соревнований, не попадающих под п. а) – согласование регламента региональной федерацией.

**4.5.3.2.** Для запрещенных соревнований разрешение может быть получено после получения письменного решения РАФ о снятии запрета.

**4.5.3.3.** Любой организатор, обращающийся за разрешением на организацию, вправе его получить, при условии, что он удовлетворяет критериям, установленным настоящим Кодексом и приложениями к нему, другой спортивной и технической регламентации.

Порядок получения визы РАФ, разрешающей организацию соревнования:

- получение согласования видового комитета;
- получение согласования КОЛИС (в части состава судейской коллегии);
- получение согласования Комитета по трассам и безопасности (в части лицензирования трассы – при необходимости);
- получение согласования Комитета спортивной техники (в части назначения технического делегата РАФ – при необходимости);
- получение визы РАФ в секретариате.

#### **4.5.5. Соблюдение законов и правил:**

**4.5.5.1.** Вне зависимости от места проведения соревнования организатор должен получить согласие органов государственной власти и местного самоуправления на его проведение.

**4.5.5.2.** Соревнования, маршрут которых включает участки дорог общего пользования и предусматривает движение в общем потоке, должны подчиняться общим законам и Правилам дорожного движения. Исключение составляют дополнительные соревнования в ралли и ралли-рейдах, организуемые в соответствии с правилами этих дисциплин. Любое нарушение этих законов во время соревнования заявителем или пилотом считается нарушением СК РАФ, а к нарушителям могут быть применены соответствующие санкции.

**4.5.5.3.** Соревнования, проводимые на трассах или в иных местах, закрытых для постороннего движения, на которые не распространяются ПДД, подчиняются требованиям настоящего Кодекса, а также иной регламентации РАФ.

## 4.6. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ СОРЕВНОВАНИЯ

### 4.6.1. Официальные документы

Соревнования, проводимые под эгидой РАФ и/или региональных аккредитованных федераций организуются и проводятся на основании следующих регламентирующих документов:

- Правила дисциплин автомобильного спорта, утвержденных Федеральным органом исполнительной власти в области физической культуры и спорта Российской Федерации.
- ЕВСК;
- ВРВС;
- Квалификационные требования к спортивным судьям по виду спорта «автомобильный спорт»;
- Положения о всероссийских соревнованиях на текущий год (для соревнований, включенных в ЕКП);
- Спортивный Кодекс РАФ с приложениями;
- Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях (далее КиТТ) с приложениями;
- Регламенты РАФ (для соревнований, включенных в ЕКП и серий РАФ);
- Регламент соревнования (дополнительный, частный);
- Информационные бюллетени и решения РАФ;
- Бюллетени Организатора.
- Бюллетени и любые иные официальные письменные инструкции для участников, которые может издавать ГСК.

Эти документы совместно именуется далее официальными документами соревнования.

### 4.6.2. Согласование и публикация официальных документов

- Проекты регламентов (положений) этапов чемпионатов, первенств, кубков РФ должны представляться в РАФ на согласование не позже, чем за 6 недель до даты окончания приема заявок. Проект регламента, направляемый в РАФ, должен быть заверен печатью и подписью организатора;
- Регламенты (положения) отдельных этапов чемпионатов, первенств, кубков разрабатываются организатором этих этапов на основе стандартного регламента

или требований РАФ и публикуются не позже, чем за месяц до даты окончания приема заявок;

- Публикация регламентов (положений) в сети интернет допускается только после получения визы РАФ;
- Регламенты региональных и муниципальных соревнований разрабатываются непосредственными организаторами и согласовываются **региональными федерациями спортивным организатором** и публикуются не позднее, чем за две недели до начала соревнования.

Сроки публикации официальных документов определяются регламентацией РАФ.

#### **4.6.3. Основная информация, включаемая в регламент соревнования:**

- наименование спортивного организатора;
- наименование организатора (организаторов) с указанием юридического и фактического адреса;
- наименование промоутера (если есть) с указанием юридического и фактического адреса;
- название, статус и содержание планируемого соревнования, в том числе перечисление всех дисциплин и видов зачета, в рамках данного спортивного мероприятия;
- номер регистрации спортивного мероприятия в календарном плане. Если в рамках одного мероприятия проходит несколько соревнований, - номера регистрации для каждого из них.
- текст, содержащий заявление, что соревнование проходит в соответствии с настоящим Кодексом (для международных соревнований – с МСК ФИА);
- список членов оргкомитета с указанием способов связи с ними;
- сроки и место проведения соревнования (регион/субъект РФ, спортивный объект/сооружение);
- требования к заявителям, пилотам и автомобилям;
- полное описание предполагаемого соревнования (протяженность и расположение трассы, классы и группы допускаемых автомобилей, топливо, ограничение числа соревнующихся, если оно существует, и т.д.);
- вся необходимая информация, касающаяся заявок на участие: адрес, по которому они могут быть высланы, даты и время начала и окончания приема заявок, условия, при которых в приёме заявки может быть отказано, величина заявочных взносов, если таковые предусмотрены и порядок их возврата;
- информация относительно условий страхования;
- требования, предъявляемые к тренировкам и ознакомлению;
- требования, предъявляемые к размещению стартовых номеров, обязательных надписей и рекламы;
- факты для судейства судьями факта;
- возможные ограничения на рекламу, в том числе в месте проведения соревнования;
- даты, время проведения административных и технических проверок, и содержание стартов (заездов) с указанием гандикапов, если они применяются;
- порядок составления стартовой ведомости (стартовой решетки);
- способ регистрации финиша и принцип подведения результатов;
- список призов для каждого соревнования или размер призового фонда;

- имена членов главной судейской коллегии и иных официальных лиц соревнований. Как минимум – спортивных комиссаров и руководителя гонки.
- отсылка на статьи Кодекса относительно подачи протестов и апелляций.
- величина взноса при подаче протеста.

В каждый регламент в целях предотвращения противоправного влияния на результаты официальных спортивных соревнований обязательно должны быть включены нижеследующие положения:

«Запрещается оказывать противоправное влияние на результаты спортивных соревнований. Запрещается участвовать в азартных играх в букмекерских конторах и тотализаторах путём заключения пари на официальные спортивные соревнования в соответствии с требованиями, установленными пунктом 3 части 4 статьи 26.2 Федерального закона от 4 декабря 2007 года № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации».»

#### **4.6.4. Изменение регламента соревнования:**

После начала приема Заявок допускается внесение следующих изменений в регламент соревнования:

- замена в составе официальных лиц;
  - внесение изменений в расписание соревнования;
  - внесение изменений в маршрут соревнований;
  - внесение дополнений и уточнений к положениям регламента в целях обеспечения безопасности;
  - принятие решения спортивными комиссарами по форс-мажорным обстоятельствам;
- Во всех остальных случаях для внесения изменений в регламент требуется единодушное согласие всех уже заявленных участников.

Однако, в исключительных случаях, если РАФ считает такие изменения существенно важными для сохранения соревнования, достаточно согласия большинства заявившихся и допущенных участников.

Все изменения регламента соревнования до его начала оформляются бюллетенями организатора, которые должны быть согласованы спортивным организатором соревнования (для соревнований ЕКП – РАФ).

После начала соревнования все изменения регламента оформляются бюллетенями КСК.

#### **4.6.5. Основная информация, включаемая в программу:**

В программе для зрителей должна содержаться следующая информация:

- текст, содержащий заявление о том, что соревнование проходит в соответствии с настоящим Кодексом (для международных соревнований - с МСК ФИА);
- наименование и контакты организатора;
- место и сроки проведения соревнования;
- краткое описание и предполагаемое расписание соревнования;
- список заявителей и пилотов с присвоенными им стартовыми номерами и список заявленных команд.
- Информация, необходимая зрителям для обеспечения собственной безопасности (условия доступа в зрительские зоны и на трибуны, требования личной безопасности).

Официальный список заявленных участников и команд может быть опубликован организатором отдельно.

#### **4.6.6. Архив соревнования**

По окончании соревнований Руководитель гонки должен передать Организатору копии всех подписанных спортивными комиссарами протоколов и все подлинники первичных документов (заявочные формы, судейские протоколы, протоколы и рапорты официальных лиц, заявления, протесты и уведомления о подаче апелляций и др.).

Организатор обязан хранить весь архив документов до наступления наиболее позднего события: до окончания календарного года, или до утверждения результатов многоэтапного соревнования, или до принятия решения по апелляции. По запросу РАФ Организатор обязан предоставить любые из указанных документов.

## 4.7. ДОПУСК К СОРЕВНОВАНИЮ. ЗАЯВКИ НА УЧАСТИЕ.

**4.7.1.** К участию в соревнованиях допускаются исключительно указанные в регламентах (положениях) этих соревнований команды, заявители, спортсмены и автомобили.

**4.7.2.** Все Заявители и пилоты должны быть держателями соответствующих лицензий, выданных РАФ. На условиях, оговоренных регламентами соревнований, могут допускаться также граждане РФ, имеющие лицензии иных НАФ.

**4.7.3.** По усмотрению спортивного организатора официального соревнования, в регламенте может быть оговорен допуск Заявителей и Пилотов, имеющих лицензии, выданные другой НАФ и соответствующее разрешение этой НАФ. Допуск к участию в таком соревновании Заявителя или пилота, не являющегося гражданином РФ и не имеющего разрешения от своей национальной федерации, является нарушением со стороны организатора, к которому РАФ применит предусмотренные Кодексом санкции. Вопрос начисления очков в национальных соревнованиях обладателям иностранных лицензий регламентируется ФИА и РАФ.

**4.7.4.** Регламентом (положением) соревнований может предусматриваться минимальное число участвующих автомобилей. Если количество заявленных автомобилей меньше указанного минимума, организатор может отменить соревнование после получения согласия спортивного организатора.

**4.7.5.** Регламентом (положением) соревнований может предусматриваться максимальное число участвующих автомобилей. В таком случае приоритетность допуска (в т.ч. к квалификационному отбору) определяется регламентом (положением) соревнования, либо спортивным организатором.

**4.7.6.** Участие несовершеннолетних спортсменов в соревнованиях допускается исключительно при наличии нотариально заверенного разрешения обоих родителей (законных представителей/опекунов в предусмотренных законодательством РФ случаях) на участие ребенка в соревнованиях по автоспорту.

**4.7.7.** Возрастные ограничения для спортсменов в каждой дисциплине оговариваются в правилах проведения соревнований и ЕВСК. Организаторы обязаны строго придерживаться возрастных ограничений при определении условий допуска в регламентах соревнований и при приеме заявок.

Возраст спортсмена по общему правилу определяется по году рождения.

Снижение нижней границы возрастного ограничения возможно в исключительных случаях, если физиологические параметры спортсмена не позволяют ему выступать в дисциплине, соответствующей его возрасту. Решение вопроса о снижении минимального возраста для участия в соревнованиях любого уровня находится в исключительной компетенции Совета по спорту РАФ, на основе аргументированных предложений.

**4.7.8.** Условия допуска в командный зачет соревнования (обязательность наличия регистрационного свидетельства команды РАФ, количественный и качественный состав команды) оговариваются в регламенте соревнования.

**4.7.9.** Только автомобили, полностью соответствующие техническим требованиям РАФ, могут быть допущены к участию в соревновании. В регламенте соревнования должны быть указаны условия допуска и группы подготовки автомобиля. В случаях использования в региональных и муниципальных соревнованиях специальных технических требований (см. ст 4.2.4.3 СК РАФ) в регламенте указываются реквизиты решения РАФ о их согласовании.

**4.7.10.** Медицинский допуск спортсменов осуществляется главным врачом соревнования. Руководитель гонки или главный врач соревнований могут потребовать от спортсмена пройти медицинский осмотр и/или допинг-контроль в любое время в течение соревнований.

**4.7.11.** Каждый водитель, принимающий участие в соревнованиях по автомобильному спорту должен быть экипирован в соответствии с требованиями РАФ.

**4.7.12.** Необходимым условием для участия в соревновании является подача организатору заявителем заявки установленной формы на участие в соревновании. Заявка на участие в соревновании является договором между заявителем и организатором. Заявка обязывает заявителя принять участие в соревновании, а организатора выполнить по отношению к заявителю все условия заявки в том случае, если заявитель гарантирует свое участие в данном соревновании за исключением обстоятельств, признанных форс-мажорными.

**4.7.13. Обязательность соблюдения заявок:**

Любые разногласия, касающиеся заявок, между заявителем и организатором рассматриваются спортивным организатором.

Если это рассмотрение не может состояться до даты проведения соответствующего соревнования, то любой заявленный и допущенный к участию в соревновании заявитель или пилот, отказавшийся принять в нем участие кроме случаев, признаваемых форс-мажорными, подвергается временной дисквалификации с изъятием лицензии.

**4.7.14. Прием заявок:**

С момента получения разрешения на организацию соревнования его организаторы могут направлять приглашения, получать и принимать заявки от правомочных участников.

Регламентом соревнования может быть предусмотрено дополнительное время для уточнения или изменения списка заявляемых пилотов.

**4.7.15.** Если регламентом соревнования предусмотрен заявочный взнос, он должен уплачиваться одновременно с подачей заявки. В противном случае заявка будет считаться предварительной.

**4.7.16. Окончание приема заявок:**

Дата и время окончания приема заявок указываются в регламенте соревнования.

Для всероссийских и межрегиональных соревнований прием заявок должен оканчиваться не позднее, чем за 7 дней до даты начала соревнования, если иное не предусмотрено регламентом РАФ.

Для остальных соревнований этот срок может быть сокращен до 3 дней.

**4.7.17. подача Заявки электронными средствами связи:**

Заявка может быть отправлена электронными средствами связи. Такая заявка обязательно должна быть подтверждена представлением организатору на

административных проверках оригинала заявки и уплатой (если это требуется) заявочного взноса. Временем подачи заявки в этом случае считается время ее отправки электронными средствами связи.

#### **4.7.18. Содержание заявочной формы**

В Заявочных формах должна содержаться следующая информация:

- Наименование, статус и дата соревнования;
- Графы для внесения полных ФИО и адреса заявителя, пилота (ов), номера их лицензий, даты рождения;
- Необходимая и достаточная информация об автомобиле;
- спортивная дисциплина.

Если регламентом соревнования предполагается регистрация членов персонала заявителя или пассажиров, в заявочной форме должны быть предусмотрены соответствующие графы. Все должным образом зарегистрированные лица считаются участниками соревнования от этого заявителя.

При заполнении заявочной формы заявитель, пилоты и пассажиры, иные лица должны расписаться в ней.

#### **4.7.19. Обязательства Заявителей, Пилотов, Механиков и Пассажиров**

Прежде, чем принять участие в соревновании, каждый заявитель, пилот, механик или иные участники заявителя должны подписать обязательство о своем знании и соблюдении спортивной регламентации, кодекса поведения и требований безопасности.

А в случае, если они не достигли 18 лет, также приложить нотариальное согласие обоих родителей/опекуна на участие несовершеннолетнего в соревновании.

#### **4.7.20. Заявка, содержащая неверные сведения:**

Заявка, содержащая неверные сведения, признается недействительной. Заявитель/пилот, подавший такую заявку, может быть признан виновным в недостойном поведении, а организатор имеет право удержать его заявочный взнос.

#### **4.7.21. Отказ в приеме заявки:**

Организатор соревнования может отказать в приеме заявки. В таком случае он должен письменно электронными средствами связи или с помощью СМС известить претендента в течение 8 дней после получения заявки, но не позднее 5 дней до начала соревнования, обосновав причины такого отказа.

Не допускается отказ в приеме заявки на участие в этапе многоэтапного чемпионата, первенства, кубка России заявителю/пилоту уже имеющему в нем зачетные очки.

#### **4.7.22. Условные заявки:**

Регламент соревнования может предусматривать условный прием заявок. Например, в случае ограничения числа стартующих заявка может быть принята условно в расчете на возникновение вакансий среди уже заявленных заявителей. Заявитель должен быть извещен о том, что его заявка принята условно электронными средствами связи, отправленными в течение одного дня после даты закрытия приема заявок.

#### **4.7.23. Публикация списка заявленных участников (заявителей и пилотов):**

Имя заявителя или пилота может быть включено в публикуемый список только в том случае, если он представил организатору надлежащим образом оформленную заявочную форму. Имена заявителей или пилотов, чьи заявки приняты условно, публикуются с соответствующей оговоркой.

Список заявленных заявителей, пилотов и команд должен публиковаться Организатором не позже, чем за 48 часов до начала соревнования, если положением (регламентом) не оговорено иное.

В тех случаях, когда Положение о соревновании разрешает прием заявок не позднее, чем за час до соревнования, этот список должен быть вывешен на официальном информационном табло до старта соревнования.

Организатор не должен указывать в программе или публиковать в качестве заявленных имена любого заявителя или пилота, чья заявка была отклонена.

#### **4.7.24. Заявка автомобилей. Многократные заявки одного автомобиля.**

Один и тот же автомобиль может быть заявлен к участию в одном соревновании только один раз, за исключением, если Правила или Положение о соревновании разрешает подачу двух или более заявок одного и того же автомобиля. В таком случае ответственность за заявку делится между всеми Заявителями и автомобиль может участвовать с одним и тем же пилотом только один раз.

#### **4.7.25. Недопустимость замены одного соревнования на другое:**

Как заявитель, так и пилот, заявленный для участия в соревновании, но не стартовавший в нем, в том числе и по причине участия в другом проходящем в это же время соревновании, подлежит временной дисквалификации (с изъятием лицензии) с момента начала этого другого соревнования на срок, устанавливаемый РАФ.

## **4.8. ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ СОРЕВНОВАНИЯ И ВЫВЕДЕНИЕ ЗАЧЕТНОГО РЕЗУЛЬТАТА**

**4.8.1.** Порядок определения результатов и начисления очков определяется правилами и регламентом (положением) соответствующей дисциплины соревнований. Указанный порядок применяется, если количество принявших старт автомобилей соответствовало минимуму, указанному в регламенте (положении) соответствующего соревнования.

Под принявшими старт понимаются автомобили, пересекшие стартовую линию в зачетных заездах. К пересечению стартовой линии также приравнивается отметка на первом КВ в ралли, ралли-рейдах и трофи-рейдах, участие в отборочных и иных заездах, в тех случаях, когда по результатам этих заездов водителям в соответствии с регламентом начисляются очки (фиксируются времена) принимаемые во внимание для определения результатов соревнования.

**4.8.2.** В соревнованиях, когда публикуется протокол абсолютного зачета для автомобилей различных зачетных групп, для подсчета очков в зачетной группе (классе) с малым количеством стартовавших (менее 6), могут начисляться очки из абсолютного зачета, независимо от числа стартовавших в данной зачетной группе (классе). Это условие должно быть отражено в регламенте (положении) соответствующего соревнования.

**4.8.3.** Очки в зачет многоэтапного соревнования начисляются, если на этапе в дисциплине стартовало 6 и более автомобилей

**4.8.4.** Если в итоговом протоколе многоэтапного или одноэтапного всероссийского или межрегионального соревнования суммарное число участвовавших спортсменов менее 10, данное соревнование будет считаться несостоявшимся.

**4.8.5.** Для подсчета результатов многоэтапного соревнования рекомендуется принимать во внимание определенное число лучших результатов, показанных в зачетных соревнованиях (этапах) от числа состоявшихся этапов по следующему принципу:

- |                        |   |
|------------------------|---|
| при 2-х этапах         | - по результатам обоих этапов;            |
| при 3-х или 4-х этапах | - по сумме результатов минус один худший; |
| при 5-и и более этапах | - по сумме результатов минус два худших.  |

Под худшим результатом подразумевается также неучастие или сход пилота в зачетных этапах.

Как правило, в качестве худшего спортсмену не может быть засчитан этап, результат которого на этом этапе был аннулирован, что должно быть прямо указано в регламенте соответствующего соревнования.

**4.8.6.** В целях определения результатов розыгрыша многоэтапного соревнования для подсчета очков на этапе используется «Таблица для начисления очков по занятым местам» или иная система, указанная в Регламенте соответствующего соревнования.

**4.8.6.** Если два или более спортсмена (команды) набрали одинаковое количество очков в зачет многоэтапного соревнования, то критерии присвоения мест определяются регламентом (положением) соответствующего соревнования. Если это не оговорено – решение принимается Советом РАФ по спорту по представлению видового комитета.

## 4.9. ПУБЛИКАЦИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ. НАГРАЖДЕНИЕ

**4.9.1.** Место и время публикации предварительных результатов соревнования должно быть указано в Положении (регламенте).

**4.9.2.** Эти результаты становятся окончательными по истечении времени, отведенного на подачу протеста и/или после проведения всех официальных расследований и решения всех вопросов (технических, антидопинговых, протестов и апелляций).

Изменение окончательных результатов возможно только спортивным организатором или Апелляционным судом РАФ по итогам рассмотрения апелляционных жалоб.

**4.9.3.** Окончательная итоговая классификация (официальные результаты соревнования) во всех видах зачета должна быть опубликована на табло информации сразу после утверждения и подписания ее спортивными комиссарами.

**4.9.4.** Официальное награждение по результатам соревнования должно начаться не ранее, чем после публикации окончательных результатов соревнования.

Официальное награждение состоит из вручения медалей, дипломов и официальных кубков (п.4.6.3).

**4.9.5.** В случае подачи любых протестов и/или уведомлений об апелляции, которые могут изменить содержание итоговой классификации соревнования, организаторы должны задержать официальное награждение во всех видах зачёта, затронутых протестом, до тех пор, пока не будет вынесено окончательное решение по всем протестам и апелляциям. В остальных зачётах награды могут быть вручены.

**4.9.6.** Организатор этапов всероссийских и межрегиональных соревнований принимает на себя обязательство вручить победителю и призерам предусмотренную регламентом (положением) соревнования памятную награду с символикой РАФ.

**4.9.7.** Процедура подиума. Если в дисциплине предусмотрена процедура предварительного награждения, то она может быть проведена по предварительным результатам соревнования (части соревнования). Организатор может вручать на предварительном награждении призы от своего имени, однако никакие официальные дипломы, медали и кубки не могут быть вручены.

**4.9.8.** По окончании соревнования спортивному организатору должна быть направлена следующая информация:

В течение суток после окончания соревнования:

- отсканированный итоговый протокол во всех видах зачета по унифицированной форме;
- состав судейской коллегии (электронная версия);
- информацию о наличии протестов, уведомлений об апелляции, происшествий и травм.

В течении трех дней организатор должен отправить оригиналы документов:

- список заявленных и допущенных заявителей, пилотов и команд
- состав судейской коллегии (полный список судей) по унифицированной судейской форме
- итоговый протокол во всех видах зачета по унифицированной форме
- протоколы заседаний коллегии спортивных комиссаров
- в случае наличия - все выпущенные бюллетени, подлинники принятых протестов и заявлений о подаче апелляций, отчеты о происшествиях по установленной форме

**4.9.9.** Списки и итоговые протоколы должны быть подписаны руководителем гонки, главным секретарем и спортивными комиссарами, с обязательным указанием их судейской категории. В случае отсутствия документов, соревнование может быть признано несостоявшимся.

**4.9.10.** В чемпионатах, первенствах, кубках спортивным организатором учреждаются следующие награды:

- В чемпионате: награды за 1 – 3 место в личном зачете – медали соответствующего достоинства и дипломы, а чемпиону – лента чемпиона;
- В кубке: награда за 1 место в личном зачете – кубок и диплом;
- В первенстве: награда за 1 место в личном зачете – медаль и диплом;
- В командном зачете: награда за 1 место - кубок и диплом.

**4.9.11.** Победители и призёры признанных РАФ серий соревнований награждаются организаторами серий, подавшими заявку на их проведение.

По окончании спортивного сезона спортивный организатор утверждает результаты чемпионатов, первенств, кубков и серий.

## 4.10. ОСТАНОВКА СОРЕВНОВАНИЙ. ПЕРЕНОС СРОКОВ, ОТМЕНА СОРЕВНОВАНИЯ.

**4.10.1.** Под форс-мажором понимаются обстоятельства, вызванные действием непреодолимой силы, которые невозможно предусмотреть, предотвратить или устранить. Факт форс-мажора (для заявителя, пилота, организатора или официального лица соревнования) устанавливается или констатируется спортивными комиссарами.

**4.10.2.** В случае возникновения форс-мажора или из соображений безопасности решение об остановке соревнования может принять руководитель гонки, а о прекращении соревнования принимает коллегия спортивных комиссаров.

**4.10.3.** Для соревнований с общим стартом применяется процедура прерывания (остановки) соревнования в зависимости от числа кругов, пройденных лидером на момент остановки гонки, описанная в правилах проведения соревнований по соответствующим дисциплинам автоспорта

При этом рекомендуется учитывать следующее:

- если пройдено до 30% общей дистанции соревнований - соревнование должно состояться в этот же день или позднее, если организатор не принял решение о его окончательной отмене.

- если пройдено от 30 до 60% общей дистанции соревнований - соревнование может быть завершено, если это возможно, в этот же день. Окончательная классификация должна базироваться на сложении полученного таким образом времени (результатов).
- В случае если соревнование невозможно завершить в этот же день, оно считается законченным, однако участники получают только 50% от установленной шкалы очков;
- если пройдено более 60% общей дистанции соревнований - соревнование считается законченным.

**4.10.4.** Для соревнований с отдельным стартом, процедура прерывания (остановки) описывается в правилах по дисциплине соревнований. Если из соображений безопасности или в случае форс-мажора соревнование невозможно продолжить после прерывания (остановки), КСК примет решение об окончании или переносе соревнований и порядке начисления очков участникам, находящимся в соревновании на момент его прерывания (остановки).

**4.10.5.** Любое соревнование, являющееся частью более крупного соревнования, может быть перенесено или отменено только в том случае, если такая возможность предусмотрена его регламентом или если решение о переносе или отмене будет принято Спортивными комиссарами соревнования по форс-мажорным обстоятельствам или из соображений обеспечения безопасности.

**4.10.6.** В случае отмены соревнования или переноса времени его проведения более чем на 24 часа, заявочные взносы должны быть возвращены.

**4.10.7.** При переносе соревнования, являющегося этапом чемпионата, кубка первенства России, всероссийского или межрегионального соревнования, включенного в ЕКП Федерального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта, требуется получить согласие РАФ о переносе на предлагаемую новую дату.

**4.10.8. Внесение изменений в ЕКП**

- При необходимости изменить дату проведения соревнования, организатором подается повторная заявка на формализованном бланке, согласованная с региональным органом исполнительной власти в области спорта и через региональную Федерацию,
- при необходимости изменить место проведения и организатора соревнования, включенного в ЕКП, необходимо получить письменный отказ от организатора, заявленного в ЕКП и от регионального органа исполнительной власти в области спорта, а также соответствующие документы (заявка и согласование) от нового организатора

**4.10.9. Отмена соревнования**

- Об отмене соревнования, включенного в ЕКП, организатор спортивного мероприятия обязан сообщить в РАФ незамедлительно, и не менее чем за месяц до даты начала административных проверок, сопроводив сообщение отказом от проведения регионального органа исполнительной власти в области физической культуры и спорта.
- Если из-за этой отмены количество соревнований становится ниже минимума, предусмотренного настоящими Общими принципами или соответствующим регламентом (положением), РАФ может назначить дополнительное соревнование.

**4.10.10.** Перенос сроков и отмена календарных соревнований по инициативе организатора спортивного мероприятия влечет за собой применение санкций, устанавливаемых РАФ.

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
26.09.2017		28.09.2017
14.11.2017		15.12.2017
19.03.2019	С изменениями	21.03.2019

## ГЛАВА 5 ТРАССЫ И МЕСТА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

### 5.1. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ И СЕРТИФИКАЦИИ ГОНОЧНЫХ ТРАСС

#### 1. ЦЕЛЬ

Данные Рекомендации разработаны Комитетом трасс и безопасности РАФ на основе Приложения «О» к Международному спортивному кодексу ФИА и многолетнего опыта РАФ в организации и проведении национальных соревнований на гоночных трассах. Эти Рекомендации будут использоваться инспекторами РАФ при решении вопроса о возможности включения соревнований на этих трассах в календарь РАФ. Они также могут использоваться как первоначальное руководство для проектировщиков трасс и эксплуатирующих организаций.

Требования к трассе со стороны инспекторов РАФ будут основываться на изучении чертежей трасс и адаптации данных Рекомендаций к каждому конкретному случаю.

Подготовка и сертификация гоночных трасс для картинга публикуется в отдельном документе.

#### 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

**2.1. Трасса** – автомобильная дорога или специально построенное или подготовленное гоночное полотно с характерными сооружениями, используемая для соревнований. Трасса может быть временной, полупостоянной или постоянной в зависимости от места расположения, характера сооружений и доступности использования для соревнований. Применительно к соревнованиям по дрег-рейсингу трассой считается участок прямой, на котором происходит хронометрируемое ускорение.

**2.2. Кольцевая трасса** – закрытая для постороннего движения трасса, постоянная или временная, начинающаяся и оканчивающаяся в одной и той же точке, построенная или приспособленная специально для автомобильных соревнований.

**2.3. Гоночная дорожка** – дорожка, специально построенная или приспособленная для проведения соревнований. Гоночная дорожка ограничивается краями гоночного полотна.

**2.4. Постоянная трасса** – трасса, носящая постоянный характер и доступная для проведения соревнований и тестов в любое время в течение всего спортивного сезона.

**2.5. Временная трасса** – трасса, изначально не предназначенная для гоночного использования, подготавливаемая для конкретного соревнования и где сооружения безопасности носят временный характер, частично или полностью разбираются в период между соревнованиями.

**2.6. Дрег-полоса** – закрытый для постороннего движения прямой участок, постоянный или временный, построенный или приспособленный специально для соревнований по дрег-рейсингу.

**2.7. Зона торможения** – часть дрег-полосы, на которой автомобили замедляют движение. Зона торможения делится на 2 части: первичная или основная зона торможения, на которой автомобили тормозят и останавливаются; вторичная или

экстренная зона торможения, которая используется при невозможности остановиться в пределах основной зоны торможения.

**2.8. Зона соревнования** – на соревнованиях по дрег-рейсингу включает в себя трассу и основную зону торможения, дорожку возврата, паддок, зону выпуска, предстартовую зону и зону старта.

**2.9. Новая трасса** – в данных Рекомендациях термин «новая трасса» обозначает трассу, не использовавшуюся ранее для проведения на ней соревнований. Трасса, как постоянная, так и временная не будет считаться новой, если на ней уже проходили официальные соревнования. Однако любые её модификации будут считаться как элементы новой трассы в ней самой.

**2.10. Комитет** – в данных Рекомендациях под термином "Комитет" понимается Комитет трасс и безопасности РАФ.

**2.11. Инспекция** – выезд представителей Комитета с целью разработки рекомендаций, проверки или одобрения работы, выполненной на базе этих рекомендаций, а также для проверки всех условий безопасности и готовности служб, необходимых для проведения соревнования.

**2.12. Лицензия** – сертификат, свидетельствующий о том, что трасса проинспектирована и одобрена РАФ, и что на трассе предусмотрены все условия, при которых на ней могут проводиться определённые категорией её лицензии соревнования.

### **3. ПРОЦЕДУРА ОДОБРЕНИЯ НОВЫХ ИЛИ МОДИФИКАЦИЙ СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАСС**

**3.1.** Разработчики новой трассы, на которой планируется проведение национальных соревнований, должны представить на рассмотрение в региональную федерацию (отделение) РАФ, где расположена трасса, исчерпывающее досье, содержащее планы и спецификации, для представления его на утверждение в РАФ (см. требования к досье в Дополнении 1).

**3.2.** Изучение досье новой трассы сопровождается внесением в РАФ единовременного установленного взноса за анализ и выдачу предварительных рекомендаций по проекту новой трассы. Таковым взносом сопровождается и каждая заявка на рассмотрение изменений существующей трассы.

**3.3.** РАФ после изучения индивидуальных особенностей каждого запроса выдает необходимые рекомендации по совершенствованию проекта и получает информацию о каждом шаге его реализации через региональную федерацию (отделение) РАФ.

**3.4.** На месте инспекция проводится инспекторами Комитета, как минимум предварительная и финальная инспекции, а также промежуточные инспекции по необходимости.

Для постоянных трасс кольцевых гонок финальная инспекция должна быть проведена не позднее, чем за 30 дней до начала первого соревнования года на данной трассе. При этом все работы, связанные с трассой, стационарными сооружениями и средствами безопасности, должны быть выполнены в соответствии с требованиями РАФ.

Для постоянных трасс кросса и ралли-кросса, трековых и ледовых гонок, а также трасс дрег-рейсинга финальная инспекция должна быть проведена не позднее, чем за 7 дней до начала первого соревнования года на данной трассе. При этом все работы, связанные с трассой, стационарными сооружениями и средствами безопасности, должны быть выполнены в соответствии с требованиями РАФ.

Для временных трасс досье должно быть направлено в РАФ не позднее 90 дней до начала первого на этой трассе соревнования. Дата финальной инспекции определяется РАФ в каждом конкретном случае отдельно.

**3.5.** Указанная выше процедура также является обязательной для трасс, на которых проводится генеральная реконструкция или модификация. Любые изменения трассы или средств безопасности, которые не были представлены на рассмотрение в РАФ, могут явиться основанием для того, чтобы признать трассу непригодной для проведения соревнований.

## **4. ИНСПЕКЦИИ**

**4.1.** Инспекции являются обязательными для:

4.1.1. Новых трасс, которые будут впервые использоваться для проведения соревнований.

4.1.2. Получения, продления или возобновления лицензии на трассу.

4.1.3. Трасс, подвергшихся значительным изменениям или модификациям в конфигурации или сооружениях безопасности, до того как они могут быть использованы для соревнований, а также при повышении действующей категории лицензии.

4.1.4. Временных трасс каждый год перед проведением на трассе первого официального соревнования в текущем году.

4.1.5. Выдачи лицензии на трассу для установления национального рекорда скорости.

**4.2.** Инспекции также могут назначаться в других случаях по решению Совета РАФ по спорту, Комитета, по запросу представителей трассы, направленного в РАФ через региональную федерацию (отделение) РАФ.

**4.3. Порядок проведения инспекции**

4.3.1. Инспекторы назначаются Комитетом или его Председателем, из списка инспекторов, утвержденного Советом РАФ по спорту.

4.3.2. Инспекторы должны сопровождаться по трассе представителями региональной федерации (отделения) РАФ и владельцев (арендаторов) трассы. Без их согласия инспекция не может быть проведена.

4.3.3. Перед проведением инспекции назначенный инспектор должен иметь возможность предварительно изучить досье на трассу (см. Дополнение 1) и планы всех предстоящих работ. В случае с инспекцией уже ранее сертифицированной трассы должен быть представлен Паспорт и схема трассы и все соответствующие документы. Заверенное инженером строительной специальности подтверждение прочностных характеристик строений, относящиеся к сооружениям безопасности трассы, должно быть представлено в обязательном досье, направляемом региональной федерацией (отделением) в РАФ (это требуется для всех трасс, включая кросс, ралли-кросс, трековые и ледовые гонки, дрег-рейсинг). Невыполнение этих условий может привести к санкциям и/или отмене инспекции.

4.3.4. Пребывание на трассе во время инспекции представителей прессы не разрешается. Представители региональной федерации (отделения) РАФ и трассы несут ответственность за то, чтобы лица, чье присутствие не является обязательным, ни в коем случае не препятствовали инспекторам выполнять свои обязанности. Во время инспекции не разрешается движение транспорта по трассе, за исключением тех случаев, когда она используется для движения общественного транспорта.

4.3.5. Оплата инспекционной поездки за каждую проинспектированную трассу осуществляется по утвержденным РАФ расценкам. В эту сумму не входят расходы на

проезд, питание и проживание инспекторов на месте пребывания, которые должны быть сразу же оплачены владельцами (арендаторами) трассы или региональной федерацией (отделением) РАФ.

**4.4.** Отчёты инспекторов представляются на рассмотрение в Комитет. Официальными считаются отчёты, направленные Комитетом в Региональную федерацию (отделение) РАФ.

## **5. ВЫВОДЫ ИНСПЕКЦИИ**

**5.1.** После того, как отчёт об инспекции официально отсылается в региональную федерацию (отделение) РАФ, где находится трасса, эта региональная федерация (отделение) РАФ имеет максимум три недели для направления в РАФ комментариев по данному отчёту. В случае отсутствия каких-либо возражений в установленные сроки, отчёт считается окончательным, а план проведения необходимых усовершенствований – принятым.

Однако если по истечении трехнедельного периода между инспекторами и региональной федерацией (отделением) РАФ остаются разногласия относительно любого пункта отчёта, окончательное решение по проблеме принимается Председателем Комитета.

**5.2.** В случае неисполнения работ в соответствии с утвержденным планом, проведение соревнования на трассе будет запрещено.

РАФ уполномочена разрешить проведение любых соревнований национального уровня на трассе или запретить их, в том случае, если указания Комитета не были выполнены.

Если трасса имеет более чем одну конфигурацию, то разрешение на использование касается только той, которая подверглась инспекции.

Трассы, принятые для проведения соревнований, включаются в Официальный календарь РАФ только в той конфигурации и с теми сооружениями, которые обозначены в плане, представленном в РАФ, и которые одобрены инспектором РАФ. Максимальный срок действия лицензии составляет три года с момента проведения финальной инспекции.

**5.3.** При принятии трассы для трековых или ледовых гонок лицензия действительна в течение сезона, перед началом которого была проведена инспекция.

## **6. КАТЕГОРИИ ЛИЦЕНЗИЙ ТРАСС**

Лицензии РАФ на трассы выпускаются с 1 по 5 категории согласно статусам организуемых соревнований, категориям и группам подготовки автомобилей, для которых трасса считается подходящей. Категории и группы подготовки автомобилей, указанные ниже, соответствуют классификации, установленной КиТТ.

Каждая лицензия также действительна для всех статусов организуемых соревнований, категорий и групп подготовки автомобилей нижестоящей категории лицензии, лицензия категории 1 на трассу является лицензией высшей категории.

Выдача лицензии является одним из условий включения соревнования на трассе в Официальный календарь РАФ, однако наличие лицензии на трассу не может само по себе гарантировать включение соревнований на этой трассе в Официальный календарь РАФ.

Категория лицензии	Категории и группы подготовки автомобилей
<b>1</b>	Специальные одноместные автомобили для кольцевых гонок (Формула 3, Формула 4)
<b>2</b>	Серийные легковые автомобили для кольцевых гонок (Туринг, Супер-продакшн) Специальные более чем одноместные автомобили для кольцевых гонок (Спортпрототип CN)
<b>3</b>	Серийные легковые автомобили для кольцевых гонок (Туринг-лайт, S1600) Специальные одноместные автомобили для кольцевых гонок (Легендс, Митджет 1.3)
<b>4</b>	Серийные легковые автомобили для дрег-рейсинга (FSA, FSB, FSL, US) Специальные одноместные автомобили для дрег-рейсинга (по регламенту допуска)
<b>5A</b>	Серийные легковые, внедорожные и грузовые автомобили для кросса (все группы подготовки) Специальные одноместные автомобили для кросса (все группы подготовки)
<b>5Л</b>	Серийные легковые автомобили для ледовых гонок (все группы подготовки)
<b>5P</b>	Серийные легковые автомобили для ралли-кросса (все группы подготовки)
<b>5T</b>	Серийные легковые автомобили для трековых гонок (все группы подготовки)

Статус соревнования	Категория лицензии на трассу			
	A	B	C	D
чемпионат России первенство России				
Кубок России чемпионат федерального округа первенство федерального округа				
Другие всероссийские соревнования чемпионат субъекта РФ первенство субъекта РФ Кубок субъекта РФ				
чемпионат муниципального образования первенство муниципального образования				

Для проведения международных соревнований и получения международной лицензии ФИА на трассу соответствующей категории, на трассе должно быть проведено хотя бы одно всероссийское или межрегиональное соревнование за последние 24 месяца.

## **7. КОНЦЕПЦИЯ ТРАССЫ ДЛЯ КОЛЬЦЕВЫХ ГОНОК**

### **7.1. Общие положения**

Целью данной статьи является помощь разработчикам в определении основных характеристик проекта трассы для последующего его представления в РАФ (см. статью 3.1.).

Лица, ответственные за создание и эксплуатацию трассы, должны обеспечить выполнение требований местных органов власти и получить их официальное одобрение.

### **7.2. План трассы**

Форма гоночной дорожки в плане не является предметом ограничений, однако РАФ может рекомендовать изменить конфигурацию для повышения зрелищности соревнований и исходя из практической целесообразности.

Максимально разрешенная длина прямолинейных участков трассы не более 2 км.

Если трасса предназначена для проведения Официальных соревнований, то длина трассы подбирается с таким расчётом, чтобы удовлетворять минимуму, оговоренному в Дополнении 2. Рекомендуются, чтобы длина новой трассы не превышала 7 км.

Длина трассы для расчёта дистанции гонки и классификации рассчитывается по средней линии гоночной дорожки.

Если не указано иное, все рекомендации относительно прямых и криволинейных участков касаются фактической траектории движения автомобилей с наивысшей скоростью, а не геометрической формы трассы (траектория, нанесённая на план, обычно даёт эффект укорачивания прямых и удлинения поворотов: при проектировании или модификации трассы разработчик обязан учитывать это в своих расчётах).

### **7.3. Ширина гоночной дорожки**

При планировке новых постоянных трасс ширина гоночной дорожки должна быть не менее 12 м. Расширения или сужения должны быть выполнены как можно более плавно и в любом случае в пропорции не более чем 1 м ширины на 20 м длины гоночной дорожки.

Ширина стартовой прямой для новых трасс должна быть не менее 15 м. Эта ширина должна сохраняться до выхода из первого поворота (по гоночной траектории).

Для существующих трасс ширина гоночной дорожки в соответствии с Паспортом трассы.

### **7.4. Продольный профиль**

Изменения профиля, как выпуклого, так и вогнутого, выполняется с учётом динамических характеристик автомобилей. В общем случае, следует избегать изменения профиля в местах интенсивного снижения скорости или интенсивного разгона.

Продольный уклон прямой старта-финиша не должен превышать 2%.

### **7.5. Поперечный уклон, дренаж**

На прямых участках трассы в целях дренажа поперечный уклон между краями гоночной дорожки или между её средней линией и краем не должен превышать 3% и быть менее чем 1,5%.

В поворотах вираж (уклон гоночной дорожки от её внешней стороны к внутренней) не должен превышать 10% (с возможными исключениями в отдельных случаях). Уклон в противоположном направлении, как правило, не допускается, за исключением отдельных оговоренных случаев. При этом скорость на входе в поворот в таких местах не должна превышать 125 км/час.

Любые изменения поперечного уклона, особенно на участках входа в поворот и выхода из него, должны иметь плавные переходы по высоте, основанные на траектории движения и на указаниях пункта 7.4.

Задача организации дренажных систем для эффективного отвода воды с поверхности трассы, пит-лейн, из паддока и зрительских зон должна рассматриваться в качестве приоритетной на стадии проектирования.

#### **7.6. Края гоночной дорожки, её обочины и зоны схода**

За исключением дорожек въезда на пит-лейн и выезда из него, края гоночной дорожки должны быть ограничены вдоль всей длины с обеих сторон сплошными белыми линиями шириной не менее 10 см. Краска не должна изменять сцепные свойства покрытия.

Гоночная дорожка с обеих сторон должна иметь обочины с ровной поверхностью шириной от 1 м до 5 м на протяжении всей её длины. Обочины должны являться продолжением профиля гоночной дорожки, без ступеньки между ними: все переходы должны быть очень плавными.

Зона схода – это участок поверхности между обочиной и первой линией защиты. Зона схода должна постепенно переходить в обочину: если она имеет уклон, то он не должен превышать 25% вверх или 3% вниз по отношению к поперечной проекции поверхности трассы.

#### **7.7. Стартовая прямая (см. также пункт 7.3)**

При старте с места стартовая решётка должна быть организована следующим образом: должно быть как минимум 6 метров (рекомендуется 8 м), между двумя последовательными позициями на стартовой решётке.

Предпочтительно, чтобы было расстояние не менее 250 м между линией старта и первым поворотом.

Только в данном случае поворотом будет считаться изменение направления движения не менее чем на 45°, с радиусом поворота менее 300 м.

#### **7.8. Меры безопасности**

Меры безопасности на трассах осуществляются для защиты зрителей, пилотов, официальных лиц и обслуживающего персонала соревнования. При разработке мер безопасности во внимание принимаются характеристики гоночной дорожки (конфигурация и профиль, топография, гоночная траектория, прилегающая территория, здания и сооружения), а также скорости, достигаемые в любой точке трассы.

Там, где это возможно, целесообразно предусмотреть свободное пространство без препятствий или мест размещения зрителей, достаточное для полного гашения энергии вылетевшего с трассы автомобиля. Наиболее предпочтительным является создание условий для локализации возможной аварии в непосредственной близости от края гоночной дорожки путём поглощения энергии автомобиля и/или предоставления пилоту условий восстановления контроля над ним. Для достижения этого могут применяться различные замедляющие и поглощающие энергию системы, останавливающие барьеры, которые образуют первую линию защиты.

Выбор применяемой конструкции определяется наличием свободного пространства и вероятным углом столкновения. Там, где вероятный угол удара мал, предпочтительны гладкие непрерывные вертикальные барьеры, а там, где угол столкновения большой, используются рассеивающие энергию удара устройства и/или, если имеется достаточно подходящее пространство – останавливающие барьеры в сочетании с зонами схода и замедляющими системами. Для этого необходимо предусмотреть пространство в

подобных зонах на стадии проектирования. Эти зоны, как правило, располагаются с внешней стороны поворотов, их размер рассчитывается в зависимости от скорости на подходе к повороту и непосредственно в самом повороте.

Кроме того, могут потребоваться дополнительные меры для защиты зрительских зон, расположенных на уровне гоночной дорожки или выше неё.

Порядок доступа зрителей в предназначенные для них зоны и условия их размещения там, должны соответствовать действующим на территории Российской Федерации нормативным правовым актам.

После изучения представленных планов трассы, РАФ может дать свои замечания и предложения по обеспечению и совершенствованию мер безопасности.

#### **7.9. Здания и сооружения трассы**

Требования, предъявляемые к таким сооружениям как Пункт управления гонкой, судейские посты на трассе, боксы команд, медицинский центр и т.д., зависят от статуса планируемого соревнования. Любой проект должен соответствовать действующим нормативным правовым актам в области обеспечения безопасности зданий и сооружений, осуществляться путем взаимодействия между администрацией трассы, региональной федерацией (отделением) РАФ и РАФ (основные требования к сооружениям указаны в Ст.5.2. «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе судейских постов»

Пит-лейн шириной не менее 12 м, с расположенными боксами команд, Пунктом управления гонкой, должен быть смежным со стартовой прямой и отделён от неё обочиной шириной не менее 4 метров, пит уоллом и сигнальной платформой.

Как правило, длина пит-лейн должна рассчитываться исходя из длины 7 м (минимум – 4 м) на число автомобилей, ограниченных ёмкостью трассы. Въезд и выезд с пит-лейн должен исключать возможность пересечения с гоночной траекторией в местах съезда с трассы и выезда на неё.

Мосты и/или тоннели для проезда на внутреннюю часть трассы должны быть предусмотрены на стадии проектирования, т.к. они могут существенно повлиять на общую планировку.

#### **7.10. Служебные дороги**

Эффективность служб экстренной помощи определяется наличием адекватной сети служебных дорог и определённым числом точек выезда на трассу, что позволяет машинам служб экстренной помощи располагаться на площадках позади первой линии защиты, достигать места аварии с минимально возможным использованием трассы и как можно быстрее добираться до съездов с трассы и в медицинский центр.

## **8. КОНЦЕПЦИЯ ТРАССЫ ДЛЯ ДРЭГ-РЕЙСИНГА**

Размеры трассы для дрэг-рейсинга являются крайне важными величинами и зависят от статуса соревнований, которые будут проходить на дрэг-полосе. В данной статье приводятся базовые размеры и величины необходимые для получения лицензии на трассу.

Трассы для дрэг-рейсинга подразделяются на предназначенные для официальных соревнований и предназначенные для традиционных соревнований, при этом на последних не допускается участие автомобилей, проходящих зачётную дистанцию менее, чем за 9,5 секунд.

### **8.1. Ширина дрэг-полосы**

Для официальных соревнований ширина дрэг-полосы должна составлять не менее 14 метров, ширина каждой полосы соответственно 7 метров, но не более 18 метров при наличии ограждений по бокам трассы.

Для традиционных соревнований минимум 12 метров (каждая полоса минимум 6 метров), но не более 18 метров при наличии ограждений по бокам трассы.

## **8.2. Длина трассы**

**8.2.1.** Для соревнований по дрэг-рейсингу длина трассы должна составлять 402,33 метра (1/4 мили) между линией старта и линией финиша.

Длина предстартовой и стартовой зоны (где автомобили ожидают команды на выезд к старту и старт, соответственно) должна составлять минимум 10 метров. Рекомендуется 25 метров.

### **8.2.2. Зона торможения**

Для официальных соревнований основная зона торможения должна быть не менее 430 м. Рекомендуется иметь зону торможения длиной 600 метров.

Для традиционных соревнований: 400 метров.

За основной зоной торможения необходима зона экстренного торможения.

При дорожном покрытии аналогичном основной зоне торможения (асфальт или бетон), длина должна быть не менее 100 м и завершаться останавливающими, поглощающими и рассеивающими энергию удара устройствами, способными безопасно для пилота остановить автомобиль.

При покрытии отличном от основной зоны торможения, зона экстренного торможения должна быть выполнена из рыхлого песка или гравия, длиной не менее 20 м и оканчиваться останавливающими, поглощающими и рассеивающими энергию удара устройствами.

## **8.3. Продольный профиль**

Максимальное повышение или понижение продольного профиля не должно превышать 1%.

## **8.4. Поперечный уклон**

Поперечный уклон между краями трассы или между её средней линией и краем не должен превышать 2%.

## **8.5. Покрытие дрэг-полосы**

Трасса – плотная асфальтовая или бетонная поверхность по конструкции схожая с дорогами 1-й категории. При наличии швов они должны быть заделаны битумом.

Зона основного торможения – такое же или схожее покрытие, как и на трассе.

Зона экстренного торможения – твердое покрытие, трава, гравий и т.д.

## **8.6. Разметка**

Линии разметки – белые или жёлтые линии шириной не менее 100 мм. Допускается разметка свободностоящими дорожными конусами из лёгких материалов.

## **8.7. Дорожка возврата**

Проезжая часть шириной не менее 3 м, соединяющая зону торможения и парк-стоянку (паддок). Должна являться отдельной проезжей частью, если иное не оговорено частным регламентом.

**8.8.** Временные дрэг-полосы должны иметь те же характеристики, что и постоянные или быть максимально приближены к ним.

## **8.9. Иные дистанции**

При проведении соревнований с зачётной дистанцией более ¼ мили, но не более ½ мили, требования к дрэг-полосам аналогичны трассам для традиционных соревнований,

за исключением зон торможения. Минимальная длина зон основного и экстренного торможения в совокупности должна составлять не менее 1 км, не исключая других требований, применяемых к зонам торможения.

#### **8.10. Меры безопасности**

Средства и меры безопасности должны обеспечивать защиту зрителей, участников, организаторов и обслуживающего персонала в течение всего соревнования. Должен быть организован контроль доступа в различные зоны дрэг-полосы. В любом случае трасса и зона торможения должны быть огорожены таким образом, чтобы проход посторонних людей был невозможен.

##### **8.10.1. Аварийно-спасательные и медицинские службы**

Работа аварийно-спасательных и медицинских служб должна быть организована в соответствии с положениями Приложения 8 к СК РАФ «Рекомендации по обеспечению мер безопасности при проведении соревнований».

##### **8.10.2. Оборудование трассы**

8.10.2.1. Зрительская зона должна быть отгорожена защитной сеткой таким образом, чтобы у зрителей не было возможности прохода на трассу. Минимальное расстояние от трассы до места нахождения зрителей 10 метров (рекомендуется расстояние 15 метров, увеличивающееся по мере приближения к финишу). Вдоль трассы по всей длине зрительской зоны должны находиться бетонные блоки (например, ФБС 24-4-6 увязанные металлической проволокой между собой или иные, одобренные инспектором ограждения). Рекомендуется наличие покрышек перед блоками (со стороны трассы). Покрышки должны быть связанными между собой в вертикальные стойки по 5-6 покрышек. Зрительская зона должна заканчиваться не ближе 100 метров до линии финиша.

8.10.2.2. Рекомендуется наличие металлического отбойника по краям трассы. В случае его отсутствия, вдоль всей длины трассы и зон торможения должно быть не менее 30 метров зоны безопасности с ровным покрытием (грунт, песок, трава и т.д.). В данной зоне не должно находиться зрителей, автомобилей и других препятствий. Аварийные службы и/или посты вмешательства должны быть отгорожены от трассы бетонными блоками.

8.10.2.3. Предстартовая зона должна быть отгорожена таким образом, чтобы исключить проход посторонних лиц. Запрещено нахождение зрителей непосредственно за предстартовой зоной. Въезд и вход в предстартовую зону должен иметь систему контроля доступа.

8.10.2.4. Обязательно наличие зоны заправки, непосредственно примыкающей к паддоку.

8.10.2.5. Зона соревнования должна быть оборудована достаточным количеством огнетушителей, распределенным по всей территории.

## **9. КОНЦЕПЦИЯ ТРАССЫ ДЛЯ КРОССА**

9.1. Трасса должна представлять собой замкнутую кривую произвольной конфигурации.

Для легковых и специальных кроссовых автомобилей трасса должна иметь грейдированное грунтовое покрытие. Не допускается в соревнованиях для легковых и специальных кроссовых автомобилей пересечение ручьев и других естественных или искусственных водоемов, ям и канав.

Полотно трассы должно быть проходимым для всех классов автомобилей независимо от погодных условий (кроме форс-мажорных обстоятельств) без применения шин с внедорожным протектором.

Гоночное полотно должно быть очищено от камней, обработано пылесвязующим веществом и своевременно поливаться водой.

Для обеспечения эффективной эвакуации повреждённых спортивных автомобилей, а также для максимального сокращения времени, необходимого для приведения трассы в рабочее состояние (полив, грейдирование и т.д.) рекомендуется наличие дополнительных технологических дорожек, как внутри кольца трассы, так и снаружи его.

**9.2.** Длина трассы по средней линии минимум 800 м (для детских соревнований – 500 м), максимум 1400 м. Для грузовых трасс и трасс, построенных до 2009 г. - максимальная длина трассы 2500 м. Ширина трассы 12-25 м, для грузовых автомобилей 15-30 м. Длина прямолинейных участков не должна превышать 200 м.

При длине прямолинейного участка более 150 м – за ним должен следовать поворот, угол изменения направления движения в котором должен быть не меньше 45 градусов с максимальным радиусом по средней линии – 25 м.

На всем протяжении трассы, то есть в любом её месте, должен быть возможен обгон двигающегося впереди или остановившегося автомобиля.

**9.3.** Стартовая зона должна находиться за пределами замкнутого кольца трассы, чтобы формирование очередного заезда не мешало двигающимся по трассе автомобилям. Уклон стартовой зоны не может превышать 2%, для новых трасс не более 1%.

Разрешается оборудование стартовой зоны твердым покрытием, при этом оно должно заканчиваться не менее чем через 30 метров после линии старта и находится за пределами замкнутого кольца трассы.

Отрезок от линии старта до первого поворота трассы должен быть прямолинейным, длиной не менее 80 м и, желательно, располагаться на подъеме или на горизонтальном уровне и ни в коем случае не должен иметь сужение трассы вплоть до конца первого поворота.

Размеры стартовой зоны должны обеспечивать расстояние по фронту между стоящими на одной линии автомобилями не менее 2-х метров и расстояние между стартовыми рядами в глубину не менее 8-и метров. Ширина стартовой зоны должна быть как минимум 14,5 м.

**9.4.** Линия финиша должна располагаться по возможности на прямом участке трассы и таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность съезда с трассы финишировавшему автомобилю.

**9.5.** На трассе должны быть оборудованы судейские посты, имеющие последовательную взаимную видимость, радио или телефонную связь с Руководителем гонки. Оборудование и расположение судейского поста должно обеспечивать безопасность находящихся на нем судей (не менее двух) от камней и обломков, а также в случае аварийной ситуации в непосредственной близости от него.

Основание судейского поста (поверхность, на которой находятся судьи) должно располагаться на высоте не менее 0,75 м и не более 1,75 м над основным полотном трассы.

На судейских постах должны находиться средства пожаротушения (огнетушители емкостью не менее 5 литров огнегасящего вещества) и сигнальные флаги (два жёлтых, синий и красный).

**9.6.** Граница гоночного полотна с обеих сторон должна быть обозначена (поребриками, минивалом – высотой 15-20 см, пластиковыми столбиками и т.п.). В опасных местах (местах расположения зрителей, судейских постов или местах, представляющих опасность для гонщика в случае выезда автомобиля за пределы гоночного полотна) должна быть оборудована отбойниками высотой не менее 1 м (гардрелями, стенами, земляным валом с вертикальным профилем), способными удержать на трассе потерявший управление или неисправный автомобиль. Допускается использование для этой цели автомобильных покрышек легковых автомобилей, уложенных горизонтально и обязательно скрепленных между собой бортами с помощью болтов и шайб – располагаться такой барьер может только вместе с земляным валом или другим отбойником и в местах, где угол возможного удара при вылете более 30 градусов. Высота барьера из покрышек зависит от конкретных условий, но должна быть не менее 1 м.

**9.7.** Зрители, свободные от гонки пилоты, механики, тренеры, представители и другой персонал должны находиться в безопасных местах, определённых Организатором. Во всех случаях расположение людей, если они не защищены надежным отбойником и металлической сеткой или находятся на склоне (трибуне) на высоте не менее 2-х метров над трассой, возможно на расстоянии не ближе 30 метров от края гоночного полотна. Эта граница должна быть четко обозначена и обеспечена Организатором.

**9.8.** Категорически запрещается нахождение людей на земляном валу, отбойниках ограничивающих полотно трассы.

**9.9.** Парк-стоянка для участников должна быть оборудована в непосредственной близости от трассы и обеспечивать возможность безопасного выезда в предстартовый накопитель. Она должна быть оборудована радиотрансляцией, информационным табло, средствами пожаротушения. В парке-стоянке должно быть обеспечено размещение спортивной и сервисной техники спортсменов.

Сервисные автомобили, размещенные в парке-стоянке, должны быть оборудованы средствами пожаротушения.

Скорость автомобилей в парке-стоянке не должна превышать 5 км/час.

Организатор должен предусмотреть возможность мойки, ремонта, погрузки и разгрузки спортивных автомобилей, наличие достаточного количества мусорных баков, санузлов, технической воды и электричества в парке-стоянке.

Судейская бригада и весь персонал Организатора, выполняющие свои обязанности на трассе и в местах парковки спортивной и транспортной техники, должны быть обучены приёмам и действиям при возникновении пожара.

**9.10.** Закрытый парк должен вмещать все автомобили, участвующие в финальном заезде, огорожен и охраняем от посторонних лиц и оборудован средствами пожаротушения.

## **10. КОНЦЕПЦИЯ ТРАССЫ ДЛЯ ЛЕДОВЫХ ГОНОК**

**10.1.** Покрытие – лед толщиной более 15 см по всей длине трассы. Ширина трассы – не менее 8 м, на поворотах – не менее 12 м. Длина прямолинейных участков – не более 400 м, длина стартовой прямой – не более 200 м. Повороты трассы – в любую сторону. Длина

трассы не менее 1500 м и не более 2500 м. На трассе не допускаются подъемы и спуски крутизной более 10%, а также «трамплины», на которых движущийся с расчетной скоростью автомобиль может временно потерять контакт с дорожным полотном.

**10.2.** На всем протяжении трассы должны быть обеспечены возможность обгона движущегося впереди или объезд остановившегося автомобиля.

**10.3.** Барьеры безопасности (снежные брустверы) высотой не менее 1,2 м по наружной стороне поворотов и 0,5-1 м по внутренней стороне поворотов и на прямолинейных участках трассы, обработанные роторной снегоуборочной машиной или иным подобным образом, обеспечивающим прямой угол между плоскостями дорожки и барьера. Допускается последующее заледенение вертикальной плоскости. Место схода с круга расчищается в барьере не менее чем через 300 м после линии финиша. Желательно места схода с круга и входа в круг разделить.

**10.4.** Стартовая прямая должна, по возможности, находиться за пределами зачётной трассы (примыкать к кругу). Размер стартовой зоны должен обеспечивать расстояние по фронту между стоящими автомобилями не менее 1,5 м. Такую же ширину должна иметь стартовая прямая до первого поворота. Начало первого поворота должно быть не менее чем в 80-и метрах от линии старта, а его угол не должен превышать 45 градусов.

**10.5.** Линия старта должна располагаться на горизонтальной плоскости, исключающей самопроизвольное качение незаторможенного автомобиля на нейтральной передаче.

**10.6.** Посты сигнальщиков располагаются, как правило, на внутренней стороне поворота с условием, чтобы каждый пост хорошо просматривался двумя соседними. Расстояние между постами не должно превышать 300 м.

**10.7.** Посты сигнальщиков обеспечиваются двумя жёлтыми, зелёным и красным флагами, а также огнетушителем, пригодным для тушения горящего бензина (как минимум на нечётных постах).

**10.8.** Минимально необходимые посты радиосвязи:

Спортивные комиссары (каждый); Руководитель гонки; Главный секретарь; Старший судья выпуска; Старший судья старта-финиша; Комиссар по безопасности; Комментатор. Дополнительные посты радиосвязи (желательно на другой волне):

Руководитель гонки; Комиссар по безопасности; Технический комиссар; Посты сигнальщиков; Тягачи, автомобили скорой медицинской помощи и автомобили быстрого вмешательства.

**10.9.** Радиотрансляция должна быть организована таким образом, чтобы в распоряжении Руководителя гонки был один из микрофонов (независимо от микрофона комментатора) для незамедлительного объявления решений, когда он сочтёт это нужным и для управления гонкой в экстремальных ситуациях.

**10.10.** Рекомендуются применение светофора не менее чем с двумя красными сигналами, управляемыми двухпозиционным переключателем («ВЫКЛЮЧЕНО» - «ВКЛЮЧЕНО») или не менее чем с двумя красными сигналами, расположенными над таким же количеством зеленых, управляемыми трехпозиционным переключателем («ВЫКЛЮЧЕНО» - «КРАСНЫЙ» - «ЗЕЛЕНый»).

Рекомендуются применение также дублирующего светофора, развёрнутого в сторону трибун и управляемого от переключателя основного светофора.

**10.11.** Для эвакуации автомобилей с трассы должны использоваться тягачи, оборудованные буксирными тросами:

Мобильный (желательно полноприводный типа УАЗ, «Jeep» и т.п.) – для транспортировки заглохшего автомобиля с исправной ходовой частью.

Тяжелый – для транспортировки автомобиля с неисправной ходовой частью (в том числе волоком или методом частичной или полной погрузки).

**10.12.** В парк-стоянке или другом месте, определённом Планом обеспечения безопасности, должны находиться два автомобиля скорой медицинской помощи и автомобиль пожарной службы, заправленный смесью для тушения горящих нефтепродуктов.

**10.13.** Зрители, свободные от гонки пилоты, механики и иной персонал участников должны находиться в безопасных местах на уровне дорожки или выше неё. Там где место для зрителей располагается на наклонной поверхности, её крутизна не должна превышать соотношения 1:4, если эта поверхность не имеет террас и трибун. Такие места указываются Организатором в Паспорте трассы и уточняются в Плане обеспечения безопасности. На местности такие места должны иметь ограду или другую эквивалентную структуру высотой не менее 1,2 м, не менее чем в 30 метрах от полотна зачётной трассы для расположения парк-стоянки и не менее 15 м в зрелищных местах трассы.

## **11. КОНЦЕПЦИЯ ТРАССЫ ДЛЯ РАЛЛИ-КРОССА**

**11.1.** Трасса должна представлять собой замкнутую кривую произвольной конфигурации. Её основные характеристики:

Состав трассы: минимум 35 и максимум 65 процентов поверхности с твердым покрытием (асфальт, асфальтобетон, бетон и т.д.). Остальная часть трассы – твёрдая / стабилизированная земля или насыпное покрытие (мелкий гравий, крошка, отсев, песок и т.п.). Пылезащитные средства обязательны.

Не допускается пересечение ручьёв и других естественных или искусственных водоёмов, ям и канав.

Гоночное полотно должно быть очищено от камней и других посторонних предметов, создающих опасность для пилотов и зрителей, а грунтовая часть трассы должна обрабатываться пылесвязующим веществом или своевременно поливаться водой.

Длина трассы должна быть не менее 950 м и не более 1500 м.

Ширина: минимум – 10 м, максимум – 20 м., в поворотах – до 25 м.

Максимально разрешенный уклон по горизонтали (продольный и поперечный) – 10%. От линии старта до первого поворота должно быть не менее 100 м прямого участка трассы.

**11.2.** «Джокер» (добавочная петля – дополнительный участок трассы). Для Официальных соревнований «джокер» обязателен. Его основные характеристики:

Длина дополнительного участка трассы («джокера») выбирается с тем расчётом, чтобы проезд через него увеличивал время прохождения круга более чем на 2 секунды.

Ширина: минимум 10 м, максимум 12 м.

Въезд и выезд должны находиться вне гоночной траектории. Должно быть устроено защитное ограждение, отделяющее основную трассу от «джокера». На выезде автомобиля должны иметь возможность развить ту же скорость, что и у автомобилей, находящихся на основной трассе. Судейские посты устанавливаются при необходимости из соображений безопасности.

**11.3.** Стартовая зона должна находиться за пределами основной трассы и представлять собой асфальтированную или покрытую бетоном площадку. Твёрдое покрытие при этом должно заканчиваться не менее чем через 30 м после линии старта. Уклон стартовой зоны не может превышать 2% (для новых трасс не более 1%). Ширина

трассы от линии старта должна выдерживаться до первого поворота и по всему повороту. Стартовая зона должна быть шириной не менее 14,5 м, ширина стартовой позиции 2,5 м, расстояние от кромки трассы до обозначенной стартовой позиции минимум 1 м, расстояние между стартовыми рядами 6 м.

Угол изменения направления движения в первом повороте должен быть не менее 45 градусов с максимальным радиусом (по средней линии) – 25 м.

**11.4.** После пересечения финишной линии должна быть исключена возможность прямолинейного следования автомобилей в парк-стоянку.

**11.5.** На трассе должны быть оборудованы судейские посты, имеющие последовательную визуальную взаимную видимость, радио или телефонную связь с Руководителем гонки и обеспечивающие безопасность находящихся на них судей. На каждом посту должно быть не менее двух судей.

На судейских постах должны находиться средства пожаротушения (огнетушители, емкостью не менее 5 л) и сигнальные флаги (2 жёлтых, синий и красный).

**11.6.** Граница гоночного полотна должна быть обозначена поребриками, белыми линиями (на асфальте), минивалом – высотой 15-20 см, пластиковыми столбиками, и т.п. В опасных местах (расположения зрителей, судейских постов или местах представляющих опасность для гонщика в случае выезда автомобиля за пределы гоночного полотна) должна быть оборудована отбойниками высотой не менее 1 м (гардрейлями, стенами, земляным валом с вертикальным профилем), способными удержать на трассе потерявший управление или неисправный автомобиль. Допускается использование для этой цели автомобильных покрышек легковых автомобилей, уложенных горизонтально и обязательно скреплённых между собой бортами с помощью болтов и шайб – располагаться такой барьер может только вместе с земляным валом или другим отбойником и в местах, где угол возможного удара при вылете более 30 градусов. Высота барьера из покрышек зависит от конкретных условий, но должна быть не менее 1 метра.

**11.7.** Зрители, свободные от гонки пилоты, механики и другой персонал должны находиться в безопасных местах, определенных Организатором. Во всех случаях расположение людей, если они не защищены надежным отбойником и металлической сеткой или находятся на склоне (трибуне) на высоте не менее 2-х метров над трассой, возможно на расстоянии не ближе 30 метров от края гоночного полотна. Эта граница должна быть четко обозначена и обеспечена Организатором.

**11.8.** Категорически запрещается расположение людей на земляном валу, отбойниках ограничивающих полотно трассы.

**11.9.** Парк-стоянка для участников должна находиться в непосредственной близости от трассы и обеспечивать возможность безопасного выезда в предстартовый накопитель. Он должен быть оборудован радиотрансляцией, информационным табло, средствами пожаротушения и обеспечивать размещение спортивной и сервисной техники спортсменов.

Каждый сервисный автомобиль должен быть оборудован средствами пожаротушения. Организатор должен предусмотреть возможность мойки, ремонта, погрузки и разгрузки спортивной техники, наличие достаточного количества мусорных баков, санузлов, технической воды и электричества в парк-стоянке.

Судейская бригада и весь персонал Организатора, выполняющий свои обязанности на трассе в местах парковки спортивной и транспортной техники, должен быть обучен приемам и действиям при возникновении пожара.

Скорость автомобилей в парк-стоянке не должна превышать 5 км/час.

**11.10.** Закрытый парк должен обеспечивать размещение всех автомобилей, участвующих в финальном заезде, огорожен и охраняем от посторонних лиц и оборудован средствами пожаротушения.

## **12. КОНЦЕПЦИЯ ТРАССЫ ДЛЯ ТРЕКОВЫХ ГОНОК**

**12.1.** Покрытие – лед, наращенный на виражах до толщины не менее 15 см, на прямых – не менее 10 см. Форма трассы – «ипподромная» (два отрезка прямых, соединенные двумя полуокружностями). Минимальная длина трассы – 1000 м.

**12.2.** Барьеры безопасности (снежные брустверы) высотой не менее 1 м по наружной стороне и по внутренней стороне дорожки на виражах, обработанные роторной снегоуборочной машиной или иным подобным образом, обеспечивающим прямой угол между плоскостями дорожки и барьера. Допускается последующее заледенение вертикальной плоскости. Место схода с круга расчищается в барьере не менее чем через 500 м после линии финиша. Желательно места схода с круга и входа в круг разделить.

**12.3.** Для обеспечения свободного проезда служебных автомобилей должна быть расчищена внутренняя технологическая дорожка внутри круга по всему периметру трассы.

**12.4.** Выпуск автомобилей участников в предстартовую зону должен происходить по пути длиной не менее чем в 500 м.

**12.5.** Линию старта следует располагать на прямой так, чтобы путь стартовавших автомобилей перед трибунами был максимально велик. Линия старта должна быть расположена на горизонтальной плоскости, исключая самопроизвольное качение незаторможенного автомобиля на нейтральной передаче.

**12.6.** Посты судей на дистанции (сигнальщиков) располагаются:

№1 – у входа в первый вираж;

№2 – в середине первого виража;

№3 – у выхода из первого виража;

№4 – в середине прямой, параллельной стартовой;

№5 – у входа во второй вираж;

№6 – в середине второго виража;

№7 – у выхода из второго виража;

№8 – в середине стартовой прямой (допускается совмещение с местом старта).

Каждый пост сигнальщиков должен быть хорошо виден как минимум с двух соседних постов.

**12.7.** Посты сигнальщиков обеспечиваются двумя жёлтыми и красным флагами, а также огнетушителем, пригодным для тушения горящего бензина (как минимум на нечётных постах).

**12.8.** Минимально необходимые посты радиосвязи:

Спортивные комиссары (каждый); Руководитель гонки; Главный секретарь; Хронометрист; Старший судья выпуска; Старший судья старта-финиша; Комиссар по безопасности; Судейские посты сигнальщиков; Комментатор.

**12.9.** Радиотрансляция должна быть организована таким образом, чтобы в распоряжении Руководителя гонки был один из микрофонов (независимо от микрофона комментатора) для незамедлительного объявления решений, когда он сочтет это нужным, и для управления гонкой в экстремальных ситуациях.

**12.10.** Рекомендуется применение светофора не менее чем с двумя красными сигналами, управляемыми двухпозиционным переключателем («ВЫКЛЮЧЕНО» - «ВКЛЮЧЕНО»). Рекомендуется применение также дублирующего светофора, развёрнутого в сторону трибун и управляемого от переключателя основного светофора.

**12.11.** Для эвакуации автомобилей с трассы должны использоваться тягачи, оборудованные буксирными тросами:

Мобильный (желательно полноприводный типа УАЗ, «Jeep» и т.п.) – для транспортировки заглохшего автомобиля с исправной ходовой частью.

Тяжелый – для транспортировки автомобиля с неисправной ходовой частью (в том числе волоком или методом частичной или полной погрузки).

**12.12.** В парк-стоянке или другом месте, определённом Планом обеспечения безопасности, должны находиться два автомобиля скорой медицинской помощи и автомобиль пожарной службы, заправленный смесью для тушения горящих нефтепродуктов.

**12.13.** Зрители, свободные от гонки пилоты, механики и иной персонал участников должны находиться в безопасных местах на уровне дорожки или выше неё. Там где место для зрителей располагается на наклонной поверхности, её крутизна не должна превышать соотношения 1:4, если эта поверхность не имеет террас и трибун. Такие места указываются Организатором в Паспорте трассы и уточняются в Плане обеспечения безопасности. На местности такие места должны иметь ограду или другую эквивалентную структуру высотой не менее 1,2 м не менее чем в 30 м от полотна зачётной трассы для расположения парк-стоянки и не менее 15 м в зрелищных местах трассы.

### **13. ИЗМЕРЕНИЕ ДЛИНЫ ТРАССЫ**

Длина трассы для расчёта протяженности гонки, гоночных рекордов и классификации считается по средней линии гоночной дорожки.

Средняя линия гоночной дорожки расположена посередине между левым и правым краем гоночной дорожки, ограниченной белыми линиями.

Длина трассы с точностью до 1 метра вычисляется как среднее арифметическое значение измерений на месте длины левого и правого края гоночной дорожки, ограниченной белыми линиями.

Длина трассы может быть вычислена по чертежам, содержащим длину всех прямолинейных участков и кривых, радиусы всех дуг окружностей и математическое описание всех переходных кривых, а также продольный профиль вдоль средней линии трассы.

### **14. УСЛОВИЯ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ**

Желательно обеспечить следующие минимальные условия для лиц с ограниченной подвижностью:

Предусмотреть зоны для размещения зрителей с ограниченной подвижностью в инвалидных колясках и сопровождающих их лиц.

Предусмотреть средства и пути эвакуации для лиц с ограниченными возможностями.

Санитарно-техническое оборудование, приспособленное для использования инвалидами, расположенное вблизи мест, выделенных для размещения зрителей с ограниченной подвижностью.

Зарезервированные парковочные места с твёрдым покрытием, расположенные неподалеку от мест, выделенных для размещения зрителей с ограниченной подвижностью.

Медицинские объекты, дорожки, пункты питания и сервиса, приспособленные для пользования инвалидами.

## **15. СООРУЖЕНИЯ ВДОЛЬ ТРАССЫ**

Рекламные щиты и афиши, видеоэкраны и другие сооружения вдоль гоночной дорожки должны быть прочными и хорошо закреплены. Расположение и характеристики рекламы не должны никоим образом снижать видимость для пилотов и официальных лиц, а также не вызывать мешающих или обманчивых оптических эффектов (например, чередование афиш с яркими и контрастными цветами, неправильно размещённые рекламные щиты, что вызывает ошибочное восприятие реальной конфигурации трассы и т.д.).

Не разрешается наносить никакой рекламы или декоративных элементов на покрытие дорожки (за исключением покрытия зон схода, имеющих твёрдое покрытие). В этих зонах любая реклама или украшение должны наноситься на поверхность так, чтобы это не приводило к уменьшению её качеств, препятствующих скольжению.

Любая другая реклама между дорожкой и первой линией защиты запрещена, за исключением временных рекламных щитов, установленных на соревновании дополнительно с разрешения по каждой отдельной конструкции а) Руководителя гонки и б) представителя РАФ. Все эти щиты по своей конструкции должны быть таковы, чтобы разрушаться при ударе автомобиля на лёгкие, безопасные части, однако быть устойчивыми к ветровой нагрузке. Они должны располагаться так, чтобы ни в коем случае не препятствовать обзору пилотам или судьям во время соревнования. Щиты не должны размещаться на внешней стороне поворота и на обеих сторонах на выходе из поворота и должны устанавливаться не ближе 3 метров от края трассы. Металлические материалы запрещены; допускается использование негорючего пенопласта или подобного материала, толщиной максимум 100 мм. Применение растяжек запрещено; соединение и крепление должно быть выполнено из лёгкого материала.

Любая реклама на стенах или гардрейлях первой линии защиты должна наноситься краской или в форме наклеек, в случае размещения на гардрейлях, такие афиши должны точно повторять контур секций гардрейля. Установка легких, гибких щитов или баннеров на элементах передней части первой линии защиты, но не как продление их, разрешается только в удаленных от трассы местах и там, где удар, по всей вероятности, будет перпендикулярным к этим элементам. Независимо от общей длины рекламной конструкции, панели, из которых она состоит, не должны быть длиной больше 150 см. Не допускается применение рекламных щитов на барьерах, параллельных дорожке и траектории движения.

Любые подвесные конструкции, располагающиеся перед первой линией защиты, должны быть на высоте минимум 4 м от поверхности земли. Они должны быть сертифицированы инженером, на соответствие требуемым стандартам прочности и устойчивости во избежание их падения вследствие ветровой нагрузки или при ударах об ограждение первой линии защиты.

Любое рекламное сооружение за первой линией защиты должно располагаться не ближе 1 м от неё и ни в коем случае не препятствовать передвижению аварийных служб. Однако в отдельных случаях руководитель гонки или/и директор гонки (если таковой

назначен), могут потребовать их удаления на большее расстояние. Если существует риск падения рекламного сооружения за барьер безопасности, оно должно быть сертифицировано инженером на соответствие требуемым стандартам прочности и устойчивости. Любая сплошная рекламная конструкция перед второй линией защиты должна утверждаться руководителем гонки или директором гонки (если таковой назначен) и не создавать препятствий для доступа на трассу.

## **16. ОТЧЁТ ОБ АВАРИИ**

В случае происшествия на тестах или во время соревнования, повлекшего за собой госпитализацию пострадавших, значительные повреждения автомобиля или средств обеспечения безопасности трассы (или продемонстрировавшего эффективность таковых при аварии на большой скорости), владелец трассы или Организатор обязан составить детальный отчёт обо всех обстоятельствах происшествия, в том числе, о полученных травмах, повреждениях автомобилей и средств обеспечения безопасности и направить его в РАФ. Отчёт должен, по возможности, включать в себя: видеозапись автомобиля и прилегающей обстановки, сделанную непосредственно после аварии; запись данных телеметрии с автомобиля; отчёт технического специалиста о состоянии автомобиля; медицинский отчёт; письменные отчёты судей на трассе и возможных свидетелей.

Наличие этого отчёта является условием продолжения действия лицензий на трассу и организатора, а его отсутствие будет предметом рассмотрения на Совете РАФ по спорту.

## **17. ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАССЫ**

Рекомендуется, чтобы Региональная федерация (отделение) РАФ проводило регулярные инспекции в период действия лицензии.

Поддержание трассы и её сооружений в надлежащем состоянии является условием действия лицензии. Трасса должна проверяться не только перед соревнованием, но и после его окончания, чтобы сделать выводы о необходимости устранения повреждений и прочих недостатков. Основные вопросы, на которые необходимо обращать внимание, включают в себя:

### **17.1. Поверхность трассы**

Поддержание чистоты и общего состояния.

### **17.2. Края гоночной дорожки, обочины и зоны схода**

Все края гоночной дорожки, обочины, поверхности за поребриками и зоны схода должны находиться на одном уровне. На всех покрытых травой участках трава должна быть скошена; сухая трава и сорные растения удалены. Сорняки должны быть удалены и из зон схода. Поверхности до первой линии защиты должны быть очищены от посторонних предметов и мусора.

### **17.3. Гардрейли**

Все стойки гардрейля должны быть проверены на надёжность их заделки в землю, а в случае использования деревянных стоек, они должны регулярно проверяться на ухудшение состояния в результате воздействия влаги. Все болты и гайки должны быть проверены на затяжку. Балки гардрейля должны нахлёстываться по направлению движения по трассе. Максимальный зазор между балками и землей и между соседними балками не должен превышать 4 см.

### **17.4. Шинные ограждения**

Шинные ограждения должны проверяться на прочность крепления к стационарным структурам, а также между собой. Шины должны быть туго стянуты между собой болтами в стопки перед установкой.

**17.5.** Ограждения для зрителей, а также ограждения от осколков и обломков  
Эти ограждения должны регулярно проверяться на крепление и натяжение, а также на наличие повреждений.

**17.6. Поребрики**

Поребрики должны постоянно проверяться на целостность. Поврежденные поребрики должны быть немедленно восстановлены или заменены.

**17.7. Дренаж и удаление воды с трассы**

Все дренажные устройства трассы должны быть очищены и готовы к удалению воды с трассы во время дождя.

**17.8. Служебные дороги**

Служебные дороги должны поддерживаться приемлемом состоянии, и быть свободны от любых препятствий.

**17.9. Разметка на трассе**

Вся нанесённая на трассу и пит-лейн разметка должна быть чистой, хорошо видимой и подновляться к соревнованиям.

**17.10. Наблюдение и видимость**

Должны быть обеспечены: прямая видимость между последовательными постами на трассе, видимость всех сигнальных устройств в любой момент соревнования. Деревья и кусты должны быть удалены или подстрижены для обеспечения хорошей видимости.

**17.11. Средства связи**

Телефонная связь и все другие виды связи должны быть проверены перед началом соревнования.

## **5.2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО НАБЛЮДЕНИЮ ЗА ТРАССОЙ И РАБОТЕ СУДЕЙСКИХ ПОСТОВ**

Данный документ формулирует цели и принципы организации наблюдения за трассами и работы судейских постов на соревнованиях.

Он также содержит выдержки из Приложения «Н» к Международному спортивному кодексу ФИА, применимые к национальным соревнованиям.

РАФ обращает внимание, что при организации международных соревнований Организаторы должны руководствоваться соответствующими регламентирующими документами ФИА.

### **1. НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ТРАССОЙ – ОБЯЗАННОСТИ СУДЕЙ**

Судьи, осуществляющие наблюдение за трассой, являются жизненно необходимой частью проведения соревнований. Они располагаются на судейских постах вдоль трассы. Их обязанности включают в себя:

- а) При помощи средств сигнализации предупреждать Пилотов о происшествиях или опасностях на трассе, которые они не могут предвидеть;
- б) Немедленно сообщать на Пункт управления гонкой о любых происшествиях в зоне работы своего поста и, при необходимости, запрашивать вмешательство аварийных служб;
- в) При необходимости осуществлять вмешательство на трассе;

- г) Вести наблюдение за ходом гонки со спортивной точки зрения и сообщать в Пункт управления гонкой обо всех случаях неспортивного поведения и опасной езды;
- д) Поддерживать свой сектор трассы чистым и свободным от препятствий, предпринимать действия по удалению разлитого масла с применением абсорбирующего вещества, метел и лопат;
- е) По окончании каждого заезда продолжать следить за своим сектором трассы до тех пор, пока Пункт управления гонкой не сообщит, что все автомобили покинули трассу.

## **2. ПОРЯДОК РАБОТЫ СУДЕЙСКИХ ПОСТОВ И ИХ ОСНАЩЕНИЕ**

Персоналом судейских постов обеспечивается наблюдение за трассой и её ближайшими окрестностями.

Для кольцевых гонок в простейшем случае посты, расположенные рядом с трассой, должны представлять собой зону достаточной величины для размещения персонала и оборудования, защищённую от соревнующихся автомобилей, их осколков и обломков. Для соревнований по кроссу и ралли-кроссу пост должен представлять собой зону, соответствующим образом защищённую от камней и обломков, расположенную не менее чем в 1 м за стенкой или барьером из гардрейлей, высота которых должна быть не менее 1 м над уровнем, на котором располагаются судьи, либо иметь не менее чем в 1 м от края трассы вертикальный земляной вал необходимой высоты.

### **2.1. Количество и расположение судейских постов**

Определяется для каждой трассы индивидуально в зависимости от её характеристик, принимая во внимание следующее:

- а) Ни один из участков трассы не должен оставаться вне зоны обзора;
- б) Каждый из постов должен иметь визуальную связь с предшествующим и последующим постами или иметь персонал для организации дополнительных постов для выполнения этого условия;
- в) Каждый пост должен быть обозначен щитом с номером поста, нумерация которых ведётся от первого поста после линии старта, а сами номера должны быть хорошо различимы с трассы;
- г) РАФ должна быть уведомлена о любых изменениях в нумерации или расположении постов.

### **2.2. Средства связи**

Каждый судейский пост должен иметь непосредственную двухстороннюю связь с Пунктом управления гонкой.

### **2.3. Персонал**

Каждый судейский пост работает под руководством Старшего судьи поста, у которого в подчинении находятся его заместитель и персонал поста, но не менее двух человек. Весь персонал судейского поста должен иметь навыки по обязанности судейства на трассе. Старшему поста или его заместителю следуют поддерживать постоянную связь с Пунктом управления гонкой.

Судейские посты вдоль трассы в зависимости от выполняемых ими функций делятся на флаговые посты и посты вмешательства.

Основной функцией флагового поста является использование сигнальных флагов согласно указаниям Старшего поста.

Персонал поста вмешательства выполняет следующие функции:

- а) При остановке автомобиля на трассе или его выезда за пределы трассы первой обязанностью персонала на трассе является переместить его в безопасное место;
- б) Оказать помощь в тушении пожара;
- в) Помочь Пилоту, насколько это возможно, помня о том, что первую медицинскую помощь должны оказывать работники медицинской службы, и что при травмах пилота нельзя перемещать;
- г) Сообщить в Пункт управления гонкой нужна ли дополнительная помощь аварийных служб;
- д) Очистить трассу от обломков, масла и т.д.;
- е) Если пилот не пострадал, сообщить об этом в Пункт управления гонкой для получения дальнейших указаний.

В отдельных случаях допускается совмещение функций флагового поста и поста вмешательства на одном посту.

Весь персонал должен постоянно находиться за ограждением своего поста если иное указание не получено от старших судей. Никто не может выйти на трассу без прямого указания на это из Пункта управления гонкой.

Судьи на трассе не должны носить одежду сходную по цвету с сигнальными флагами, в особенности жёлтую и красную.

#### **2.4. Закрытие трассы**

Наиболее важной мерой для обеспечения безопасности перед началом каждого заезда является возможность удостовериться, что:

- трасса свободна от препятствий;
- все судьи, персонал аварийных служб и оборудование находятся на своих местах;
- все пути доступа на трассу перекрыты.

Для этого автомобиль дистанции, с красным флагом или красными проблесковыми маячками, проходит закрывающий круг, во время прохождения которого должны соблюдаться следующие требования:

- а) Автомобиль дистанции, закрывающий трассу, не должен обгонять или оставлять позади себя любое движущееся по трассе или стоящее транспортное средство, если только на это не было прямого указания Руководителя гонки;
- б) Официальное лицо, находящееся в автомобиле дистанции должно персонально доложить Руководителю гонки о закрытии трассы.

#### **2.5. Открытие трассы**

По окончании соревнования или в случае длительного перерыва Руководитель гонки или назначенное им лицо могут осуществить открытие трассы, проездом по ней автомобиля дистанции с зелёным флагом или зелёными проблесковыми маячками, означающее, что сервисные автомобили и судьи могут выйти на трассу, задействовать специальное оборудование, эвакуировать неисправные автомобили и т.д.

Примечание. Для соревнований по кроссу, ралли-кроссу, трековым и ледовым гонкам закрывать и открывать трассу специальным автомобилем не обязательно, а достаточно для этого устной телефонной / радиосвязи с судейскими постами.

#### **2.6. Оснащение судейских постов**

Каждый флаговый пост должен быть обеспечен:

- а) Надёжной двухсторонней системой связи с Пунктом управления гонкой и независимой резервной системой;
- б) Набором сигнальных флагов в составе:

- i. Для кольцевых гонок:
  - 2 жёлтых;
  - 1 жёлтый с красными полосами;
  - 1 синий;
  - 1 белый;
  - 1 зелёный;
  - 1 красный.
- ii. Для кросса, ралли-кросса и трековых гонок:
  - 2 жёлтых;
  - 1 синий;
  - 1 красный.
- iii. Для ледовых гонок:
  - 2 жёлтых;
  - 1 синий;
  - 1 зелёный;
  - 1 красный.

По решению Руководителя гонки некоторые посты могут быть оснащены флагами: чёрным и чёрным с оранжевым кругом;

в) Для кольцевых гонок белой табличкой, размером 60 × 80 см с чёрными буквами «SC» высотой 40 см, используемой, когда на трассу выпущен Автомобиль безопасности; Каждый пост вмешательства должен быть обеспечен:

а) Надёжной двухсторонней системой связи с Пунктом управления гонкой и независимой резервной системой;

б) Контейнером ёмкостью 15 л и двумя контейнерами ёмкостью по 4 л с карбонатом кальция либо с другим абсорбирующим масло веществом (например, цементом), такого же объёма;

в) Два жёсткими мётлами и лопатами;

г) 3-мя переносными огнетушителями, подходящими для тушения возгораний автомобилей на открытом воздухе, каждый общей массой не более 10 кг и содержащий не менее 6 кг огнегасящего вещества.

При совмещении функций флагового поста и поста вмешательства на одном посту, такой пост должен иметь всё вышеперечисленное оснащение.

### 3. СИГНАЛИЗАЦИЯ

При наблюдении за трассой Руководитель гонки (его заместитель или назначенное им лицо) и судейские посты пользуются сигнализацией с тем, чтобы способствовать безопасности пилотов и соблюдать Регламенты.

В светлое время суток сигналы подаются флагами различных цветов, которые могут дублироваться или в отдельных случаях заменяться световыми сигналами.

Для некоторых сигналов также используются чёрные и белые сигнальные доски размером равным размеру флагов. Их использование должно быть точно оговорено в регламентах соревнований.

В тёмное время суток флаги должны быть заменены световыми сигналами или светоотражающими панелями. Участвующие в соревновании пилоты должны быть осведомлены об этом заранее. Для соревнований, проходящих в тёмное время суток, применение на каждом посту жёлтых световых сигналов обязательно.

Если пилот не предпринимает никаких действий, предписываемых флагами или сигналами, это считается серьёзным нарушением данного Приложения. Коллегия спортивных комиссаров наделена правом наложения наказания на таких пилотов.

### **3.1. Флаги**

Минимальный размер всех флагов 60 см × 80 см, за исключением красного и финишного, размеры которых должны быть не менее 80 см × 100 см.

#### **3.1.1. Флаги, используемые Руководителем гонки**

а) Стартовый флаг: В качестве стартового флага может использоваться флаг Российской Федерации, флаг РАФ или Организатора, когда стартовые светофоры по каким-либо причинам не работают. В этом случае стартовая команда подаётся взмахом вниз флага, который, для соревнований со стартом с места, не может быть поднят над головой до момента, пока все автомобили не остановятся на своих стартовых позициях, флаг не может находиться в поднятом положении более 10 секунд.

Если по каким-либо причинам указанные выше флаги не могут быть использованы в качестве стартового, цвет флага (который не должен повторять цвета остальных флагов, описанных в этой статье) указывается в регламенте соревнования.

б) Красный флаг: этот флаг показывается взмахами на линии старта в случае принятия решения об остановке тренировки или гонки. Одновременно с этим красные флаги показываются взмахами на всех судейских постах на трассе.

Красный флаг также может использоваться Руководителем гонки или назначенным им лицом для закрытия трассы.

в) Жёлтый с чёрными диагоналями: сигнализирует пилотам, что лидер заезда пошел на последний зачетный круг. Показывается неподвижно на линии финиша в соревнованиях по кроссу, ралли-кроссу и трековым гонкам. Данный флаг не применяется если на линии финиша показывают таблички (табло) с указанием количества оставшихся кругов.

г) Чёрно-белый клетчатый флаг: показывается взмахами, означает окончание тренировки или гонки.

д) Чёрный флаг: информирует соответствующего пилота, что на следующем круге он должен привести свой автомобиль на пит-лейн (ремонтно-заправочную зону) или иное определённое регламентом соревнования место. Этот флаг может показываться одному пилоту не более чем на протяжении четырёх последовательных кругов, даже в том случае, если пилот не подчинится подаваемому этим флагом сигналу.

Решение о применении этого флага относится исключительно к компетенции Спортивных комиссаров и о таком решении немедленно должен быть оповещен представитель данного пилота.

е) Чёрный флаг с оранжевым кругом диаметром 40 см: информирует соответствующего пилота, что его автомобиль имеет техническую неисправность, представляющую угрозу для него самого либо для окружающих, и означает, что на следующем круге он должен остановиться на пит-лейн (ремонтно-заправочной зоне). После устранения неисправности автомобиль, с согласия Технического комиссара, может продолжить гонку.

ж) Чёрно-белый флаг, разделённый по диагонали: показывается только один раз. Предупреждает соответствующего пилота о неспортивном поведении.

Эти флаги могут применяться также в местах отличных от линии старта-финиша, если Руководитель гонки сочтёт это необходимым.

Три последних флага д), е) и ж) показываются неподвижно вместе с чёрной доской с белым цифрами стартового номера автомобиля.

Как правило, решение о применении последних двух флагов е) и ж) принимает непосредственно Руководитель гонки, однако, если это предусмотрено регламентирующими соревнования документами, такое решение может приниматься и Спортивными комиссарами. О решении применить данные флаги должен быть немедленно проинформирован представитель соответствующего пилота.

### 3.1.2. Флаги, используемые на судейских постах

а) Красный флаг: показывается взмахами только по команде Руководителя гонки, когда возникает необходимость остановить тренировку или гонку. Все пилоты должны снизить скорость (быть готовым остановиться) и следовать на пит-лейн или к месту, указанному в регламентирующих документах соревнования. Обгоны запрещены.

б) Жёлтый флаг: сигнализирует об опасности и показывается пилотам двумя способами, которые имеют следующие значения:

- Один флаг взмахами: снизить скорость, не обгонять и быть готовым изменить траекторию движения. Существует опасность рядом или частично на трассе;

- Два флага взмахами: значительно снизить скорость, не обгонять, быть готовым к изменению направления движения или остановке. Имеется препятствие полностью или частично блокирующее трассу и / или на гоночной дорожке или около неё находятся судьи.

Обычно жёлтые флаги показываются сигнальщиками только на посту, непосредственно предшествующему препятствию.

В определённых случаях Руководитель гонки может дать указание показывать их на нескольких предшествующих препятствию постах.

Между первым жёлтым флагом и зелёным флагом, показываемым после препятствия, обгоны запрещены.

Примечание. Для соревнований по кроссу, ралли-кроссу и трековым гонкам обгоны запрещены между первым жёлтым флагом и полным прохождением препятствия, причиной которого послужили жёлтые флаги.

Жёлтый флаг не показывается на пит-лейн, если только там не произошёл инцидент, о котором необходимо проинформировать пилотов.

в) Жёлтый флаг с красными полосами: показывается неподвижно для информирования пилотов об ухудшении сцепления, обусловленного наличием масла, воды, песка и т.д. на трассе за флагом.

Этот флаг показывается, как минимум, (в зависимости от обстоятельств) в течение четырёх кругов если поверхность трассы не придёт в нормальное состояние. В конце участка, перед которым показывается такой флаг, применение зелёного флага не требуется.

г) Синий флаг: обычно показывается взмахами, чтобы указать пилоту, что его собираются обогнать. В ходе тренировок и в ходе самой гонки сигналы этого флага имеют различное значение.

Постоянно: при выезде из пит-лейн пилоту показывается неподвижный флаг, если на трассе имеются приближающиеся к этому месту автомобили.

На тренировках: пропустить более быстрый автомобиль, обгоняющий вас.

В ходе гонки: флаг, как правило, показывают пилоту, которого собираются обогнать на круг. В этом случае обгоняемый пилот обязан предоставить сзади идущему автомобилю возможность обогнать себя при первой же возможности.

д) Белый флаг: показывается взмахами. Информировывает пилота, что на участке трассы, контролируемом этим постом, находится автомобиль, движущийся со значительно более низкой скоростью, по сравнению с остальными участвующими в соревновании автомобилями.

е) Зелёный флаг: используется для подачи сигнала, что трасса свободна. Показывается взмахами на посту, расположенном непосредственно за препятствием, наличие которого потребовало использование одного или нескольких жёлтых флагов. По решению Руководителя гонки он также может использоваться для подачи сигнала о начале тренировки или выезде автомобилей на прогревочный круг.

### **3.2. Световые сигналы**

Световые сигналы могут быть использованы как дополнение показываемых взмахами красного, жёлтого, зелёного, синего или белого флагов. В определённых обстоятельствах эти световые сигналы могут заменять флаги. Такая замена должна быть одобрена инспектором трассы, Директором гонок или Руководителем гонки. При использовании световых сигналов на соревновании они должны быть описаны в Регламенте соревнования и отвечать следующим требованиям.

#### **3.2.1. Порядок использования световых сигналов:**

- а) Световые сигналы могут заменять показываемые взмахами красный, жёлтый, зелёный, синий и белый флаги;
- б) Если считается, что два жёлтых показываемых взмахами флага необходимы, они могут показываться;
- в) Каждому флагу должны соответствовать пара ламп, мигающих попеременно, либо мигающая световая панель;
- г) Должны располагаться так, чтобы представлять собой ясно различимую мигающую пару и не сливаться в один при совместном включении;
- д) Красный и жёлтый световые сигналы не должны располагаться друг за другом.

#### **3.2.2. Характеристики световых сигналов:**

- а) Должны мигать с частотой 3-4 Гц;
- б) Должны зажигаться мгновенно, с практически отсутствующей задержкой;
- в) Сектор видимости каждого из световых сигналов должен составлять не менее 70°;
- г) Световые сигналы с диапазоном видимости 360° не разрешены;
- д) Для обеспечения максимальной цветовой контрастности световые сигналы должны монтироваться на чёрном матовом щите;
- е) Должны быть снабжены повторителем для информирования следующего поста об их применении;
- ж) Используемые огни должны иметь достаточную цветовую насыщенность для того, чтобы они не были ошибочно приняты за другие цвета при любых условиях освещенности.

#### **3.2.3. Размещение световых сигналов:**

- а) Световые сигналы должны располагаться под углом не более 30° к трассе или гоночной траектории;
- б) Должны быть повернуты так, чтобы максимум их световой поверхности находился в зоне видимости пилотов максимально длительное время;
- в) Следует уделять особое внимание обеспечению видимости, когда солнце находится низко над горизонтом перед огнями или позади них.

#### **3.2.4. Работа световых сигналов**

- а) Красный световой сигнал должен включаться только из Пункта управления гонкой;
- б) Остальные световые сигналы могут включаться как судьями на постах, так и из Пункта управления гонкой;
- в) Если световые сигналы включаются на судейских постах, то панель управления должна быть сконструирована таким образом, чтобы исключить возможность случайного включения и должна иметь повторители световых сигналов;
- г) Электрическая система должна включать в себя автоматический бесперебойный источник питания.

#### **4. СТАРТОВЫЕ СВЕТОФОРЫ**

Светофоры для подачи стартовой команды должны соответствовать следующим требованиям:

##### **4.1. Значение**

Работа стартовых светофоров при старте с места

В упрощённом виде световые сигналы должны иметь следующие значения:

КРАСНЫЕ сигналы включены: оставаться на месте, подготовиться к старту гонки.

КРАСНЫЕ сигналы погашены: старт гонки.

ЖЁЛТЫЕ мигающие сигналы включены: оставаться на месте и заглушить двигатели (если эти сигналы включены после включения красных, то красные должны продолжать гореть).

Обычно промежуток времени между включением красных сигналов и их погашением от 2 до 3 секунд.

Работа стартовых светофоров при старте с хода

Во время прогревочного круга красные сигналы на линии старта включены. Стартовая команда подается судьей старта, путём переключения красных сигналов на зелёные. При возникновении проблем в момент приближения автомобилей к линии старта в конце прогревочного круга, красные сигналы остаются включёнными.

##### **4.2. Размещение**

Все светофоры, используемые для подачи стартовой команды, должны быть хорошо видны всем пилотам, находящимся в автомобилях, установленных на стартовой решётке.

Рекомендуется, чтобы расположение световых сигналов, указанное в документе «Работа световых и звуковых сигналов на кольцевых гонках», публикуемого на сайте РАФ, соблюдалось. В любом случае красные огни должны быть смонтированы прямо над зелёными, а мигающие жёлтые – над ними.

Стартовые светофоры должны быть смонтированы на стойке, расположенной вне дорожки, находящейся на расстоянии от 10 м до 25 м после стартовой линии. Нижний ряд стартовых светофоров должен располагаться не ниже 4-х метров от полотна трассы.

##### **4.3. Спецификация**

Огни светофоров должны иметь максимально возможно большие размеры и яркость, как минимум не меньше, чем огни светофоров, использующихся для управления дорожным движением. Все сигналы должны быть продублированы на случай выхода из строя и управляться по резервной схеме включения. Настоятельно рекомендуется вспомогательный источник питания, включаемый автоматически. С обратной стороны стойки должны располагаться повторители светофоров.

Контур управления должен обеспечивать включение всех перечисленных ниже комбинаций:

- все светофоры погашены;
- включены только зелёные сигналы;
- включены только красные сигналы;
- красные сигналы переключены на зелёные (одним движением переключателя);
- включены только жёлтые мигающие сигналы;
- красные сигналы включены вместе с мигающими жёлтыми (отдельными переключателями).

### Дополнение 1

#### Обязательное досье трассы

Досье трассы должно включать следующие документы и информацию:

- 1) План трассы в масштабе 1:2000 (минимум), с обозначением сторон света, направления движения, зданий, сооружений, подъездных дорог, зрительских зон, ограждений и устройств безопасности, пункта управления гонкой, боксов команд, парк-стоянки (паддока), расположения линий старта и финиша, автомобилей скорой помощи и других служб, медицинского центра, вертолетной площадки, пожарных автомобилей, судебных постов и закрытого парка.
- 2) План боксов команд, парк-стоянки (паддока) и медицинского центра в масштабе 1:500 (минимум).
- 3) Детальный план всех зданий (включая медицинский центр и вертолетную площадку) в масштабе 1:200 (минимум).
- 4) Профиль средней линии дорожки в масштабе не менее 1:2000 (по длине) и 1:200 (по высоте).
- 5) Сечения дорожки и её обочин (не менее чем в 10 м от края дорожки по обе её стороны) на месте стартовой линии, в центрах крутых поворотов, в местах минимальной и максимальной ширины гоночной дорожки, сечения мостов и других неординарных мест трассы в масштабе 1:200 (минимум).
- 6) Паспорт трассы.
- 7) План обеспечения безопасности.

Для трасс кросса и ралли-кросса, трековых и ледовых гонок, чертежи трассы должны быть выполнены в масштабе 1:500, с обозначением, как минимум, указанного в пункте 1 выше.

РАФ может отдельно запросить иные документы, не входящие в указанный выше перечень.

Досье трассы должно быть представлено как в бумажном, так и в цифровом формате. Цифровые чертежи должны быть выполнены в формате dwg (программа AutoCAD) и соответствовать чертёжному стандарту ФИА для трасс (доступен на сайте ФИА и РАФ) - для трасс кросса и ралли-кросса, трековых и ледовых гонок в 2017 году рекомендуется, с 2018 года обязательно. Эти чертежи должны исправляться и отсылаться в РАФ каждый раз, когда трасса подвергается изменениям, это необходимое условие для инспекции РАФ и выдачи лицензии на трассу.

Примечание: Проекты новых трасс и значительные изменения существующих, должны быть направлены, через Региональную федерацию (отделение) РАФ, в Комитет для первоначальной технической оценки.

**Дополнение 2**  
**ФОРМА АКТА ПРИНЯТИЯ ТРАССЫ**

**АКТ ПРИНЯТИЯ ТРАССЫ**

Дата \_\_\_\_\_ Место \_\_\_\_\_ проведения  
соревнования

Настоящим актом удостоверяем, что для проведения (наименование и дата проведения соревнования) нами, Руководителем гонки (ФИО) и Комиссаром по безопасности и маршруту (ФИО), произведена проверка трассы (наименование трассы, её адрес или место расположения).

В результате проверки установлено, что трасса имеет Паспорт трассы, лицензию № \_\_\_\_\_ категории \_\_\_\_\_,<sup>1)</sup> соответствует характеристикам, указанным в Паспорте трассы и пригодна для проведения соревнования (полное наименование соревнования).

Руководитель гонки \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ (ФИО)

Комиссар по безопасности  
и маршруту \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ (ФИО)

<sup>1)</sup> Указывается при наличии лицензии.

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
21.03.2018		23.03.2018
29.04.2020	С изменениями	14-18.05.2020

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ГЛАВА 6 ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ

#### Оглавление

6.1. ТЕРМИНОЛОГИЯ.....	1
6.2. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ.....	1
6.3. ЛИЦЕНЗИИ.....	3
6.4. РАЗРЕШЕНИЯ И ОТКРЕПЛЕНИЯ .....	5
6.5. СТРАХОВАНИЕ И МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК.....	5

#### 6.1. ТЕРМИНОЛОГИЯ

**ASN (НАФ)** - Национальный Клуб или национальная Федерация, признанная ФИА единственным обладателем спортивных полномочий в данной стране.

**ЛИЦЕНЗИЯ** - это регистрационное свидетельство, выдаваемое юридическому или физическому лицу на основании критериев РАФ и ФИА, необходимое для участия в каком-либо качестве в соревновании или в попытке установления рекорда.

**ЛИЦЕНЗИЯ ЗАЯВИТЕЛЯ** - лицензия, позволяющая физическому или юридическому лицу заявлять пилотов и транспортное средство для участия в соревновании.

**ЛИЦЕНЗИЯ ПИЛОТА** - лицензия, позволяющая заявленному спортсмену управлять транспортным средством в ходе соревнования. В дисциплинах, где в каждом автомобиле участвуют два или три пилота на равных правах, каждый из них должен иметь вышеупомянутую лицензию.

**ЛИЦЕНЗИЯ МЕХАНИКА** - лицензия, позволяющая участвовать в соревновании в качестве Механика.

**РАЗРЕШЕНИЕ РАФ.** Для участия в соревнованиях, организуемых под эгидой других НАФ Пилоты должны иметь разрешение РАФ.

**ОТКРЕПЛЕНИЕ.** Граждане России, проживающие (либо длительно пребывающие) на территории другой страны, имеют право получить в РАФ открепление для получения лицензии в НАФ страны пребывания на условиях, определяемых МСК ФИА.

#### 6.2. ОБЩИЕ ВОПРОСЫ

- 6.2.1.** Юридическое или физическое лицо не может принимать участие в соревновании, устанавливать или побивать рекорд, если оно не является обладателем соответствующей лицензии ФИА или РАФ, или другой НАФ, выданной с согласия РАФ.

**6.2.2.** Обладатель национальной лицензии обязан знать настоящий Спортивный Кодекс, а обладатель международной – Международный спортивный кодекс ФИА и соблюдать их предписания.

**6.2.3.** Все желающие выступать на соревновании в качестве заявителя или пилота должны обратиться в РАФ или в аккредитованную региональную федерацию автоспорта для получения лицензии.

**6.2.4. РАФ имеет право выдавать лицензии:**

- гражданам России и юридическим лицам, имеющим российскую Государственную регистрацию;

- гражданам и юридическим лицам других представленных в ФИА стран при условии, что соответствующая НАФ дала согласие на выдачу лицензии РАФ.

**6.2.5.** РАФ имеет право отказать в выдаче международной или национальной лицензии, но при этом обязана обосновать причины такого отказа.

**6.2.6. Выдача лицензий РАФ иностранным гражданам.**

Граждане зарубежных стран, получившие согласие своей НАФ на получение лицензии РАФ, теряют право на получение лицензии от своей НАФ в текущем году.

РАФ также имеет право выдачи лицензий гражданам стран, еще не представленных в ФИА, с предварительного согласия ФИА. РАФ должна сообщить в ФИА о любом отказе со своей стороны выполнить просьбу о выдаче такой лицензии.

**6.2.7. Получение гражданами РФ лицензий иных НАФ.**

Граждане России, проживающие на территории другой страны, имеют право получить лицензии НАФ страны проживания только по откреплению РАФ.

Граждане России, получившие по откреплению РАФ национальную лицензию высшей категории НАФ других стран, имеют право принимать участие в национальных соревнованиях в России без дополнительного разрешения от НАФ, выдавшей лицензию.

**6.2.8. Спортивное гражданство обладателей лицензий**

Спортсмен, получивший лицензию той или иной НАФ, принимает в автомобильном спорте на период действия этой лицензии гражданство этой НАФ. Водители, участвующие в Чемпионатах мира ФИА, сохраняют свое гражданство по паспорту во всех официальных документах и информационных бюллетенях.

**6.2.9. Действие лицензий:**

Выданные РАФ международные лицензии заявителя и водителя действительны для соревнований во всех представленных в ФИА странах, а национальные - для всех соревнований, входящих в Всероссийский спортивный календарь РАФ. Лицензии обязательно содержат имя или наименование их обладателя.

**6.2.10. Предъявление лицензии:**

Все подлежащие лицензированию лица обязаны предъявлять по требованию официальных лиц соревнования лицензию с подписью ее обладателя.

**6.2.11. Изъятие лицензии:**

Лицензия является собственностью РАФ и подлежит изъятию у любого лица, принявшего, в каком бы то ни было качестве, участие в запрещенном соревновании, либо дисквалифицированного временно или постоянно.

Любые решения об изъятии или приостановлении действия лицензии в рамках России принимаются Советом РАФ по спорту и публикуются официально на веб-сайте РАФ [www.raf.su](http://www.raf.su).

#### **6.2.12. Совместная ответственность заявителей и его персонала.**

Заявитель несёт ответственность за все действия или бездействия со стороны любого лица, принимающего участие, или оказывающего услуги в соревновании или чемпионате, действующего от его имени, включая, в частности, его сотрудников, прямых или косвенных, его пилотов, механиков, консультантов, поставщиков услуг, или пассажиров, так же как за иных лиц, которым Заявитель позволил доступ в ограниченные зоны.

#### **6.2.13. Процедурные вопросы.**

Критерии выдачи лицензий, списки необходимых документов для их получения и другие процедурные вопросы оговорены в Приложении 2 к СК РАФ.

### **6.3. ЛИЦЕНЗИИ**

#### **6.3.1. Лицензии Заявителя**

**6.3.1.1.** РАФ выдает лицензии Заявителя гражданам России и юридическим лицам, имеющим российскую государственную регистрацию. А также гражданам и юридическим лицам других государств, при соблюдении условий, изложенных в МСК ФИА.

**6.3.1.2.** Лицензии Заявителя подразделяются на национальные и международные.

- Национальные лицензии Заявителя дают право заявляться для участия в национальных соревнованиях в Российской Федерации и в национальных соревнованиях с разрешенным иностранным участием, проводимых под эгидой других НАФ.
- Международные лицензии Заявителя дают право заявляться для участия в международных соревнованиях, а также в национальных соревнованиях в Российской Федерации и в национальных соревнованиях с разрешенным иностранным участием, проводимых под эгидой других НАФ. Разрешение РАФ включено в международную лицензию Заявителя.

**6.3.1.3.** Лицензия Заявителя действительна до 31 декабря года ее выдачи включительно.

#### **6.3.2. Лицензии Пилота**

**6.3.2.1.** РАФ выдает национальные и международные лицензии Пилота гражданам России, а также гражданам других стран при соблюдении условий, изложенных в МСК ФИА.

**6.3.2.2.** Международные лицензии Пилота действительны для соревнований во всех представленных в ФИА странах, включенных в календари ФИА и НАФ, а национальные - для соревнований, включенных во Всероссийский спортивный

календарь РАФ, а также для национальных соревнований с разрешенным иностранным участием, проводимых под эгидой других НАФ.

- 6.3.2.3. Лицензия Пилота действительна до 31 декабря года ее выдачи включительно, за исключением международной лицензии "D1", которая действительна только на одно соревнование, название и дата которого проставляется на лицензии.
- 6.3.2.4. Спортсмен в текущем году может иметь только одну действующую лицензию Пилота. Исключение составляют лицензии для картинга и для участия в соревнованиях на исторических автомобилях - допускается одновременное наличие у спортсмена указанной лицензии и иной лицензии Пилота.
- 6.3.2.5. Для получения лицензии пилота, кандидат в возрасте старше 18 лет должен быть обладателем водительского удостоверения на право управления автомобилем соответствующей категории.
- 6.3.2.6. Лицензия Пилота не действительна без фотографии и личной подписи.
- 6.3.2.7. Лицензию Пилота можно получить под псевдонимом, но только под одним. Одновременное использование одним лицом двух псевдонимов не допускается. Лицензия Пилота под псевдонимом выдается исключительно в офисе РАФ при условии признания использования псевдонима обоснованным. Результаты спортсмена, показанные в соревнованиях, где он участвовал под псевдонимом, не учитываются при присвоении разрядов и званий.

### 6.3.3. Категории международных лицензий Пилота (кроме картинга)

ФИА подразделяет международные лицензии Пилота на категории «Супер лицензия», «А», «В», «С», «R», «D», «D1», «FIA Junior-D Off-road», «H», лицензии для дрэг-рейсинга.

Выдача всех международных лицензий Пилотов регулируется правилами, изложенными в Приложении L МСК ФИА.

Выдача лицензий для Пилота со специальными возможностями регламентируется ст.10,11 Приложения L МСК ФИА.

### 6.3.4. Категории национальных лицензий Пилота (кроме картинга)

РАФ подразделяет национальные лицензии Пилота на категории «National D», «Д», «Д-ю», «Дд», «Е», «Е-ю», «Ед».

Национальная лицензия Пилота может быть выдана с ограничениями по дисциплинам соревнования и/или для рекордной попытки.

### 6.3.5. Категории международных лицензий Пилота (картинг)

СИК-ФИА (Международная комиссия картинга) подразделяет международные лицензии Пилота для картинга на категории "A", "B", "C-Senior", "C-Restricted", "C-Junior".

Выдача международных лицензий для картинга дополнительно регулируется правилами, изложенными в Licences&Code of Driving Conduct.

### 6.3.6. Категории национальных лицензий Пилота (картинг)

РАФ подразделяет национальные лицензии Пилота для картинга на категории «National DK», «National DK-Junior», «ДК», «ДК-ю», «Дд», «Е», «Е-ю», «Ед».

### 6.3.7. Лицензии Механика

- 6.3.7.1.** РАФ выдаёт национальные лицензии Механика лицам старше 18 лет. Допускается выдача национальной лицензии Механика лицам с 16 лет при наличии трудового договора с командой.
- 6.3.7.2.** Лицензия Механика действительна до 31 декабря года её выдачи. Лицензия Механика не действительна без фотографии и личной подписи.

## 6.4. РАЗРЕШЕНИЯ РАФ И ОТКРЕПЛЕНИЯ

### 6.4.1. Разрешение РАФ на участие в международных соревнованиях ФИА, а также в соревнованиях, включенных в национальный календарь зарубежных НАФ.

Заявители и пилоты, держатели лицензий РАФ, желающие участвовать в соревновании, проводимом под эгидой другой НАФ, могут сделать это только с предварительного согласия РАФ. Такое разрешение может иметь любую форму, которую РАФ сочтет подходящей.

В соответствии с требованиями МСК ФИА допуск к участию в таком соревновании заявителя или пилота, не имеющего разрешения от РАФ, является нарушением со стороны организатора и наказывается штрафом. РАФ вправе выдавать своим лицензированным заявителям и пилотам разрешения на участие только в соревнованиях, включенных в национальные календари иных НАФ или в календарь ФИА.

### 6.4.2. Открепление на получение лицензии НАФ зарубежного государства

- 6.4.2.1.** Граждане России, проживающие (либо длительно пребывающие) на территории другой страны, имеют право получить открепление для получения лицензии в НАФ страны пребывания на нижеследующих условиях.
- 6.4.2.2.** Открепление выдается только в исключительных случаях, когда спортсмен может представить убедительные доказательства постоянного пребывания в стране, соискателем лицензии которой он является. Для спортсменов, не достигших 18 лет, дополнительным требованием является факт обучения по очной форме в стране, в НАФ которой запрашивается открепление.

## 6.5. СТРАХОВАНИЕ И МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК

### 6.5.1. Общие требования к страхованию

Все обладатели лицензий Пилота и Механика РАФ могут принимать участие в соревнованиях только при наличии страхования от рисков несчастного случая на соревнованиях по автомобильному спорту, на время проведения соревнований.

### 6.5.2. Медицинский допуск спортсменов

Документом РАФ, регулирующим порядок допуска спортсменов к соревнованиям и прохождения медицинских осмотров спортсменами, является «Медицинский регламент РАФ».

«Согласовано»  
Советом РАФ по спорту  
14.11.2017  
23.05.2018  
13.11.2018

С изменениями  
С изменениями

«Утверждено»  
Советом РАФ  
15.12.2017  
18.06.2018  
29.11.2018

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ГЛАВА 7 ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА. СПОРТИВНЫЕ СУДЬИ.

#### 7.1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- 7.1.1.** Официальными лицами спортивного соревнования считаются спортивные судьи, выполняющие свои обязанности по спортивному судейству, а также персонал организатора, обеспечивающий проведение соревнований, действующие в соответствии с регламентирующими документами Российской автомобильной федерации.
- 7.1.2.** Спортивный судья – физическое лицо, уполномоченное организатором спортивного соревнования обеспечить соблюдение правил вида спорта и Положения (Регламента) о спортивном соревновании, прошедшее специальную подготовку и получившее соответствующую квалификационную категорию.
- 7.1.3.** РАФ организует систему подготовки спортивных судей по автомобильному спорту, их аттестацию, лицензирование и контроль их деятельности.
- 7.1.4.** В целях обеспечения безопасного проведения соревнования, РАФ может осуществлять дополнительное обучение персонала организатора знанию спортивной регламентирующей базы.
- 7.1.5.** Аттестация спортивных судей и других официальных лиц осуществляется в соответствии с «Положением об аттестации спортивных судей» опубликованном в Приложении 11 к СК РАФ
- 7.1.6.** «Квалификационными требованиями к судьям по автомобильному спорту», утвержденными Министерством спорта РФ и регламентами конкретных соревнований устанавливается перечень спортивных судей, необходимый и достаточный для проведения данного соревнования.

#### 7.2. ПЕРЕЧЕНЬ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ, ОБЯЗАННОСТИ КОТОРЫХ ИСПОЛНЯЮТ ТОЛЬКО СПОРТИВНЫЕ СУДЬИ:

##### 7.2.1. Главная судейская коллегия (далее ГСК):

- Председатель коллегии спортивных комиссаров (председатель КСК)
- Спортивный комиссар
- Рейс-директор (для соревнований с общим стартом по кольцевым гонкам и ралли-кроссу)
- Главный судья (Руководитель Гонки)
- Заместитель главного судьи (руководителя гонки)
- Главный секретарь
- Технический делегат
- Технический комиссар

- Главный хронометрист

**7.2.2. Старшие судьи:**

- Комиссар по безопасности
- Комиссар по маршруту (для соревнований с отдельным стартом)
- Руководитель маршалов (для соревнований с общим стартом)
- Офицер по связи с участниками (для соревнований с отдельным стартом)
- Секретарь коллегии спортивных комиссаров (Секретарь КСК)
- Старший судья судейской бригады (сектора трассы)
- Старший судья судейского поста (пункта)
- Судья факта

**7.2.3. Секретари и судьи:**

- Хронометрист
- Судья счета кругов
- Секретарь
- Судья (маршал) при участниках
- Технический контролер

**7.2.4. Судьи на трассе:**

- Судья (маршал) старта
- Судья (маршал) финиша
- Судья КВ
- Судья (маршал) на выпуске
- Судья (маршал) пит лейн
- Судья (маршал) флаг-поста
- Судья (маршал) трекового поста
- Судья на маршруте
- Судья автомобиля безопасности

**7.2.5. Ассистенты (помощники).**

В зависимости от сложности спортивного соревнования, перечисленные далее судьи, могут иметь помощников: рейс-директор, руководитель гонки (главный судья), главный секретарь, секретарь коллегии спортивных комиссаров, технический комиссар, комиссар по безопасности, комиссар по маршруту, руководитель маршалов, офицер по связи с участниками.

## 7.3. ДРУГИЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА

**7.3.1. Наблюдатели и делегаты РАФ**

Наблюдатели РАФ и делегаты назначаются для осуществления контроля над организацией и проведением официальных соревнований РАФ и имеют право отстаивать законоположения Спортивного Кодекса перед организаторами соревнований.

Права и обязанности делегатов и наблюдателя РАФ определяются соответствующими положениями РАФ.

Наблюдатели и делегаты РАФ имеют право присутствовать на всей территории проведения соревнований и на всех, связанных с ним мероприятиях.

Наблюдатели не имеют права прямо или косвенно влиять на результаты и ход соревнований.

Указания делегатов по вопросам, входящим в их компетенцию, обязательны для исполнения организатором и спортивными судьями.

- **Наблюдатель РАФ**
- **Делегат по безопасности**
- **Медицинский делегат**
- **Пресс-делегат и пресс-секретарь**

**7.3.2.** Права и обязанности официальных лиц соревнований, поименованных ниже, вступающих в действие по указаниям руководителя гонки, определяются соответствующими приказами и инструкциями.

- **Руководитель центра управления и контроля (руководитель службы связи)**
- **Руководитель службы эвакуации**
- **Главный врач /Руководитель службы извлечения**
- **Руководитель бригад ремонта и восстановления трассы**
- **Руководитель бригад пожаротушения**

## **7.4. КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ**

Спортивные судьи, входящие в Главную судейскую коллегию, наблюдатели и делегаты не могут быть сотрудниками или как-либо еще представлять интересы принимающего участие в соревновании (для многоэтапного соревнования – в любом из этапов) спортсмена, клуба, спортивной команды или другой организации, прямо или косвенно заинтересованной в результатах отдельного спортсмена или команды.

## **7.5. СТРУКТУРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ - ЧЛЕНОВ ГСК**

**7.5.1.** В международных соревнованиях, чемпионатах, первенствах, кубках, всероссийских, зональных соревнованиях и соревнованиях федеральных округов, включенных в ЕКП Министерства спорта РФ, должно быть минимум три спортивных комиссара (для международных соревнований в соответствии с требованиями МСК ФИА), и руководитель гонки. Для других официальных соревнований - минимум один спортивный комиссар и главный судья. Для неофициальных соревнований - руководитель гонки (главный судья).

**7.5.2.** Спортивные комиссары работают коллегиально под руководством председателя КСК. В случае равенства голосов при голосовании его голос является решающим.

**7.5.3.** Если не указано иное, спортивные комиссары исполняют свои обязанности в течение всего соревнования, как это определено в Кодексе. Если в рамках одного спортивного мероприятия проводится несколько спортивных соревнований, на каждое из них может быть назначена своя коллегия спортивных комиссаров, или одна коллегия будет назначена на все спортивные соревнования данного спортивного мероприятия.

**7.5.4.** Руководитель гонки должен находиться в постоянном контакте с Председателем КСК в течение всего соревнования, для обеспечения его нормального проведения.

7.5.5. В попытках установления рекордов и в тех соревнованиях, где требуется только один спортивный комиссар, этот комиссар исполняет такие же функции, какие имеет председатель КСК.

## **7.6. ПОРЯДОК НАЗНАЧЕНИЯ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ В СОСТАВ СУДЕЙСКИХ КОЛЛЕГИЙ СОРЕВНОВАНИЙ. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

7.6.1. Основанием для формирования судейских коллегий является утвержденный календарь спортивных соревнований.

7.6.2. Для участия в судействе спортивных соревнований допускаются судьи, обладающие судейской квалификацией, соответствующей «Квалификационным требованиям к спортивным судьям» по виду спорта автомобильный спорт, имеющие лицензию РАФ и выразившие желание (согласие) участвовать в судействе.

7.6.3. Функциональные обязанности спортивных судей опубликованы в Приложении 3 СК РАФ.

7.6.4. Порядок назначения Наблюдателей РАФ, делегатов и рейс-директоров.

На любые официальные соревнования РАФ, а также по запросу (или согласованию) ФИА на Чемпионаты мира ФИА, Кубки, Трофеи и серии ФИА и другие международные соревнования, Наблюдатель РАФ, рейс-директор, технический делегат и делегат по безопасности назначаются из числа судей не ниже первой квалификационной категории.

7.6.5. Иностранцы судьи могут принимать участие в судействе международных спортивных соревнований, проводимых на территории Российской Федерации, в случае, если они обладают лицензиями официальных лиц (судей) выданных своими НАФ и соответствующих требованиям ФИА к лицензиям официальных лиц.

7.6.6. Иностранцы судьи могут принимать участие в судействе спортивных соревнований, включенных в всероссийский спортивный календарь РАФ, если они обладают лицензиями официальных лиц (судей) выданных своими НАФ и разрешением от своей НАФ на участие в судействе соревнований под юрисдикцией РАФ, при условии прохождения инструктажа и сдачи теста на знание Российской спортивной регламентации.

## **7.7. ФОРМИРОВАНИЕ СУДЕЙСКИХ КОЛЛЕГИЙ СОРЕВНОВАНИЙ, ВКЛЮЧЕННЫХ В ЕДИНЫЙ КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ, ВСЕРОССИЙСКИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ФИЗИКУЛЬТУРНЫХ И СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ**

7.7.1. Комитеты РАФ по дисциплинам и Комитет спортивной техники совместно с организаторами соревнований, включенных в календарь, формируют предложения по составу Главных судейских коллегий (ГСК).

7.7.2. ГСК международных соревнований, чемпионатов, первенств, кубков, всероссийских, зональных соревнований, и соревнований федеральных округов, включенных в ЕКП Минспорта России, формируется Комитетами РАФ по дисциплинам, Комитетом спортивной техники совместно с организаторами, согласовывается Комитетом официальных лиц и судейства (далее КОЛиС) с учетом соответствия квалификации предложенных кандидатур «Квалификационным требованиям к спортивным судьям по виду спорта «автомобильный спорт» (КТСС) и утверждается Советом РАФ по спорту не позднее трёх месяцев до начала спортивного соревнования.

- 7.7.3. Иностранцы спортивные комиссары на чемпионаты, кубки, первенства и международные соревнования, не являющиеся чемпионатами ФИА, приглашаются через письменное обращение РАФ в соответствующую национальную федерацию и с согласия последней. Для международных чемпионатов и кубков формирование коллегии спортивных комиссаров проводится в соответствии с МСК ФИА.
- 7.7.4. Наблюдатель, **рейс-директор** и делегаты РАФ назначаются Советом РАФ по спорту по представлению соответствующих Комитетов по дисциплинам и с согласия КОЛИС.
- 7.7.5. Другие официальные лица назначаются организатором по согласованию с региональными аккредитованными федерациями (региональными коллегиями судей).
- 7.7.6. Замена согласованных ранее членов ГСК соревнований, включенных в ЕКП, может производиться только по согласованию с Комитетом по дисциплине и КОЛИС. Изменения оформляются бюллетенем Организатора (по делегатам и наблюдателям - РАФ) и направляются в секретариат РАФ для оформления и публикации.
- 7.7.7. В случае отсутствия одного спортивного комиссара экстренная замена непосредственно на месте соревнования согласовывается Председателем коллегии спортивных комиссаров и оформляется Решением КСК, с учетом соответствия кандидата «Квалификационным требованиям к спортивным судьям»
- 7.7.8. Остальной состав судейских коллегий формируется организаторами и утверждается региональной спортивной федерацией не позднее 10 дней до начала соревнования.
- 7.7.9. Судьи, держатели лицензий РАФ, желающие участвовать в судействе соревнований, проводимых под эгидой другой НАФ, могут сделать это только с предварительного согласия РАФ. Такое разрешение может иметь любую форму, которую РАФ сочтет подходящей.

## 7.8. НАЗНАЧЕНИЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Формирование судейских коллегий (в том числе ГСК) соревнований, включенных в Единые календарные планы физкультурных и спортивных мероприятий субъектов РФ и муниципальных образований, проводится региональной коллегией судей (РКС) по согласованию с организаторами, подавшими заявку на проведение соревнований, с учетом требований органа исполнительной власти субъекта РФ в области физкультуры и спорта. Окончательный состав судейской коллегии утверждается Региональной спортивной федерацией заблаговременно.

## 7.9. НАЗНАЧЕНИЕ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ НА МНОГОЭТАПНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

- 7.9.1. В многоэтапных соревнованиях на каждый из его этапов могут быть назначены разные официальные лица.
- 7.9.2. В случае если главный секретарь соревнования на всех этапах является не одним и тем же лицом, может быть назначен секретарь всего многоэтапного соревнования, который обеспечивает подведение итогов всего многоэтапного соревнования в целом.

## 7.10. СОВМЕЩЕНИЕ ФУНКЦИЙ

- 7.10.1. С согласия организатора одно и то же лицо может на одном и том же соревновании совмещать некоторые функции при наличии соответствующей квалификации.

**7.10.2.** Совмещение функций спортивных комиссаров с любыми другими в одном соревновании не допускается. В отдельных случаях, на соревнованиях, включенных в ЕКП, спортивные комиссары могут совмещать свои функции с функциями делегата РАФ – технического или по безопасности.

## **7.11. ОГРАНИЧЕНИЕ ИСПОЛНЕНИЯ ФУНКЦИЙ**

**7.11.1.** Официальные лица имеют право исполнять только те функции, для которых они назначены.

**7.11.2.** Официальные лица не могут принимать участие в качестве пилота, заявителя, представителя в соревновании, в котором они исполняют функции официального лица.

**7.11.3.** Запрещается исполнение служебных обязанностей судьями, официальными и должностными лицами в состоянии интоксикации, а также в других состояниях, в том числе под воздействием лекарственных препаратов, которые могут являться причиной нарушения реакции, речи, двигательных и моторных функций, зрения, слуха, адекватного восприятия окружающей действительности.

## **7.12. ОПЛАТА РАБОТЫ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ**

Работа спортивных судей является почетной общественной обязанностью. Организатор соревнования принимает на себя обязательство возместить расходы по проезду и пребыванию спортивных судей на соревновании.

## **7.13. УЧЕТ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СУДЕЙСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА СОРЕВНОВАНИИ**

**7.13.1.** Книжка спортивного судьи, удостоверение спортивного судьи ВК и Лицензия спортивного судьи РАФ предоставляются судьей перед началом соревнования в секретариат.

**7.13.2.** Главный секретарь соревнования обязан сделать в Книжке запись о судействе и предоставить информацию о составе судейской коллегии для внесения в единый реестр спортивных судей в федерацию, под эгидой которой проходит соревнование.

**7.13.3.** Работу судей на соревновании, за исключением Спортивных комиссаров, оценивает главный судья (руководитель гонки).

**7.13.4.** Работу руководителя гонки (главного судьи) оценивают спортивные комиссары или назначившая его коллегия судей.

**7.13.5.** Работу спортивных комиссаров оценивает КОЛиС или РКС в зависимости от статуса соревнования.

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
11.06.2019		25-30.06.2019

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### ГЛАВА 8. АВТОМОБИЛИ.

#### Оглавление

8.1. ОБЩЕЕ ПО АВТОМОБИЛЯМ И ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ .....	1
8.2. ОМОЛОГАЦИЯ.....	2
8.3. СПОРТИВНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ НА АВТОМОБИЛЬ.....	3
8.4. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ .....	4
8.5. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНСПЕКЦИИ .....	6
8.6. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И РАБОТЫ ЗАКРЫТОГО ПАРКА .....	7
8.7. ПРАВИЛА ДЛЯ СТАРТОВЫХ НОМЕРОВ И РЕКЛАМЫ НА АВТОМОБИЛЯХ .....	8

#### 8.1. ОБЩЕЕ ПО АВТОМОБИЛЯМ И ТЕХНИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ.

**8.1.1.** Автомобиль с точки зрения автомобильного спорта является спортивным снарядом.

**8.1.2.** Автомобили, как для соревнований, так и для рекордных попыток могут подразделяться по их типу, категории, группе подготовки, типу и рабочему объему их двигателя (силовой установки). Совокупность ограничений/разрешенных и обязательных изменений, регламентирующих подготовку автомобиля для участия в данном соревновании (дисциплине автоспорта), называются техническими требованиями.

**8.1.3.** Для всех соревнований, проходящих по регламентации РАФ, автомобили должны соответствовать техническим требованиям РАФ и/или ФИА для данной категории автомобилей. Нарушение их может повлечет за собой наказание в соответствии с действующей регламентацией.

**8.1.4.** В основе технических требований для данной дисциплины автоспорта может лежать один из двух принципов:

- Подготовка автомобиля путем ограниченной модификации серийных транспортных средств. В этом случае технические требования формулируются «на языке разрешений». Все неоговоренные в технических требованиях модификации - запрещены.

- Создание автомобиля собственной конструкции, на которую накладываются определенные ограничения, изложенные в технических требованиях. В этом случае все неоговоренные в технических требованиях технические решения - разрешены.

**8.1.5.** Подход, аналогичный описанному в п.8.1.4, относится также и к отдельным пунктам/статьям технических требований, формулирующим предписания к отдельным агрегатам, узлам или деталям автомобиля.

- Если в том или ином пункте Технических требований дается перечень разрешенных переделок, замен и дополнений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне, безусловно ЗАПРЕЩАЮТСЯ.
- Если же в пункте Технических требований дается перечень запрещений или ограничений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне, безусловно РАЗРЕШАЮТСЯ.

**8.1.6.** Классификация и технические требования, признаваемые Международной Автомобильной Федерацией (ФИА) изложены в Приложении J к Спортивному кодексу ФИА.

Классификация и технические требования, признаваемые Российской Автомобильной Федерацией (ФИА) изложены в виде Приложений к Спортивному кодексу РАФ.

**8.1.7. Опасная конструкция.**

Автомобиль, конструкция которого признана опасной уполномоченными на то официальными лицами – Техническим делегатом, а при его отсутствии – Техническим комиссаром может быть исключен из соревнования решением Спортивных Комиссаров.

## **8.2. ОМОЛОГАЦИЯ.**

**8.2.1. Омологация (регистрация).** Официальное признание ФИА, РАФ или иной НАФ того факта, что необходимое количество автомобилей определенной модели выпущены в условиях серийного производства. Подтверждением того, что автомобиль, агрегат, узел, деталь омологированы является предоставление заявителем омологационной карты.

Под омологацией также понимается официальное признание ФИА РАФ или иной НАФ того факта, что изготовленное производителем оборудование безопасности автомобиля или защитная экипировка спортсмена удовлетворяют предъявляемым к ним требованиям / стандартам / правилам омологации. Подтверждением того, что устройство безопасности/элемент экипировки спортсмена омологированы является предоставление заявителем омологационного сертификата.

**8.2.1.1.** Срок действия омологаций ограничен правилами омологации. Перечень действующих омологаций ФИА представлен на сайте ФИА [www.fia.com](http://www.fia.com). Перечень действующих омологаций РАФ и признаваемых РАФ омологаций иных НАФ представлен на сайте РАФ [www.raf.su](http://www.raf.su).

**8.2.2.2.** Право производить и предоставлять на омологацию устройства безопасности/защитную экипировку спортсменов имеют только признанные РАФ (лицензированные) изготовители. Перечень таких производителей представлен на сайте РАФ.

**8.2.2. Омологационная карта.** Документ в виде альбома/брошюры типовой формы, утвержденный ФИА или РАФ, содержащий описание определенной модели серийно выпускаемого автомобиля. Документ создается на основе типовых шаблонов и Правил омологации ФИА или РАФ. Омологационная карта может состоять из базовой формы и различных типов омологационных расширений.

8.2.2.1. **Омологационный сертификат.** Документ, подтверждающий соответствие данного экземпляра оборудования безопасности автомобиля или защитной экипировки спортсмена предъявляемым к ним требованиям/стандартам/правилам омологации. В зависимости от вида оборудования/экипировки, сертификат может иметь форму отдельного документа и/или стикера / нашивки установленной формы.

8.2.2.2. Ответственность за предоставление техническим контролерам необходимых омологационных карт / сертификатов и обеспечение их сохранности лежит на Заявителе.

8.2.2.3. Распространение копий омологационных карт ФИА/РАФ является прерогативой ФИА/РАФ. Копии омологационных карт ФИА заказываются только через РАФ.

8.2.2.4. Сертификаты на оборудование безопасности / защитную экипировку должны предоставляться производителями оборудования / экипировки в комплекте с этим оборудованием.

**8.2.3.** В соревнованиях, в которых участвуют серийные омологированные автомобили, предъявление на входной технической инспекции омологационной карты, в соответствии с регламентом может быть обязательным.

По требованию технических контролеров, омологационная карта должна предъявляться в полном комплекте (со всеми омологационными расширениями).

**8.2.4.** Непредоставление омологационной формы в тех случаях, когда она требуется, может служить поводом для применения наказания или отказа в допуске автомобиля к участию в соревнованиях.

**8.2.5.** Для идентификации автомобиля и его составляющих будут считаться действительными:

- Копия омологационной карты ФИА, напечатанная на бланках и удостоверенная печатями ФИА;
- Копия омологационной карты ФИА, напечатанная на бланках НАФ страны-производителя автомобиля / удостоверенная печатями НАФ;
- Копия омологационной карты РАФ, напечатанная на специальной бумаге РАФ и/или удостоверенная печатями РАФ.

На каждый автомобиль перечисленные выше копии должны существовать и предъявляться в качестве индивидуального комплекта.

**8.2.6.** Для подтверждения аутентичности оборудования / экипировки безопасности может потребоваться предъявление соответствующих сертификатов и/или стикеров / табличек / гравировок / вышивок.

## **8.3. СПОРТИВНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ НА АВТОМОБИЛЬ**

**8.3.1** Технический паспорт на автомобиль, принимающий участие в соревнованиях (**Спортивный технический паспорт – СТП РАФ**) – документ, установленной РАФ формы, выдаваемый для идентификации спортивного автомобиля и внесения в него записей об участии в соревнованиях, а также отметок технических контролеров.

**8.3.2.** Выдача и использование СТП регулируется «Положением о техническом паспорте автомобиля, принимающего участие в спортивных соревнованиях».

**8.3.3.** СТП РАФ является собственностью РАФ, которая в любой момент может его отозвать, изъять или приостановить действие, указав причины.

**8.3.4.** На этапах Официальных соревнований РАФ могут использоваться только СТП, выданные РАФ.

Как исключение, в национальных соревнованиях РАФ с разрешенным участием иностранных спортсменов (п.2.3.6 МСК ФИА), для спортсменов/заявителей, выступающих по иностранным лицензиям, разрешается использование Спортивно-технические паспортов других НАФ.

**8.3.5.** В СТП РАФ содержится необходимая информация для идентификации автомобиля и отнесения его к определенной дисциплине автоспорта (дисциплинам).

**8.3.6.** СТП РАФ передаётся на входной технической инспекции техническому контролеру и возвращается участнику после окончания соревнования.

**8.3.7.** Заполнение СТП ФИА, касающееся участия автомобиля в соревновании является исключительной прерогативой Технического делегата ФИА.

**8.3.8. Внесение записей в СТП РАФ.**

Все отметки в СТП РАФ, касающиеся участия автомобиля в соревновании вносятся только официальными лицами этих соревнований либо официальными лицами РАФ и не могут быть внесены, изменены, удалены участниками самостоятельно.

По результатам входной технической инспекции делается запись о допуске автомобиля в определенный класс/зачетную группу соревнования или, в случае недопуска, о выявленных несоответствиях техническим требованиям.

В случае, если по техническим причинам автомобиль исключен из соревнования либо аннулирован показанный на нем результат - в СТП делается соответствующая запись с указанием этих причин.

В СТП вносятся записи о повреждениях оборудования безопасности, полученных в ходе данного соревнования.

Технический делегат РАФ может вносить иные записи.

**8.3.9. Изъятие СТП.**

СТП РАФ может быть изъят у участника в следующих случаях:

- Несоответствие СТП РАФ предъявляемому на техническую инспекцию автомобилю;
- Самостоятельное внесение записей в СТП РАФ об участии в соревновании;
- В случае тотального повреждения автомобиля в результате аварии, не подлежащего восстановлению.

## **8.4. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ**

**8.4.1.** Техническая инспекция (ТИ) - проверка автомобиля на предмет его соответствия заявленной группе/классу/категории/ и требованиям безопасности.

**Виды технических инспекций:**

Предварительная ТИ – проверка автомобиля на предмет соответствия действующим Техническим требованиям вне соревнования по инициативе спортсмена.

Входная ТИ – проводится до начала стартов/заездов, в соответствии с программой и расписанием соревнования с целью проверки оборудования безопасности и экипировки спортсменов и общего соответствия представленного автомобиля заявленным группе и классу.

Предстартовая ТИ – проверка наличия и правильности использования оборудования и экипировки безопасности непосредственно перед выездом на старт. Несоответствие требованиям безопасности может служить основанием для отказа в старте.

Текущая ТИ – проверка, проводимая в ходе соревнования. Как правило, контролируются технические параметры, влияющие на результат и, как правило, без разборки узлов и агрегатов автомобиля.

Заключительная ТИ – послефинишная проверка автомобиля, предусмотренная регламентом или проводимая по решению КСК, в т.ч. по протесту.

Отложенная ТИ – заключительная ТИ, проводимая как по окончании многоэтапного соревнования, так и по окончании любого из этапов, при условии предварительного пломбирования агрегатов, подлежащих технической проверке.

Углубленная ТИ (См. Приложение 10 к СК) – заключительная техническая инспекция, требующая разборки и/или демонтажа агрегатов и узлов автомобиля.

#### **8.4.2. Организация работы ТИ. Технический Комиссар, Технический делегат.**

В тех соревнованиях, где предусматривается проведение любых видов технической инспекции, Организатор соревнований должен предусмотреть в расписании соревнования время для проведения ТИ, а также место, где она будет проводиться и расписание явки участников.

Организация работы по проведению ТИ ложится на Технического комиссара, а если на соревнование назначен Технический делегат РАФ, то они выполняют работу по организации ТИ совместно.

##### 8.4.2.1. Состав бригады техинспекции на соревновании

Количественный состав бригады ТИ определяется организатором совместно с Руководителем гонки в зависимости от дисциплины автоспорта, количества заявленных автомобилей и предполагаемого объема входных, предстартовых и заключительных проверок.

##### 8.4.2.2. Инструментарий для технического контроля.

Для проведения технического контроля может быть использован как стандартный измерительный инструмент (калибры-пробки, штангенциркуль, микрометр, шумомер и др.), так и специальный инструмент, (шаблоны кулачков распредвала, специализированные пробки-калибры и прочее).

##### 8.4.2.3. Права и обязанности техконтролеров

Техконтролеры проводят проверки, по указанию Технического комиссара и Технического делегата. В процессе проверок они вправе потребовать от участника предоставления необходимых документов, а также выполнения действий, непосредственно связанных с проверками. Техконтролеры вправе давать участникам замечания относительно несоответствий автомобиля технической регламентации, при необходимости - со ссылками на соответствующие пункты этой регламентации.

Техконтролеры не имеют права передавать какую-либо информацию, касающуюся проверяемого автомобиля, никому кроме Технического комиссара/Технического делегата и заявителя данного автомобиля.

Любые действия по разборке, проверке функционирования систем автомобиля для определения его соответствия технической регламентации проводятся персоналом заявителя данного автомобиля, под наблюдением техконтролеров.

##### 8.4.2.4. Документация ТИ

По результатам входной ТИ Технический Комиссар должен предоставить руководителю гонки рапорт о результатах этих проверок, включая список автомобилей, правомочных принять участие в соревновании.

В ходе соревнования, результаты предстартовых и текущих проверок, также должны быть представлены в виде рапортов.

По окончании соревнования, Технический Комиссар должен предоставить руководителю гонки список автомобилей, подвергнутых заключительной ТИ, и результаты этих проверок.

#### 8.4.2.5. Действия техконтролеров в случае аварии.

В случае аварии, повлекшей повреждение оборудования безопасности автомобилей, нанесения травм участникам, Технический комиссар и/или Технический делегат обязаны:

- Провести технический контроль задействованного в происшествии оборудования безопасности (шлемы, ремни безопасности, каркас безопасности и проч.);
- Проверить соответствие оборудования заявленному на входной ТИ;
- Предоставить руководителю гонки заключение о состоянии оборудования после происшествия;
- По указанию руководителя гонки изъять и передать местным органам власти, назначенным для расследования происшествия любое затребованное оборудование, экипировку и автомобили, причастные к происшествию, вместе с информацией об их владельцах.

**8.4.3.** В случае повреждения автомобиля или его схода на соревновании заявитель обязан предоставить поврежденный автомобиль для осмотра Техническому комиссару и/или Техническому делегату. При несоблюдении этого требования к заявителю может быть применено наказание.

## **8.5. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНСПЕКЦИИ**

**8.5.1.** Для участия в соревновании, заявитель обязан представить свой автомобиль на входную ТИ, в соответствии с расписанием её проведения.

**8.5.2.** Входная ТИ является проверкой элементов безопасности и правомочности участия автомобиля в соревновании. Факт одобрения техконтролерами автомобиля для участия в соревновании не является гарантией того, что автомобиль полностью соответствует всей технической регламентации.

На входной/текущей/заключительной ТИ, по указанию Технического комиссара/Технического делегата должны быть проведены необходимые пломбировки.

**8.5.3.** Любой автомобиль, допущенный к участию в соревновании, и попавший в аварию или подвергшийся каким-либо изменениям в течение соревнования, подлежит повторному представлению техконтролерам для дополнительной проверки.

**8.5.4.** Во время соревнования руководитель гонки или спортивные комиссары могут в любой момент распорядиться о повторной проверке автомобиля, если это связано с обеспечением безопасности, даже если для этого придется его остановить в любой момент в ходе соревнования.

**8.5.5.** По окончании соревнования или любого из заездов, если это предписано правилами или регламентом, автомобили должны быть поставлены в «закрытый парк» (см.п.8.6) и могут быть подвергнуты текущей либо заключительной ТИ. В этом случае с такими автомобилями не могут производиться никакие работы без указания техконтролеров до полного завершения проверки и освобождения автомобиля. Обязанностью заявителя является предоставление в

установленное время необходимых инструментов и персонала для проведения необходимых работ в рамках заключительной ТИ.

**8.5.6.** Заключительная ТИ направлена, в основном, на проверку правомочности автомобиля и может включать опломбирование его деталей для последующей разборки и контроля.

**8.5.7.** Автомобили или их компоненты могут быть также опломбированы в любой момент соревнования, по указанию руководителя гонки, спортивных комиссаров, технического делегата или после поданного протеста.

**8.5.8.** Если автомобиль или любая его часть опломбированы, то, под угрозой аннулирования результата, показанного в соревновании или на этапах многоэтапного соревнования, заявитель несет ответственность за сохранность пломбировки. Эта пломбировка не должна нарушаться (вскрываться) без письменного разрешения лица, установившего пломбу, или РАФ, или лица, которому поручено провести проверку данной детали.

Технический делегат (в его отсутствие – Технический комиссар), на основании результатов проверки опломбированного автомобиля или его компонента, должен доложить о результатах руководителю гонки или спортивным комиссарам.

Если в многоэтапном соревновании углубленная проверка проводится в отложенной форме (после окончания этапа), то Технический делегат должен предоставить рапорт о результатах проверки в соответствующий видовой комитет РАФ для последующих действий.

**8.5.9.** Проверка на соответствие технической регламентации автомобиля или его составляющих проводится только по тем пунктам, которые подлежали проверке (например, указаны в протесте).

**8.5.10.** Любые несоответствия автомобиля, оборудования безопасности или экипировки спортсмена действующим требованиям, выявленные в ходе любой ТИ, должны быть доведены до сведения руководителя гонки (главного судьи) и спортивных комиссаров.

## **8.6. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ И РАБОТЫ ЗАКРЫТОГО ПАРКА**

**8.6.1. Закрытый парк** – зона с ограниченным доступом, определенный п. 2.5.11 СК РАФ. Закрытый парк предназначен для того, чтобы на время нахождения в нем автомобиля его состояние было неизменным. Организация закрытого парка обязательно для всех соревнований, на которых предусмотрены технические инспекции.

**8.6.1.1.** После постановки автомобиля в Закрытый парк спортсмен обязан незамедлительно покинуть ЗП.

Места расположения Закрытого(ых) парка(ов) должны быть указаны в регламенте соревнования.

**8.6.1.2.** Доступ в Закрытый парк разрешен только официальным лицам соревнования.

**8.6.1.3.** Закрытые парки должны располагаться как можно ближе к местам старта/финиша.

**8.6.1.4.** Закрытый парк должен иметь достаточный размер для размещения автомобилей всех участников и быть хорошо огражден, чтобы исключить доступ в него посторонних лиц в период нахождения в нем автомобилей.

**8.6.1.5.** Контроль над Закрытым парком осуществляется официальными лицами, назначаемыми организаторами. Эти официальные лица отвечают за работу Закрытого парка, и никто кроме них не имеет права давать указания или распоряжения участникам соревнования.

**8.6.2. Режим ЗП означает запрещение:**

- производить любые работы с автомобилем, проверки, подготовки или приведение в рабочее состояние за исключением случаев, когда это разрешено официальными лицами соревнования, имеющими соответствующие полномочия;
- курить и пользоваться открытым огнем;
- осуществлять визуальное считывание, запрос или скачивание любых данных любыми средствами передачи информации;
- добавлять, изымать или осматривать на автомобиле или внутри него каких-либо узлов, деталей, элементов, в том числе производить заправку автомобилей топливом;
- прикасаться к автомобилям других Заявителей;
- пытаться запустить двигатель толканием/буксировкой автомобиля, если только это не прямо разрешено регламентацией соревнования;
- применять буксирование в иных целях.

**8.6.3.** В соревнованиях с отдельным стартом режим Закрытого парка устанавливается в соответствии с регламентацией также в зонах судейских пунктов.

## **8.7. ПРАВИЛА ДЛЯ СТАРТОВЫХ НОМЕРОВ И РЕКЛАМЫ НА АВТОМОБИЛЯХ**

**8.7.1.** Если не указано иное, цифры, составляющие стартовые номера, должны быть черного цвета на фоне белого прямоугольника.

**8.7.2.** Цифры должны быть классического типа, как показано ниже:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

**8.7.3.** Если не указано иное в Правилах / Регламенте соревнования, стартовые номера на каждом автомобиле должны располагаться в следующих местах:

- с каждой стороны на передних дверях или на уровне кокпита пилота;
- на капоте автомобиля, причем номер должен быть читаемым спереди.

Для одноместных автомобилей:

- А) минимальная высота цифр – 23 см, а толщина штриха цифр – 4 см;
- Б) белый фон должен быть не менее 45 см шириной и 33 см высотой.

Для всех остальных автомобилей:

- А) минимальная высота цифр – 28 см, а толщина штриха цифр – 5 см;
- Б) белый фон должен быть не менее 50 см шириной и 38 см высотой.

Нигде расстояние между кромкой цифры и кромкой фона - не менее 5 см.

Сверху и снизу белого прямоугольного фона площадь высотой 12 см и шириной фона должна быть оставлена в распоряжение организаторов для размещения возможной рекламы.

На автомобилях, на которых эта площадь отсутствует (например, на некоторых одноместных), Заявитель должен оставить свободной от какой-либо рекламы любую равную площадь, граничащую с белым фоном.

**8.7.4.** С двух сторон автомобиля должен быть нанесен флаг Российской Федерации, так же, как фамилии пилота или пилотов, управляющих автомобилем. Высота флага и букв должна быть не менее 4 см. Требования к местам нанесения флагов и фамилий определяются правилами соревнования.

**8.7.5.** Реклама для размещения на автомобилях, предоставляемая организатором/промоутером (организатором многоэтапного соревнования), подразделяется на обязательную, от которой заявитель не может отказаться ни при каких обстоятельствах, если он заявил свой автомобиль для участия в соревнованиях, и необязательную, места для нанесения которой резервируются организатором, но могут быть у него выкуплены заявителем.

Необязательная реклама, размещаемая в местах, выкупленных заявителем, не должна сообщать любую информацию о товарах, работах услугах, идентичных либо однородных по информации на обязательной рекламе.

Места размещения рекламы, предоставляемой организатором для различных видов соревнований и групп автомобилей, указываются в правилах соревнований или регламенте соревнования.

Порядок размещения и отказа от необязательной рекламы указывается в регламенте соревнования.

За исключением вышеуказанных ограничений, кроме тех случаев, когда РАФ решит иное, остальная часть поверхности кузова может быть занята рекламой по усмотрению заявителя.

Допускается любая реклама на автомобилях, не противоречащая законодательству РФ.

**8.7.6.** Стартовые номера (кроме закрепленных на крыше автомобиля для соревнований по кроссу и ралли-кроссу) и реклама не должны выступать за габариты кузова.

**8.7.7.** На лобовом стекле и окнах не должно быть никакой рекламы, за исключением пространства в виде полосы высотой не более 10 см от верхней части лобового стекла и пространства в виде полосы высотой не более 8 см на заднем стекле при условии, что не нарушается задний обзор для пилота.

ПРИМЕЧАНИЕ: Статьи 8.6.5, 8.6.6 и 8.6.7 не применяются для классических автомобилей.

**8.7.8.** Правила, касающиеся возможного размещения рекламы и стартовых номеров на классических автомобилях, указываются в регламентах соответствующих соревнований.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К СК РАФ**  
**ЭТИЧЕСКИЙ КОДЕКС РАФ**

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
11.06.2019		26.08.2019
15.10.2019	С изменениями	30.10.2019

**Приложение 1**  
**к главе 3 СПОРТИВНОГО КОДЕКСА РАФ**  
**«ЭТИЧЕСКИЙ КОДЕКС РАФ»**

**I СТАНДАРТЫ ПОВЕДЕНИЯ ЧЛЕНОВ ВЫБОРНЫХ ОРГАНОВ РАФ И ДРУГИХ ЛИЦ,  
ВЫПОЛНЯЮЩИХ РАБОТЫ В РАМКАХ УСТАВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РАФ**

**1.Общее**

Выборные органы РАФ играют ключевую роль в процессе принятия решений в рамках РАФ.

1.1. Будучи членом выборного органа РАФ, независимо от того, представляете ли вы региональную федерацию или нет, ваши опыт, квалификация и увлеченность служит основной цели РАФ – развивать автомобильный спорт и поддерживать безопасность для всех его участников.

1.2. В связи с этим, будучи членом выборного органа РАФ, от вас требуется соблюдение нижеследующих основных стандартов поведения, которые необходимо выполнять в своей деятельности:

- ваша деятельность должна быть честной, гласной, независимой, порядочной, старательной, и защищать репутацию РАФ;
- вы не должны получать или стараться извлечь любую прямую или косвенную финансовую выгоду от ваших возможностей в качестве члена выборного органа РАФ;
- у вас есть право и обязанность участвовать во всех заседаниях выборного органа, в котором вы состоите членом;
- все решения принимаются большинством голосов, и, следовательно, вы обязаны уважать мнение иных членов вашего выборного органа;
- откладывайте ваши личные дела на время заседаний и при принятии решений вашего выборного органа;
- вы обязаны избегать конфликта интересов (см. ниже), и всегда должны действовать честно и открыто;
- если вы понимаете, что можете оказаться в ситуации потенциального конфликта интересов, выполняя свою роль в выборном органе РАФ, вам следует открыто заявить об этом и не участвовать в обсуждении и принятии решений по такому вопросу;
- вы обязаны согласовать с ответственным секретарем право представляться от имени РАФ или использовать имя РАФ перед третьими лицами, государственными органами или СМИ;
- вы обязаны сохранять конфиденциальность: любая информация доступная для членов выборного органа должна сохраняться конфиденциальной и не должна распространяться среди членов вашей семьи, бизнес партнёров, коллег или СМИ, если только это прямо разрешено делая решением этого выборного органа.

**2. Конфликт интересов**

2.1. Конфликт интересов возникает, если одна из сторон РАФ или третьих сторон, вовлеченных в деятельность РАФ, или спортивных мероприятий, организуемых по правилам РАФ, имеет или, может иметь, финансовые или личные интересы, которые могут повлиять на способность выполнять свои обязанности честно, независимо и старательно.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К СК РАФ**

### **ЭТИЧЕСКИЙ КОДЕКС РАФ**

---

2.2. Финансовые или личные интересы включают получение любых возможных преимуществ, как для себя, так своих ближайших родственников или любого лица, с которым имеются близкие профессиональные или личные отношения.

2.3. Конфликт интересов также возникает, если одна из сторон использует или, может использовать конфиденциальную информацию, полученную в рамках выполнения своих обязанностей в РАФ и на соревнованиях, с целью получения любого возможного преимущества для себя или одного из лиц, перечисленных выше.

2.4. Стороны, участвующие в деятельности РАФ и третьи стороны не могут выполнять свои обязанности в ситуациях, связанных с существующим или потенциальным возникновением конфликта интересов. Любой такой конфликт должен быть незамедлительно предан огласке, путем письменного уведомления организации, в рамках которой сторона РАФ или третья сторона выполняет свои обязанности. При этом заинтересованная сторона должна:

- заявить об этом;
- отказаться от участия в любом заседании по этому вопросу, если прямо не предложено остаться, чтобы предоставлять информацию;
- не учитываться в качестве члена с правом голоса для определения кворума на этом собрании;
- покинуть помещение во время голосования, если явно не предложено остаться, но не голосовать по этому вопросу.

2.5. Ситуация потенциального конфликта интересов возникает, когда мнение или решение стороны РАФ, исполняющей обязанности в рамках РАФ, может обоснованно рассматриваться как находящаяся под влиянием отношений, которые она имеет, имела или может иметь, с другим лицом или организацией.

В качестве стороны РАФ будут рассматриваться:

- Президент, вице-президент или член Совета РАФ, Совета РАФ по спорту, Ревизионной комиссии, спортивных и специализированных комитетов РАФ, Апелляционного суда РАФ, Комитета спортивной техники, Комитета официальных лиц и судейства, Комитета трасс и безопасности;
- члены исполнительного аппарата РАФ;
- консультанты и лица, привлечённые РАФ для выполнения определенных работ;
- спортивные комиссары, рейс-директор, руководитель гонки, наблюдатель, или технический делегат, главный хронометрист, главный секретарь соревнования (члены ГСК соревнования), исполняющие обязанности в рамках чемпионатов, первенств и Кубков России и кубков РАФ.

2.6. Стороны РАФ и третьи стороны должны проявлять должную осторожность и усердие при выполнении своей миссии. Они не должны действовать таким образом, чтобы нанести ущерб репутации РАФ.

2.7. Стороны РАФ и третьи стороны не должны быть связаны с юридическими или физическими лицами, чья деятельность противоречит принципам, изложенным в Уставе РАФ, Спортивном кодексе РАФ, иной регламентации РАФ.

### **3. Коррупция и взяточничество**

3.1. Стороны РАФ и Третьи стороны не должны прямо или косвенно запрашивать, принимать или предлагать взятки, вознаграждение, комиссионные, льготы или услуги любого характера, которые скрыты и связанные с организацией деятельности РАФ и / или спортивных соревнований, включенных в Единый календарный план Минспорта или Всероссийский календарь РАФ.

3.2. Взятка является стимулом или наградой или любой формой выгоды, предлагаемой, обещанной, данной или разрешенной прямо или косвенно, чтобы ненадлежащим образом влиять на кого-либо или в награду за выполнение какой-либо функции или деятельности, для обеспечения или получения каких-либо коммерческих, договорных, нормативных или личных преимуществ.

3.3. Взятка может принимать различные формы, например:

- прямое или косвенное обещание или предложение чего-либо ценного,

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К СК РАФ**  
**ЭТИЧЕСКИЙ КОДЕКС РАФ**

---

- предложение или получение отката, вознаграждения, возмещения или иной формы выгоды,
- предоставление помощи или пожертвований,
- использование права голоса для оказания ненадлежащего влияния.

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
21.03.2018		23.03.2018
27.08.2018	С изменениями	03.09.2018
13.11.2018	С изменениями	29.11.2018
29.01.2019	С изменениями	22.02.2019
26.11.2019	С изменениями	02.12.2019
02.09.2020, 01.10.2020	С изменениями	07.10.2020
6 – 11.01.2021	С изменениями	12 – 13.01.2021

## Приложение 2 к главе 6 СПОРТИВНОГО КОДЕКСА РАФ «ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ»

### Оглавление

1. ЛИЦЕНЗИИ ЗАЯВИТЕЛЯ .....	1
2. ЛИЦЕНЗИИ ПИЛОТА (кроме картинга).....	2
2.1.Международные лицензии Пилота (кроме картинга) .....	2
2.2.Национальные лицензии Пилота (кроме картинга).....	5
3. ЛИЦЕНЗИИ ПИЛОТА (картинг).....	7
3.1.Международные лицензии Пилота (картинг) .....	7
3.2.Национальные лицензии Пилота (картинг).....	10
4. ЛИЦЕНЗИИ ДЛЯ РЕКОРДНЫХ ПОПЫТОК .....	13
5. ПРОЦЕДУРА ПОЛУЧЕНИЯ ЛИЦЕНЗИЙ .....	14
5.1.Общие требования .....	14
5.2.Список документов для получения международной лицензии Пилота .....	14
5.3.Список документов для получения национальной лицензии Пилота .....	15
6. ЛИЦЕНЗИЯ МЕХАНИКА.....	16
7. РАЗРЕШЕНИЯ И ОТКРЕПЛЕНИЯ.....	17
8. РЕГИСТРАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО КОМАНДЫ .....	17
9. СТРАХОВАНИЕ.....	18
10. МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК.....	18
Приложение «А» Медицинский опросный лист для получения международной лицензии ...	21
Приложение «Б» Требования к фотографии .....	23
Приложение «В» Заявление WADB о согласии.....	24

## 1. ЛИЦЕНЗИИ ЗАЯВИТЕЛЯ

### 1.1. Категории лицензий Заявителя

#### 1.1.1. Лицензии Заявителя могут быть двух категорий:

- Персональная – лицензия, дающая право заявлять на соревнованиях либо самого себя (или своего ребёнка/воспитанника), либо экипаж, в составе которого выступает держатель лицензии.
- Коллективная – лицензия, дающая право заявлять на соревнованиях одного и более спортсмена/экипажа.

#### 1.1.2. Персональная национальная лицензия Заявителя для лиц, достигших 18-летнего возраста, включена в национальную лицензию Пилота РАФ.

- 1.1.3. Персональная международная лицензия Заявителя выдаётся держателям международной лицензии Пилота РАФ, достигшим 18-летнего возраста.
- 1.1.4. В случае, если спортсмену нет 18 лет, получить персональную национальную или международную лицензию Заявителя может один из родителей (законных представителей/опекунов), при предъявлении соответствующего подтверждения и после заполнения заявления установленной формы.
- 1.1.5. Коллективная национальная или международная лицензия Заявителя выдаётся юридическому лицу.

## 1.2. Порядок получения лицензии Заявителя

- 1.2.1. Национальные лицензии Заявителя выдаются региональными отделениями РАФ (РО РАФ), региональными федерациями или организациями (или уполномоченными РАФ лицами), имеющими поручение РАФ на выдачу лицензий.
- 1.2.2. Международные лицензии Заявителя выдаются в офисе РАФ.
- 1.2.3. Для получения персональной международной лицензии Заявителя необходимо при заполнении заявления на получение международной лицензии Пилота сделать соответствующую отметку в графе «Требуется лицензия Заявителя». При предъявлении действующей международной лицензии Пилота любой категории дополнительного заявления не требуется. Лицензия в этом случае выдаётся по данным лицензии Пилота.
- 1.2.4. Для получения коллективной лицензии Заявителя на юридическое лицо необходимо подать заявление по установленной форме. Заявление подаётся на бланке юридического лица с печатью и подписью руководителя (либо доверенного лица). В заявлении указывается наименование Заявителя. Наименование Заявителя может отличаться от названия организации. В том случае, если юридическое лицо намерено использовать не принадлежащий ему зарегистрированный бренд, то вместе с заявлением на получение лицензии Заявителя обязательно должно быть предъявлено разрешительное письмо от владельца бренда. Лицензия выдаётся по предъявлению доверенности от юридического лица, заверенной печатью и подписью руководителя.
- 1.2.5. При получении лицензии необходимо предъявить подтверждение оплаты.
- 1.2.6. Образцы заявлений размещены на сайте РАФ.

## 2. ЛИЦЕНЗИИ ПИЛОТА (кроме картинга)

### 2.1. Международные лицензии Пилота (кроме картинга)

#### 2.1.1. Категории международных лицензий Пилота (кроме картинга)

«Супер лицензия» международная лицензия Пилота – выдаётся ФИА, для участия в соревнованиях чемпионата мира Формула 1 (ст.2.1 Приложения L МСК).

Лицензия категории «А» – международная лицензия для Пилота автомобилей, указанных в ст.2.2 Приложения L МСК ФИА.

Лицензия категории «В» – международная лицензия для Пилота автомобилей, указанных в ст.2.3 Приложения L МСК ФИА.

Лицензия категории «С» – международная лицензия для Пилота автомобилей, указанных в ст.2.4 Приложения L МСК ФИА.

Лицензия категории «D» – международная лицензия для Пилотов автомобилей, указанных в ст. 2.6 Приложения L МСК ФИА.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ

### ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ

---

Лицензия категории «D1» – международная лицензия Пилота для лиц, обычно не имеющих спортивной лицензии, для участия в некоторых, специально оговорённых международных соревнованиях. Эта лицензия действительна только для тех международных соревнований, каждое из которых одобрено ФИА как открытое для обладателей лицензии D1 и указано как таковое в международном спортивном календаре ФИА (ст.2.7 Приложения L МСК ФИА).

Лицензия категории «R» – международная лицензия Пилота для всех дорожных соревнований (ралли, ралли-рейдов, горных гонок) и других включённых в международный спортивный календарь ФИА соревнований, в которых даётся отдельный старт каждому участнику (ст.2.5 Приложения L МСК ФИА).

Лицензия категории «FIA Junior-D Off-road» – международная лицензия Пилота, предназначена исключительно для спортсменов юниорских категорий автомобилей, как они оговорены ФИА, для спортсменов по автокроссу возраста от 13 лет (13 лет исполнится в течение календарного года) и до неполных 16 лет (не исполнившихся к моменту выдачи лицензии) и для спортсменов по ралли-кроссу возраста от 14 лет (14 лет исполнилось на 1 января года участия) до 17 лет (не исполнившихся к моменту выдачи лицензии) (ст.2.8 Приложения L МСК ФИА).

Оговорённые юниорские категории:

- Автокросс: FIA Junior Buggy Cup
- Ралли-кросс: любая одобренная ФИА международная серия, предназначенная для автомобилей, у которых все элементы безопасности должны отвечать требованиям Приложения J, а отношение веса к мощности равно или больше 5кг/л.с. (учитывается вес автомобиля вместе с водителем).

Лицензии категории «H1», «H2», «H3», «H4» - международные лицензии Пилота для участия в соревнованиях на исторических автомобилях, обозначенных в ст.8 Приложения L МСК ФИА.

Лицензия для дрэг-рейсинга – международная лицензия ФИА для участия в любых одобренных ФИА соревнованиях по дрэг-рейсингу, отличающаяся от других напечатанными крупным шрифтом буквами DR.

#### 2.1.2. Критерии выдачи международных лицензий Пилота (кроме картинга)

«Супер лицензия» – выдаётся ФИА по критериям, установленным в ст.5 Приложения L МСК ФИА.

Лицензия категории «A» – выдаётся спортсменам при обязательном согласовании профильного комитета РАФ по критериям, установленным в ст.4 Приложения L МСК ФИА.

Лицензия категории «B» – выдаётся спортсменам при обязательном согласовании профильного комитета РАФ по критериям, установленным в ст.4 Приложения L МСК ФИА.

Лицензия категории «C» – выдаётся спортсменам, возраст которых на момент подачи запроса на лицензию соответствует требованиям Приложения L МСК ФИА, при обязательном согласовании профильного комитета, по критериям, установленным РАФ в соответствии со ст.3.3 Приложения L МСК ФИА:

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ

### ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ

---

1) обладателям лицензии «В» и выше, выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одной международной гонки (по представлению протокола);

2) обладателям лицензии «С» и выше, выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников минимум 5-ти национальных или международных гонок (по представлению протокола);

3) обладателям картинговых лицензии C-Junior, C-Restricted, C-Senior и выше, выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников минимум 5-ти национальных или международных гонок (по представлению протокола);

4) обладателям международной лицензии «D», выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников минимум 5-ти национальных или международных гонок (по представлению протокола);

5) обладателям национальной лицензии «D» и «National D» вошедшим в число классифицированных участников минимум 5-ти национальных или международных гонок (при условии согласования профильного комитета).

Лицензия категории «FIA Junior-D Off-road» – выдаётся спортсменам при обязательном согласовании профильного комитета по критериям, установленным РАФ в соответствии со ст.3.1 Приложения L МСК ФИА:

– обладателям национальной лицензии «D-ю», при условии письменного нотариально заверенного разрешения обоих родителей (законных представителей), а также регулярного и успешного участия соискателя в течение не менее двух лет в соревнованиях, признанных РАФ.

Лицензия категории «D» – выдаётся спортсменам, возраст которых на 1 января года подачи запроса на лицензию составляет не менее 16-ти полных лет, при обязательном согласовании профильного комитета, по критериям, установленным РАФ в соответствии со ст.3.2 Приложения L МСК ФИА:

1) обладателям лицензии «С» и выше, выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одной международной гонки (по представлению протокола);

2) обладателям международной лицензии «D» и выше, выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников минимум 5-ти национальных или международных гонок (по представлению протокола);

3) обладателям картинговых лицензии C-Junior, C-Restricted, C-Senior и выше, выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников минимум 5-ти национальных или международных гонок (по представлению протокола);

4) обладателям национальной лицензии «D» и «National D» вошедшим в число классифицированных участников минимум 5-ти национальных или международных гонок (при условии согласования профильного комитета).

Лицензия категории «D1» – выдаётся Спортсменам для участия в специально оговорённых соревнованиях. Эта лицензия действительна только на то соревнование, название и дата проведения которого обозначены в лицензии.

Функция владельца и право управлять автомобилем должно указываться в лицензии. В случае, если соревнование проходит по дорогам общего пользования, (независимо от того, открыты они для постороннего движения или закрыты), владелец лицензии «D1» должен иметь водительское удостоверение, действительное в стране проведения соревнования. Лицензия «D1» может быть выдана заявителю неограниченное число раз (ст.3.2 Приложения L МСК ФИА).

Лицензия категории «R» – выдаётся спортсменам при обязательном согласовании профильного комитета по критериям, установленным РАФ в соответствии со ст.3.4 Приложения L МСК ФИА:

- обладателям лицензии «R», выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одного международного соревнования по ралли, ралли-рейдам (по представлению протокола соревнований);
- обладателям лицензии «D», выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников чемпионата или Кубка России предыдущего года при условии согласования профильного комитета и сдачи в РАФ квалификационного зачёта на знание спортивной регламентации;
- обладателям звания МСМК и ЗМС за достижения в соответствующей дисциплине;
- обладателям лицензии пилота РАФ, выданной в предыдущие два года и на основании письменного ходатайства, подписанного минимум Мастером спорта, в котором подтверждается успешное прохождение данным водителем учебно-тренировочного сбора и которым принимается солидарная ответственность перед РАФ за действия спортсмена во время соревнования, при условии согласования профильного комитета и сдачи в РАФ квалификационного зачёта на знание спортивной регламентации.

Лицензия категории «H» – выдаётся спортсменам для участия в соревнованиях на классических автомобилях на основании требований Приложения «L» к МСК ФИА.

## **2.2. Национальные лицензии Пилота (кроме картинга)**

В соответствии с критериями, установленными в настоящем Приложении, РАФ выдаёт национальные лицензии Пилота категорий «National D», «D», «E», «D-ю», «DD», «E-ю», «ED».

Национальная лицензия РАФ, кроме лицензии категории «National D», должна быть заверена печатью РАФ или РО РАФ, или аккредитованной региональной федерации (далее – региональной федерации), выдавших лицензию и подписью ответственного лица. Без заверения и подписи лицензия не действительна.

### **2.2.1. Категории национальных лицензий Пилота (кроме картинга)**

Лицензия категории «National D» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в Чемпионатах, Кубках России и всех иных соревнованиях, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ (далее календарь РАФ), а также в национальных соревнованиях с разрешённым иностранным участием, проводимых под эгидой других НАФ. Лицензии категории «National D» подразделяются на лицензии для участия в соревнованиях с раздельным стартом и в соревнованиях с общим стартом. Лицензия «National D» может быть оформлена с ограничением на право участия в соревнованиях в одной дисциплине. Информация о типе лицензии «National D» включена в текст на лицензии.

Лицензия категории «D» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в Чемпионатах и Кубках России, а также во всех иных соревнованиях, включённых в календарь РАФ. При условии получения разрешения РАФ (см. ст.1.7.1) так же даёт право участвовать в национальных соревнованиях с разрешённым иностранным участием, проводимых под эгидой других НАФ.

Лицензия категории «E» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в соревнованиях, включённых в календарь РАФ, кроме Чемпионата и Кубка России.

Лицензия категории «Д-ю» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в Первенстве России, а также во всех иных юношеских соревнованиях, включённых в календарь РАФ.

Лицензия категории «Е-ю» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в юношеских соревнованиях, включённых в календарь РАФ, кроме Первенства России (за исключением Первенства России по автомногоборью).

Лицензия категории «ДД» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в Первенстве России, а также во всех иных соревнованиях среди мальчиков и девочек, включённых в календарь РАФ.

Лицензия категории «ЕД» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в соревнованиях среди мальчиков и девочек, включённых в календарь РАФ, кроме Первенства России.

### **2.2.2. Критерии выдачи национальных Лицензий Пилота (кроме картинга)**

Лицензия «Д» – выдаётся спортсменам, возраст которых (по году рождения) составляет не менее 16 лет, при соблюдении одного из нижеследующих условий:

- обладателям лицензии Пилота «Д», выданной в предыдущие два года, и классифицированным хотя бы в одном соревновании, включённом во Всероссийский спортивный календарь РАФ за последние 24 месяца;
- обладателям Лицензии Пилота «Д-ю» (при переходе в возрастную группу взрослых), выданной в предыдущем году, и классифицированным хотя бы в одном соревновании, включённом во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 12 месяцев;
- обладателям лицензии «ДК» и «ДК-ю», выданной в предыдущие два года и квалифицированным в Чемпионате России или Первенстве России по картингу;
- обладателям Лицензии «Е», вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одного соревнования, включённого во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 12 месяцев;
- обладателям спортивного звания (МС, МСМК, ЗМС) по автоспорту;
- на основании письменного ходатайства, подписанного минимум мастером спорта, в котором подтверждается успешное прохождение данным водителем учебно-тренировочного сбора и которым принимается солидарная ответственность перед РАФ за действия спортсмена во время соревнования при условии сдачи им в РАФ квалификационного зачёта на знание спортивной регламентации.

Лицензия категории «National D» – выдаётся по критериям лицензии «Д» спортсменам, желающим принять участие в национальных соревнованиях с разрешённым иностранным участием, проводимых под эгидой других НАФ, при условии согласования профильным комитетом. Лицензия «National D» с ограничением «для участия в Формуле 4» может быть выдана спортсменам, возраст которых составляет не менее 15 лет.

Лицензия «Д-ю» – выдаётся спортсменам, возраст которых (по году рождения) составляет от 12 до 18 лет, при соблюдении одного из нижеследующих условий:

- обладателям Лицензии «Д-ю», выданной в предыдущие два года классифицированным хотя бы в одном соревновании, включённом во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 24 месяца;
- обладателям Лицензии «Е-ю», вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одного соревнования, включённого во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 12 месяцев.

Лицензия «ДД» – выдаётся спортсменам, чей возраст (по году рождения) составляет от 9 до 11 лет, при соблюдении одного из нижеследующих условий:

- обладателям Лицензии «Д-ю», выданной в предыдущие два года классифицированным хотя бы в одном соревновании, включённом во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 24 месяца;
- обладателям Лицензии «Е-ю» и «ЕД», вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одного соревнования, включённого во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 12 месяцев.

Лицензия «Е» – выдаётся спортсменам с 15 лет (по году рождения), желающим принять участие в соревнованиях, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ, и подтвердившим знание Спортивного кодекса РАФ и обязательство его соблюдать.

Лицензия «Е-ю» – выдаётся спортсменам, желающим принять участие в соревнованиях, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ, и подтвердившим знание Спортивного кодекса РАФ и обязательство его соблюдать. Лицензия выдаётся спортсменам, возраст которых (по году рождения) составляет от 12 до 18 лет.

Лицензия «ЕД» – выдаётся спортсменам чей возраст (по году рождения) составляет от 9 до 11 лет, желающим принять участие в соревнованиях среди мальчиков и девочек, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ, и подтвердившим знание положений Спортивного кодекса РАФ и обязательство его соблюдать.

### **3. ЛИЦЕНЗИИ ПИЛОТА (картинг)**

#### **3.1. Международные лицензии Пилота (картинг)**

##### **3.1.1. Категории международных лицензий Пилота для картинга**

Лицензия категории "А" – международная лицензия Пилота, дающая право участия в чемпионатах мира и Европы, трофеях и кубках СИК-ФИА, международных соревнованиях по картингу на картах групп 1 и 2, включённых в международный календарь СИК-ФИА.

Лицензия категории "В" – международная лицензия Пилота, дающая право участия в чемпионатах мира и Европы, трофеях и кубках СИК-ФИА, международных соревнованиях по картингу на картах групп 1 и 2, включённых в международный календарь СИК-ФИА.

Лицензия категории "С-Senior" – международная лицензия Пилота, дающая право участия в чемпионатах Европы, трофеях и кубках СИК-ФИА, международных соревнованиях по картингу на картах групп 1 и 2, включённых в международный календарь СИК-ФИА.

Лицензия категории "С-Restricted" – международная лицензия Пилота, дающая право участия в чемпионатах Европы, трофеях и кубках СИК-ФИА, международных соревнованиях по картингу на картах группы 2, включённых в международный календарь СИК-ФИА.

Лицензия категории "С-Junior" – международная лицензия Пилота, дающая право участия в юношеских чемпионатах Мира и Европы и в юношеских международных соревнованиях по картингу, включённых в международный календарь СИК-ФИА.

##### **3.1.2. Критерии выдачи международных лицензий Пилота для картинга**

Международная лицензия Пилота выдаётся только Пилотам, принимавшим участие в Чемпионате, Первенстве или Кубке России.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ

### ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ

Лицензия "А" выдаётся Пилотам с 15 лет (по году рождения), обладателям лицензии "В", включённым в ежегодно публикуемый список кандидатов на получение лицензии "А" СИК-ФИА или Пилот должен показать один из следующих результатов:

- быть классифицированным среди первых 33% Пилотов в Чемпионате мира или Европы, Кубке или Трофее СИК-ФИА за последних 24 месяца, если они проводились как одноэтапное соревнование;
- набрать очки в Чемпионате мира или Европы, Кубке или Трофее СИК-ФИА, за последних 24 месяца, если они проводились как многоэтапное соревнование.

Лицензия "В" выдаётся Пилотам с 15 лет (по году рождения).

Пилот должен показать один из следующих результатов:

- 1-10 место по итогам Чемпионата России предыдущих двух лет в классе ОК или KZ2;
- 1-10 место в трёх международных соревнованиях за 12 последних месяцев в классе ОК или KZ2;
- 1-3 место на этапе Чемпионата России текущего года в классе ОК или KZ2.

Лицензия "С-Senior" выдаётся Пилотам с 15 лет (по году рождения).

Пилот должен показать один из следующих результатов:

- 1-20 место по итогам Чемпионата России предыдущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-6 место в лично-командном Кубке России предыдущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-10 место по итогам Чемпионата России предыдущего года в классе "Национальный";
- 1-20 место в Первенстве России предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-10 место в Первенстве России предыдущего года в классе "Национальный-Юниор";
- 1-6 место на этапе Чемпионата России текущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-3 место по итогам Чемпионата ФО предыдущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-6 место в Весеннем Трофее РАФ текущего года в классе ОК или KZ2;
- 1 место в пяти классифицируемых соревнованиях, включённых в Всероссийский спортивный календарь РАФ за 12 последних месяцев в классе ОК или KZ2;
- обладателям лицензии "С-Senior", "С-Junior", выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одного международного соревнования за 12 последних месяцев в классах ОК, ОК-Junior или KZ2.

Лицензия "С-Restricted" выдаётся Пилотам в возрасте 14-15 лет (по году рождения) только для классов картов без коробки передач.

Для получения лицензии Пилот должен быть обладателем лицензии "National DK-Junior" или "DK-Ю" в течение двух лет, предшествующих подаче заявки, успешно пройти утверждённый РАФ теоретический и практический тест, проводимый на трассе картинга на карте взрослой категории (без коробки передач), а также показать один из следующих результатов:

- 1-20 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-15 в лично-командном Кубке России предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-6 место на этапе Первенства России текущего года в классе ОК-Junior;
- 1-6 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе Национальный-Юниор;
- 1-6 место в Весеннем Трофее РАФ текущего года в классе ОК-Junior;
- 1-3 место по итогам Первенства ФО предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1 место в пяти классифицируемых соревнованиях, включённых в календарь РАФ за 12 последних месяцев в классе ОК-Junior;
- обладателям лицензии "National DK-Junior", "С-Junior" выданной в предыдущий год и вошедшим в число классифицированных Пилотов хотя бы одного международного соревнования за 12 последних месяцев в классе ОК-Junior.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ

### ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ

Пилот должен пройти медицинский осмотр, во время которого должны регистрироваться рост и вес Пилота. Кроме того, вес Пилота вместе с экипировкой должен быть не менее 40 кг на протяжении всего соревнования.

Лицензия "C-Restricted" может действовать и после достижения Водителем 15 лет до окончания текущего года. В исключительных случаях, связанных с безопасностью и по оценке СИК-ФИА на основании досье (отчёта) РАФ, лицензия "C-Restricted" может быть выдана Водителю, которому в год выдачи лицензии исполнится 16 лет.

Переход в течение года к лицензии "C-Senior" или "B" является окончательным.

Лицензия "C-Junior" выдаётся Пилотам в возрасте 12-14 лет (по году рождения).

Для получения лицензии Пилот должен быть обладателем лицензии "National DK-Junior" или "ДК-Ю" в течение двух лет, предшествующих подаче заявки, успешно пройти утверждённый РАФ теоретический и практический тест, проводимый на трассе картинга на карте юниорской категории, а также показать один из следующих результатов:

- 1-20 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-20 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе Супер МИНИ;
- 1-6 место на этапе Первенства России текущего года в классе ОК-Junior;
- 1-6 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе Национальный-Юниор;
- 1-10 место в Осеннем Трофее РАФ предыдущего года в классе ОК-Junior или Супер МИНИ;
- 1-6 место в Весеннем Трофее РАФ текущего года в классе ОК-Junior;
- 1-3 место по итогам Первенства ФО предыдущего года в классе ОК-Junior или Супер МИНИ;
- 1 место в пяти классифицируемых соревнованиях, включённых в календарь РАФ за 12 последних месяцев в классе ОК-Junior или Супер МИНИ;
- обладателям Лицензии "National DK-Junior", "C-Junior", выданной в предыдущие два года и вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одного международного соревнования в классе ОК-Junior или MINI 60.

Пилот должен пройти медицинский осмотр, во время которого должны регистрироваться рост и вес Пилота. Кроме того, вес Пилота вместе с экипировкой должен быть не менее 35 кг на протяжении всего соревнования.

Лицензия "C-Junior" может действовать и после достижения Водителем 14 лет до окончания текущего года. В исключительных случаях, связанных с безопасностью и по оценке СИК-ФИА на основании досье (отчёта) РАФ, лицензия "C-Junior" может быть выдана Водителю, которому в год выдачи лицензии исполнится 15 лет.

Переход в течение года к лицензии "C-Restricted" является окончательным.

**На 2021 год ставится следующее условие:**

- Пилот, получивший международную лицензию Пилота категории "B", "C-Senior" обязан принять участие не менее, чем в трёх этапах Чемпионата России.
- Пилот, получивший международную лицензию Пилота категории "C-Restricted", "C-Junior" обязан принять участие во всех этапах Чемпионата или Первенства России.

Исключение из этого условия может быть сделано только для Пилотов, занявших в текущем году 1-6 место на этапах Чемпионата Европы.

Лицензия "C-Senior", "C-Restricted" и "C-Junior" может быть выдана Пилотам для участия в международных или национальных соревнованиях международных Серий, включённых в международный календарь СИК-ФИА или календарь другой национальной автомобильной федерации. Лицензия выдаётся Пилотам, принявшим участие в не менее чем в трёх этапах одного из официальных соревнований (Чемпионат, Первенство России) и набравших очки в финальной классификации за последних 24 месяца, а также не менее чем в трёх включённых

в календарь РАФ соответствующих российских Серий (признанных РАФ) предыдущего или текущего годов и быть классифицированным среди первых 33% Пилотов финальной классификации. Лицензия выдаётся только для участия в соответствующей Серии, а в Лицензии делается соответствующая надпись.

Если соревнования какой-либо международной Серии в России не проводятся, то международная лицензия на участие в такой Серии выдаётся только Пилотам, принимающим участие в Чемпионате или Первенстве России.

### **3.2. Национальные лицензии Пилота (картинг)**

В соответствии с критериями, установленными в настоящем Приложении, РАФ выдаёт национальные лицензии Пилота для картинга категорий "National DK", "National DK-Junior", "ДК", "ДК-Ю", "ДД", "Е", "Е-Ю", "ЕД".

Национальная лицензия РАФ, кроме лицензий категорий "National DK", "National DK-Junior", должна быть заверена печатью РАФ или аккредитованной региональной федерации, выдавшей лицензию с подписью ответственного лица, а также с подписью Пилота. Без печати и подписей лицензия не действительна.

#### **3.2.1. Категории национальных лицензий Пилота для картинга**

Лицензия "National DK" – национальная лицензия Пилота для соревнований по картингу, дающая право участия в Чемпионате, Кубке России по картингу, а также во всех иных соревнованиях по картингу, включённых в календарь РАФ. При условии получения разрешения РАФ, даёт право участвовать в национальных соревнованиях по картингу с разрешённым иностранным участием, проводимых под эгидой других национальных автомобильных федераций.

Лицензия "ДК" – национальная лицензия Пилота для соревнований по картингу, дающая право участия в Чемпионатах и Кубках России по картингу, а также во всех иных соревнованиях по картингу, включённых в календарь РАФ.

Лицензия "Е" – национальная лицензия Пилота для соревнований, дающая право участия в соревнованиях, включённых в календарь РАФ, кроме Чемпионата и Кубка России.

Лицензия "National DK Junior" – национальная лицензия Пилота для соревнований по картингу, дающая право участия в Первенстве России по картингу, а также во всех иных юношеских соревнованиях по картингу, включённых в календарь РАФ. При условии получения разрешения РАФ, даёт право участвовать в национальных юношеских соревнованиях по картингу с разрешённым иностранным участием, проводимых под эгидой других национальных автомобильных федераций.

Лицензия "ДК-Ю" – национальная лицензия Пилота для соревнований по картингу, дающая право участия в Первенстве России по картингу, а также во всех иных юношеских соревнованиях по картингу, включённых в календарь РАФ.

Лицензия категории «ДД» - национальная лицензия Пилота, дающая право участия в Первенстве России, а также во всех иных соревнованиях среди мальчиков и девочек, включённых в календарь РАФ.

Лицензия "Е-Ю" – национальная лицензия Пилота для соревнований, дающая право участия в юношеских соревнованиях, включённых в календарь РАФ, кроме Первенства России.

Лицензия категории «ЕД» - национальная лицензия Пилота, дающая право участия в соревнованиях среди мальчиков и девочек, включённых в календарь РАФ, кроме Первенства России.

### 3.2.2. Критерии выдачи национальных Лицензий Пилота для картинга

Национальная лицензия Пилота категории "National DK", "National DK-Junior" выдаётся только Пилотам, принимавшим участие в Чемпионате, Первенстве или Кубке России.

Лицензия "National DK" выдаётся Пилотам с 14 лет (по году рождения) для классов картов без коробки передач и с 15 лет (по году рождения) для классов картов с коробкой передач, желающим принять участие в национальных соревнованиях по картингу с разрешённым иностранным участием, проводимых под эгидой других национальных автомобильных федераций.

Для получения лицензии Пилот должен быть обладателем лицензии "National DK-Junior" или "ДК-Ю" в течение двух лет, предшествовавших подаче заявки, успешно пройти утверждённый РАФ теоретический и практический тест, проводимый на трассе картинга на карте взрослой категории (без коробки передач). Пилот должен пройти медицинский осмотр, во время которого должны регистрироваться рост и вес Пилота. Кроме того, вес Пилота вместе с экипировкой должен быть не менее 40 кг на протяжении всего соревнования.

Пилот должен показать один из следующих результатов:

- набрать очки по итогам Чемпионата России предыдущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-10 место в лично-командном Кубке России предыдущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-10 место по итогам Чемпионата России предыдущего года в классе "Национальный";
- набрать очки в Первенстве России предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-10 место в Первенстве России предыдущего года в классе "Национальный-Юниор";
- 1-10 место на этапе Чемпионата России текущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-6 место по итогам Чемпионата ФО предыдущего года в классе ОК или KZ2;
- 1-10 место в Весеннем Трофее РАФ текущего года в классе ОК или KZ2;
- набрать очки по итогам Первенства России предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-15 в лично-командном Кубке России предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-15 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе Супер МИНИ;
- 1-10 место по итогам Первенства ФО предыдущего года в классе ОК-Junior;
- 1-6 место по итогам Первенства ФО предыдущего года в классе Супер МИНИ;
- 1 место в пяти классифицируемых соревнованиях, включённых в календарь РАФ за 12 последних месяцев в классе ОК-Junior или Супер МИНИ.

Лицензия "National DK-Junior" выдаётся Пилотам 9-14 лет (по году рождения) только для классов картов без коробки передач, желающим принять участие в национальных юношеских соревнованиях по картингу с разрешённым иностранным участием, проводимых под эгидой других национальных автомобильных федераций, в классах картов с двигателями объёмом 60 см<sup>3</sup>. Пилот должен пройти медицинский осмотр, во время которого должны регистрироваться рост и вес Пилота. Кроме того, вес Пилота вместе с экипировкой должен быть не менее 28 кг на протяжении всего соревнования.

Пилот должен показать один из следующих результатов:

- набрать очки по итогам Первенства России предыдущего года в классе Супер МИНИ;
- 1-20 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе МИНИ;
- 1-15 место по итогам Первенства России предыдущего года в классе "Пионер" или "Кадет";
- 1-10 место в Осеннем Трофее РАФ предыдущего года в классе Супер МИНИ;
- 1-6 место в Осеннем Трофее РАФ предыдущего года в классе МИНИ;
- 1-10 в Весеннем Трофее РАФ текущего года в классе Супер МИНИ;
- 1-6 в Весеннем Трофее РАФ текущего года в классе МИНИ;
- 1-6 место на этапе Первенства России текущего года в классе МИНИ или Супер МИНИ.

Лицензия "ДК" выдаётся Пилотам с 14 лет (по году рождения) для классов картов без коробки передач и с 15 лет (по году рождения) для классов картов с коробкой передач.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ

### ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ

---

Для получения лицензии Пилот, которому исполняется 14 лет, должен быть обладателем лицензии "National DK-Junior" или "ДК-Ю" в течение двух лет, предшествующих подаче заявки. Пилот должен пройти медицинский осмотр, во время которого должны регистрироваться рост и вес Пилота. Кроме того, вес Пилота вместе с экипировкой должен быть не менее 40 кг на протяжении всего соревнования.

Лицензия "ДК" выдаётся:

- обладателям Лицензии "Д" и "ДК", выданной в предыдущие два года и принявшим участие хотя бы в одном соревновании, включённом в ЕКП Минспорта, за 24 последних месяца;
- обладателям Лицензии "Д-Ю" и "ДК-Ю" (при переходе в возрастную группу взрослых), выданной в предыдущий год и принявшим участие хотя бы в одном соревновании, включённом в ЕКП Минспорта, за 12 последних месяцев;
- обладателям Лицензии "Е", "Е-Ю", вошедшим в число классифицированных участников двух соревнований, включённых во Всероссийский календарь РАФ, за 12 последних месяцев.

Лицензия "ДК-Ю" выдаётся Пилотам в возрасте 12 - 14 лет (по году рождения):

- обладателям Лицензии "Д-Ю" и "ДК-Ю", выданной в предыдущие два года, и принявшим участие хотя бы в одном соревновании, включённом в ЕКП Минспорта, за 24 последних месяца;
- обладателям Лицензии "Е-Ю", вошедшим в число классифицированных участников одного соревнования, включённого во Всероссийский календарь РАФ, за 12 последних месяцев.

Лицензия "ДД" выдаётся спортсменам, чей возраст (по году рождения) составляет от 9 до 11 лет, при соблюдении одного из нижеследующих условий:

- обладателям Лицензии "Д-ю" и "ДК-Ю", выданной в предыдущие два года классифицированным хотя бы в одном соревновании, включённом во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 24 месяца;
- обладателям Лицензии "Е-ю" и "ЕД", вошедшим в число классифицированных участников хотя бы одного соревнования, включённого во Всероссийский спортивный календарь РАФ, за последние 12 месяцев.

Лицензия "Е" выдаётся Пилотам с 15 лет (по году рождения), желающим принять участие в соревнованиях, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ, и подтвердившим знание Спортивного кодекса РАФ и обязательство его соблюдать.

Лицензия "Е-Ю" выдаётся Пилотам 12 -14 лет (по году рождения), желающим принять участие в детско-юношеских соревнованиях по картингу.

Лицензия «ЕД» выдаётся спортсменам чей возраст (по году рождения) составляет от 9 до 11 лет, желающим принять участие в соревнованиях среди мальчиков и девочек, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ, и подтвердившим знание положений Спортивного кодекса РАФ и обязательство его соблюдать.

Вес Пилота вместе с экипировкой должен быть не менее 25 кг на протяжении всего соревнования для классов "МИНИ", "Пионер" и 28 кг для классов "Супер МИНИ", "Кадет".

**На 2021 год ставится следующее условие:**

- Пилот, получивший национальную лицензию Пилота категории "National DK", "National DK-Junior" обязан принять участие во всех этапах Чемпионата или Первенства России.

## 4. ЛИЦЕНЗИИ ДЛЯ РЕКОРДНЫХ ПОПЫТОК

### 4.1. Международные лицензии Пилота для участия в попытках установления рекордов.

#### 4.1.1. Категории международных лицензий Пилота для рекордных попыток.

Лицензии категорий LSR D, C, B, A – международные лицензии для Пилотов, участвующих в попытках установления рекордов скорости, в соответствии с Приложением D МСК ФИА и со ст.7 Приложения L МСК ФИА.

#### 4.1.2. Критерии выдачи международных лицензий Пилота для рекордных попыток

Лицензии категорий LSR D, C, B, A выдаются РАФ по критериям, установленным в Приложении D МСК ФИА и в ст.7 Приложения L МСК ФИА.

### 4.2. Национальные лицензии Пилота для участия в попытках установления рекордов

В соответствии с критериями, установленными в настоящем Приложении, РАФ выдаёт национальные лицензии Пилота категорий «Др» и «Ер» для участия в попытках установления рекордов с места и с хода (кроме попыток в рамках соревнований в соответствии с Правилами проведения попыток установления национальных наземных рекордов скорости). Для попыток установления рекордов в рамках соревнований применяются лицензии Пилота в соответствии со статусом соревнования.

#### 4.2.1. Категории национальных лицензий Пилота для рекордных попыток

Лицензия категории «Др» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в попытках установления рекордов, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ (далее календарь РАФ), с максимальной скоростью свыше 200 км/ч и до 350 км/ч включительно.

Лицензия категории «Ер» – национальная лицензия Пилота, дающая право участия в попытках установления рекордов, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ (далее календарь РАФ), с максимальной скоростью до 200 км/ч включительно.

#### 4.2.2. Критерии выдачи национальных лицензий Пилота для рекордных попыток

Лицензия «Др» выдаётся спортсменам, возраст которых (по году рождения) составляет не менее 18 лет, при обязательном согласовании с Комиссией по рекордам РАФ и соблюдении одного из нижеследующих условий:

- *участникам рекордных попыток, проходящих под эгидой РАФ, за последние 24 месяца;*
- *обладателям спортивного звания (МС, МСМК, ЗМС) по автоспорту.*
- *на основании письменного ходатайства, подписанного минимум мастером спорта, в котором подтверждается успешное прохождение данным пилотом учебно-тренировочного сбора и которым принимается солидарная ответственность перед РАФ за действия спортсмена во время попытки установления рекорда при условии сдачи им в РАФ квалификационного зачёта на знание спортивной регламентации.*

Лицензия «Ер» выдаётся спортсменам с 16 лет (по году рождения), желающим принять участие в попытках установления рекордов, включённых во Всероссийский спортивный календарь РАФ (далее календарь РАФ), с максимальной скоростью 200 км/ч включительно, и подтвердившим знание Спортивного кодекса РАФ и обязательство его соблюдать при обязательном согласовании с Комиссией по рекордам РАФ.

## **5. ПРОЦЕДУРА ПОЛУЧЕНИЯ ЛИЦЕНЗИЙ**

### **5.1. Общие требования**

- 5.1.1. Все международные лицензии Пилота выдаются в офисе РАФ.
- 5.1.2. Все национальные лицензии Пилота, кроме лицензии категории «National D», «National DK» и «National DK-Junior» и лицензий для участия в попытках установления рекордов скорости, выдаются региональными отделениями РАФ (РО РАФ), региональными федерациями или организациями (или уполномоченными РАФ лицами) имеющими поручение РАФ на выдачу лицензий. Национальные лицензии Пилота категории «National D», «National DK» и «National DK-Junior» и лицензии для участия в попытках установления рекордов скорости выдаются в офисе РАФ.
- 5.1.3. Копии всех представленных при получении лицензии документов сохраняются органом, выдавшим лицензию, до истечения срока её действия.
- 5.1.4. Лицензия Пилота под псевдонимом выдаётся исключительно в офисе РАФ при условии признания использования псевдонима обоснованным. Результаты спортсмена, показанные в соревнованиях, где он участвовал под псевдонимом, не учитываются при присвоении разрядов и званий.

### **5.2. Список документов для получения международной лицензии Пилота**

- паспорт либо заменяющий его документ;
- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- фотографию в электронном виде (соответствующую требованиям Приложения 2);
- действующую лицензию Пилота (если есть);
- водительское удостоверение (для спортсменов старше 18 лет);
- подтверждение оплаты;
- открепление (для граждан иных государств и лиц с двойным гражданством);
- согласование профильного комитета РАФ;
- медицинский допуск в соответствии с требованиями ст. 10;
- полностью заполненный и собственноручно подписанный медицинский опросный лист;
- нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автоспорту (для спортсменов младше 18 лет);
- Подписанное согласие на сбор и обработку данных, касающихся участия в происшествии (заявление WADB о согласии из Приложения В);
- свидетельство о прохождении курса первой помощи пострадавшим при несчастных случаях (лицензии категории «R»).

По необходимости могут быть запрошены дополнительные документы, подтверждающие указанную квалификацию спортсмена.

Заявление на получение международной лицензии можно подать в электронном виде или непосредственно в офисе РАФ. Инструкции по заполнению заявления и требования к фотографиям размещены на сайте РАФ.

### 5.3. Список документов для получения национальной лицензии Пилота

#### 5.3.1. Для получения лицензии Пилота «National D», «National DK» и «National DK-Junior» и лицензии для участия в попытках установления рекордов скорости:

- паспорт либо заменяющий его документ;
- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- фотографию в электронном виде (соответствующую требованиям Приложения Б);
- действующую лицензию Пилота «Д», «Е», «Д-ю», «ДК-ю», «ДД» или «ЕД» (если есть);
- водительское удостоверение (для Спортсменов старше 18 лет);
- подтверждение оплаты;
- в случае необходимости – ходатайство и результаты тестирования;
- открепление (для граждан иных государств и лиц с двойным гражданством);
- медицинский допуск в соответствии с требованиями ст.10;
- нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автоспорту (для Спортсменов младше 18 лет);
- свидетельство о прохождении курса первой помощи пострадавшим при несчастных случаях (для лицензии категории «National D» для участия в соревнованиях с раздельным стартом).

#### 5.3.2. Для получения лицензии Пилота «Д» и «ДК»:

- паспорт либо заменяющий его документ;
- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- недавнюю фотографию формата 3x4;
- действующую лицензию Пилота «Е» или «Д-ю» (если есть);
- водительское удостоверение (для спортсменов старше 18 лет);
- подтверждение оплаты;
- в случае необходимости – ходатайство и результаты тестирования;
- открепление (для граждан иных государств и лиц с двойным гражданством);
- медицинский допуск в соответствии с требованиями ст.10;
- нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автоспорту (для Спортсменов младше 18 лет).

По необходимости могут быть запрошены дополнительные документы, подтверждающие указанную квалификацию спортсмена.

#### 5.3.3. Для получения лицензии Пилота «Д-ю», «ДК-ю» и «ДД»:

- паспорт либо заменяющий его документ;
- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- недавнюю фотографию формата 3x4;
- действующую лицензию Пилота «Е-ю», «ЕД» (если есть);
- подтверждение оплаты;
- в случае необходимости – ходатайство;
- открепление (для граждан иных государств и лиц с двойным гражданством);
- нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автоспорту;
- медицинский допуск в соответствии с требованиями ст.10.

5.3.4. Для получения лицензии Пилота «Е»:

- паспорт либо заменяющий его документ;
- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- водительское удостоверение (для Спортсменов старше 18 лет);
- подтверждение оплаты;
- открепление (для граждан иных государств и лиц с двойным гражданством);
- медицинский допуск в соответствии с требованиями ст.10 (за исключением лиц, получающих лицензию для участия в специализированных соревнованиях для инвалидов);
- нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автоспорту (для Спортсменов младше 18 лет).

5.3.5. Для получения лицензии Пилота «Е-ю», «ЕД»:

- паспорт либо заменяющий его документ;
- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- недавнюю фотографию формата 3x4;
- подтверждение оплаты;
- открепление (для граждан иных государств и лиц с двойным гражданством);
- нотариально заверенное согласие обоих родителей (законных представителей) на участие ребёнка в соревнованиях по автоспорту;
- медицинский допуск в соответствии с требованиями ст.10.

## 6. ЛИЦЕНЗИЯ МЕХАНИКА.

В 2021 году лицензии Механика действует и необходима для Чемпионата России, Первенства России, Весеннего Кубка России, лично-командного Кубка России и Академии РАФ по картингу для следующих классов: Микро, МИНИ, Супер МИНИ, ОК-Юниор, Национальный-Юниор, ОК, KZ2, Национальный.

### 6.1. Процедура получения лицензий Механика

6.1.1. Лицензии Механика выдаются в офисе РАФ.

6.1.2. Инструкция по выдаче национальной лицензии Механика, заявка на выдачу национальной лицензии Механика, квитанция на оплату за оформление лицензии размещены на сайте РАФ:

<http://raf.su/documents/sportivnye-dokumenty/category/219-litsenzii-mekhanikov>

6.1.3. Список документов для получения лицензии Механика:

- паспорт;
- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- цветную фотографию в электронном виде;
- копия трудового договора с командой (для Механиков младше 18 лет);
- подтверждение оплаты.

## 7. Разрешения и открепления

### 7.1. Разрешение на участие в международных соревнованиях ФИА, а также в соревнованиях, включённых в национальный календарь зарубежных НАФ.

- 7.1.1. Разрешение на участие в международных соревнованиях, включённых в календарь ФИА, а также в национальных соревнованиях с разрешённым иностранным участием, включённых в национальный календарь соответствующей НАФ, для обладателей международных лицензий Пилота категорий «А», «В», «С», «R», «D», «D1», «C-Senior», «C-Restricted», «C-Junior», «FIA Junior-C Off-road» и «H» включено в лицензию.
- 7.1.2. Разрешение на участие в соревнованиях с разрешённым иностранным участием, включённых в национальный календарь соответствующей НАФ, для обладателей национальных лицензий Пилота категории «National D» включено в лицензию.
- 7.1.3. Разрешение на участие в соревнованиях с разрешённым иностранным участием, включённых в национальный календарь соответствующей НАФ, для обладателей национальных лицензий Пилота категории «National DK» и «National DK-j» выдаётся в офисе РАФ.

Для получения разрешения необходимо предоставить:

- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- подтверждение оплаты;
- подтверждение статуса соревнований.

### 7.2. Открепление на получение лицензии НАФ зарубежного государства

#### 7.2.1. Для получения открепления необходимо предоставить:

- полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- подтверждение оплаты;
- доказательство длительного пребывания (вид на жительство, документ о втором гражданстве, справка о постоянном проживании и т.п.);
- доказательство обучения (для несовершеннолетних);
- согласование проффильного комитета.

Все документы предоставляются с официальным переводом на русский язык.

#### 7.2.2. В соревнованиях по картингу спортсменов старше 13 лет, получивший по откреплению РАФ международную лицензию той или иной НАФ, может принимать участие в национальных соревнованиях в России на нижеследующих условиях:

- на Административных Проверках спортсменов должен предъявить действующую международную лицензию Пилота той НАФ, для участия в соревнованиях которой он получил открепление;
- спортсмен, получивший открепление РАФ, обязан принять участие не менее чем в трёх этапах Чемпионата, Первенства или Кубка России.

## 8. РЕГИСТРАЦИОННОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО КОМАНДЫ

Регистрационное свидетельство команды (лицензия команды) для участия в командном зачёте многоэтапного соревнования выдаётся в офисе РАФ в соответствии с требованиями Регламента РАФ данного соревнования.

## 9. СТРАХОВАНИЕ

### 9.1. Общие требования к страхованию

Все обладатели лицензий Пилота и Механика РАФ могут принимать участие в соревнованиях только при наличии страхования от рисков несчастного случая на соревнованиях по автомобильному спорту, на время проведения соревнований.

- 9.1.1. Время проведения соревнования определяется согласно Регламенту соревнований.
- 9.1.2. Объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с жизнью, здоровьем и трудоспособностью застрахованного.
- 9.1.3. Страховые риски: смерть, инвалидность или телесные повреждения в результате несчастного случая.
- 9.1.4. Минимальная страховая сумма по риску «смерть» – 300 000 рублей. Для дисциплины «автомногоборье» минимальная страховая сумма по риску «смерть» – 50 000 рублей.

### 9.2. Страхование обладателей лицензий Пилота РАФ

- 9.2.1. В международные лицензии Пилота, выдаваемые РАФ, включено страхование на время проведения соревнований по автомобильному спорту, включённых в Международный календарь ФИА, Всероссийский спортивный Календарь РАФ и в официальные календари других НАФ.
- 9.2.2. В национальные лицензии Пилота, выдаваемые РАФ, кроме лицензий категорий Е, Е-ю и ЕД, включено страхование на время проведения соревнований, включённых во Всероссийский спортивный Календарь РАФ, а также в официальные календари других НАФ.
- 9.2.3. В национальные лицензии категорий Е, Е-ю и ЕД, выдаваемых РАФ, включено страхование на время проведения соревнований, включённых во Всероссийский спортивный Календарь РАФ.

### 9.3. Страхование обладателей лицензий Механика РАФ

- 9.3.1. В лицензии Механика, выдаваемые РАФ, включено страхование на время проведения соревнований Чемпионата России, Первенства России, Весеннего Кубка России, лично-командного Кубка России и Академии РАФ по картингу в классах Микро, МИНИ, Супер МИНИ, ОК-Юниор, Национальный-Юниор, ОК, KZ2, Национальный.

### 9.4. Страхование обладателей лицензий для рекордных попыток

- 9.4.1. В лицензии Пилотов, участвующих в попытках установления рекордов скорости, выдаваемых РАФ, включено страхование на время проведения попыток установления рекордов скорости, включённых во Всероссийский календарь РАФ. Время проведения определяется регламентирующими документами.

## 10. МЕДИЦИНСКИЙ ДОПУСК

- 10.1. Документом, регулирующим порядок допуска спортсменов к соревнованиям и прохождения медицинских осмотров спортсменами, является **Приказ Министрeтвa здравоохранения Российской Федерации от 01.03.2016 № 134н «О порядке организации оказания медицинской помощи лицам, занимающимся физической культурой и спортом (в том числе при подготовке и проведении физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий), включая порядок медицинского осмотра лиц, желающих пройти спортивную подготовку, заниматься физической культурой и спортом в организациях и (или) выполнить нормативы испытаний (тестов)**

всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 23.10.2020 № 1144н "Об утверждении порядка организации оказания медицинской помощи лицам, занимающимся физической культурой и спортом (в том числе при подготовке и проведении физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий), включая порядок медицинского осмотра лиц, желающих пройти спортивную подготовку, заниматься физической культурой и спортом в организациях и (или) выполнить нормативы испытаний (тестов) Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса "Готов к труду и обороне" (ГТО)" и форм медицинских заключений о допуске к участию в физкультурных и спортивных мероприятиях". Претенденты на получение национальной лицензии Пилота категории E, E-ю и ED (за исключением инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья) обязаны предоставить медицинское заключение в соответствии с требованиями Приказа Минздрава № 1144н с установленной первой или второй группой здоровья, выданное по результатам профилактического медицинского осмотра или диспансеризации согласно возрастной группе в соответствии с приказами Минздрава России (оформление дополнительного медицинского заключения о допуске к участию в физкультурных и спортивных мероприятиях не требуется).

В случае наличия установленной третьей или четвертой группой здоровья требуется медицинское заключение врача по спортивной медицине о допуске к участию в спортивных мероприятиях.

Медицинское заключение о допуске инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья к автоспорту оформляется врачом по спортивной медицине.

- 10.3.** Претендент на получение национальной лицензии Пилота категории D (за исключением «National D», «National DK» и «National DK-Junior») обязан предоставить медицинское заключение в соответствии с требованиями Приказа Минздрава № 1144н о допуске к ~~прохождению спортивной подготовки или занятиям автомобильным спортом~~ тренировочным мероприятиям и к участию в спортивных соревнованиях по автомобильному спорту.
- 10.4.** Претендент на получение международной лицензии Пилота, а также национальных лицензий категории «National D», «National DK» и «National DK-Junior» обязан предоставить:
- медицинское заключение в соответствии с требованиями Приказа Минздрава № 1144н о ~~прохождении УМО (углубленного медицинского осмотра) и допуске к занятиям автомобильным спортом~~ допуске к участию в спортивных соревнованиях по автомобильному спорту. В случае, если медицинское заключение получено не в специализированном физкультурно-спортивном диспансере или центре спортивной медицины, то, может быть дополнительно запрошена копия лицензии на осуществление медицинской деятельности, предусматривающей работы (услуги) по «спортивной медицине» или «лечебной физкультуре физической культуре и спортивной медицине» учреждения, выдавшего медицинское заключение;
  - заполненный медицинский опросник по форме в соответствии с требованиями FIA (см. Приложение А).
- 10.5.** На основании выданного заключения и данных медицинского опросника РАФ принимается решение о выдаче лицензии и её типе, либо об отказе в выдаче лицензии.
- 10.6.** Решение о возможности выдачи международной лицензии и её типе принимается с учётом требований Приложения L MCK FIA

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ**

**ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ**

---

© Российская автомобильная федерация, 2021 г.

**Приложение «А» Медицинский опросный лист для получения международной лицензии**

**КОНФИДЕНЦИАЛЬНО**

**Медицинская карта-вопросник**  
**В соответствии с требованиями Приложения L МСК ФИА**

1. Фамилия: на русском \_\_\_\_\_ /латиницей \_\_\_\_\_

2. Имя: на русском \_\_\_\_\_ / латиницей \_\_\_\_\_

3 Дата рождения \_\_\_\_\_

**4 Информация о подвижности суставов, амплитуде движений, опись ампутаций и возможных протезов, опись расстройств моторики и чувствительности, совместимых с выдачей международной лицензии:**

	ДА	НЕТ
ампутация пальцев руки, если способность захвата обеих рук достаточна	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
протезы членов, если результат функционирования равен или близок к нормальному	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ограничения функциональности больших суставов менее 50%	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**5. Информация о наличии болезней и расстройств, несовместимых с занятием автомобильным спортом или требующих медицинской оценки специальным органом.**

	ДА	НЕТ
эпилепсия в стадии лечения или нет, с клиническими проявлениями в течение последних 10 лет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
любые проблемы сердечно-сосудистой системы с риском внезапной смерти	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
слепота на один глаз	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**6. Информация о противопоказаниях для выдачи нормальной лицензии, но при этом позволяющие запросить лицензию со специальными возможностями:**

	ДА	НЕТ
все суставные ограничения, ампутации, протезы, не отвечающие критериям, указанным в п.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
главные центральные или периферические сенсомоторные расстройства (моноплегия, гемиплегия, параплегия и т. п.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**7. Болезни или расстройства, требующие медицинской оценки органом, уполномоченным РАФ:**

ДА      НЕТ

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ**

**ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ**

---

диабеты обоих типов

при условии,

что медицинскому органу, уполномоченному РАФ, предъявлен конфиденциальный документ, доказывающий, что данное лицо находится под регулярным наблюдением, и указывающий характер его лечения, а в медицинском заключении о годности содержатся слова «необходимо медицинское наблюдение»

любая патология сердца или артерий

любые психологические условия, способные вызвать изменения в поведении и требующие психиатрического лечения

любые проблемы со здоровьем, которые могут дать негативные последствия в результате занятия автомобильным спортом

*Подписывая данный документ, настоящим я подтверждаю, что предоставил точную информацию о состоянии моего здоровья и отсутствии у меня известных мне противопоказаний к занятию автоспортом, и обязуюсь немедленно сообщить в Российскую автомобильную федерацию в случае, если мне станет известно о их наличии. Обязуюсь не применять вещества и методы из списка запрещённых Международным антидопинговым агентством.*

\_\_\_\_\_

Число

\_\_\_\_\_

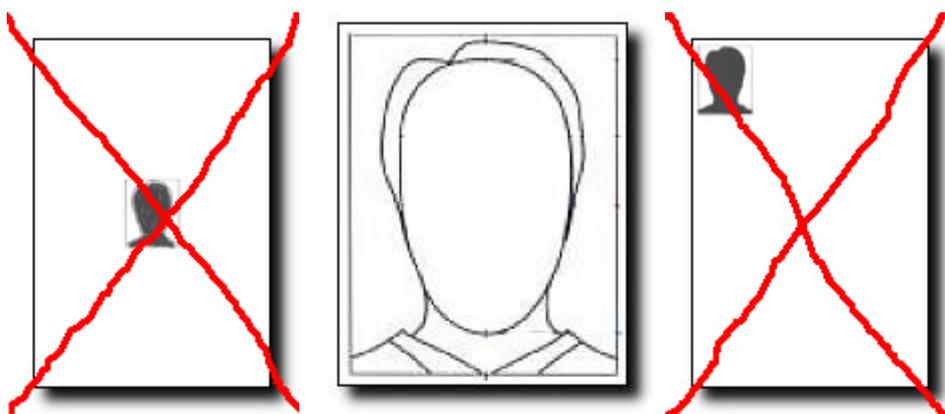
подпись

Со своей стороны, РАФ обязуется хранить данный документ при соблюдении правил врачебной тайны. Однако, для составления компьютерной картотеки ФИА, которая может использоваться работающими в автоспорте врачами в случае происшествия или вызванной им болезни, ФИА может запросить копии данного документа.

## Приложение «Б» Требования к фотографии

1. Название файла с фото должно соответствовать фамилии и имени Спортсмена.  
Пример: Перепёлкин Иван.jpeg
2. Размер файла не должен превышать 500 кбайт. Расширение \*.jpeg. Фото должно занимать всё поле изображения.

Образец:



неверно

верно

неверно

3. Шаблон. Фото цветное. Размер фото 3х4, где 3 ширина, 4 высота фотографии



## Приложение «В» Заявление WADB о согласии

Прежде чем подписать заявление Субъект данных обязан ознакомиться со справочником WADB

<p><b>WADB Declaration of Consent</b></p> <p>The undersigned hereby consents to the collection and processing of data related to (name of the Data Subject):</p> <p>.....          ..... including personal and sensitive data (such as medical information), by an appropriately authorised person representing the FIA Institute for Motor Sport Safety and Sustainability ("FIAI"), an FIAI Affiliate or the National Sporting Authority, concerning his/her involvement in a motor sport accident or incident and related ONLY to the circumstances of the accident or incident and its immediate outcome, including any injuries suffered and obtain the deletion of said data.</p> <p>The undersigned hereby consents for the transfer of personal data from non European economic area countries towards the European economic area and from the European economic area towards non European economic area countries where could potentially be located third parties.</p> <p>I agree that said data may be stored electronically during and after the licence period on the World Motor Sport Accident Database ("WADB") in the European Union and used at any time, unless deleted at my request, for the sole purpose of research in support of improving safety in motor sport events.</p>	<p><b>Заявление WADB о согласии</b></p> <p>Настоящим нижеподписавшийся даёт своё согласие на сбор и обработку данных, относящихся к (Фамилия и имя Субъекта данных)</p> <p>.....          .....</p> <p>включая персональные и личные данные (такие как информация медицинского характера) соответственно авторизованным лицом, представляющим Институт ФИА по безопасности и экологичности автоспорта (ФИАИ), члена ФИАИ или Национальную автомобильную федерацию, касающиеся его/её участия в происшествии или инциденте на автомобильных соревнования и относящиеся ТОЛЬКО к самому происшествию или инциденту и его непосредственным последствиям, включая любые полученные травмы.</p> <p>Настоящим нижеподписавшийся даёт согласие на передачу персональных данных от стран, не входящих в ЕС, в ЕС и от стран ЕС в страны, не входящие в ЕС, в которых могут потенциально находиться третьи стороны.</p> <p>Нижеподписавшийся соглашается, что указанные данные могут храниться в электронном виде в течение или после периода действия лицензии во Всемирной базе данных о происшествиях в автоспорте (WADB) в Европейском Союзе и использоваться в любое время, если не удалены по его/её просьбе, с единственной целью проведения исследований для улучшения безопасности в автомобильных соревнованиях.</p>
---	---

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К СК РАФ**

**ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ**

<p>I acknowledge that I have read and fully understand the WADB Guide published by the FIA, which provides for further information concerning said data collection and processing, including the conditions under which I may access, rectify and object, on legitimate grounds the processing of personal data.</p>	<p>Нижеподписавшийся подтверждает, что прочитал и полностью понял опубликованный ФИА Справочник по WADB, в котором приводится дальнейшая информация в отношении вышесказанного сбора и обработки данных, в том числе условия, при которых я могу получать доступ, вносить поправки, добиваться уничтожения этих данных и на законных основаниях делать возражения относительно обработки персональных данных.</p>
<p>I UNDERSTAND AND I ACCEPT the WADB Declaration of Consent.</p>	<p>Я ПОНИМАЮ И ПРИНИМАЮ Заявление WADB о согласии</p>
<p>Dated and signed by the Data Subject OR the Data Subject's legal representative:</p>	<p>Дата и подпись Субъекта данных или его законного представителя:</p>
<p>Data/дата:</p>	
<p>Signature of the Data Subject / Подпись Субъекта данных:</p>	
<p>OR: Signature and name of the Data Subject's legal representative / ИЛИ Подпись и фамилия его законного представителя:</p>	

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
23.05.2018		18.06.2018
13.11.2018		29.11.2018
19.03.2019		21.03.2019
23.04.2019 11.06.2019	С изменениями	25-30.06.2019

## Приложение 3 СПОРТИВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ

### Оглавление

Общие положения .....	2
Раздел 1 – Функциональные обязанности судей, входящих в состав Главной судейской коллегии (ГСК) соревнований.....	3
1.1. СПОРТИВНЫЕ КОМИССАРЫ. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОЛЛЕГИИ СПОРТИВНЫХ КОМИССАРОВ. ....	3
1.2. РЕЙС-ДИРЕКТОР (для соревнований с общим стартом) .....	5
1.3. ГЛАВНЫЙ СУДЬЯ (РУКОВОДИТЕЛЬ ГОНКИ) .....	6
1.4. ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО СУДЬИ (РУКОВОДИТЕЛЯ ГОНКИ) .....	7
1.5. ГЛАВНЫЙ СЕКРЕТАРЬ .....	8
1.6. ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕЛЕГАТ .....	9
1.7. ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР .....	10
1.8. ГЛАВНЫЙ ХРОНОМЕТРИСТ .....	12
Раздел 2 – Функциональные обязанности старших судей .....	13
2.1. КОМИССАР ПО БЕЗОПАСНОСТИ.....	13
2.2. КОМИССАР ПО МАРШРУТУ (для дисциплин с отдельным стартом) .....	14
2.3. РУКОВОДИТЕЛЬ МАРШАЛОВ .....	14
2.4. ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ (для соревнований с отдельным стартом) .....	15
2.5. СЕКРЕТАРЬ КОЛЛЕГИИ СПОРТИВНЫХ КОМИССАРОВ (СЕКРЕТАРЬ КСК) .....	16
2.6. СТАРШИЙ СУДЬЯ СУДЕЙСКОЙ БРИГАДЫ (СЕКТОРА ТРАССЫ) .....	16
2.7. СТАРШИЙ СУДЬЯ СУДЕЙСКОГО ПОСТА (ПУНКТА).....	17
2.8. СУДЬЯ ФАКТА.....	18
Раздел 3 – Функциональные обязанности секретарей и судей.....	18
3.1. ХРОНОМЕТРИСТ .....	18

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

3.2. СУДЬЯ СЧЕТА КРУГОВ .....	19
3.3. СЕКРЕТАРЬ.....	19
3.4. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ПРИ УЧАСТНИКАХ.....	19
3.5. ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЕР .....	20
Раздел 4 – Функциональные обязанности судей на трассе / маршруте.....	20
4.1. СУДЬЯ (МАРШАЛ) СТАРТА .....	21
4.2. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ФИНИША.....	21
4.3. СУДЬЯ (МАРШАЛ) НА ВЫПУСКЕ .....	22
4.4. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ПИТ-ЛЕЙН .....	22
4.5. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ФЛАГ-ПОСТА.....	23
4.6. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ТРЕКОВОГО ПОСТА.....	24
4.7. СУДЬЯ КВ (для соревнований с отдельным стартом) .....	24
4.8. СУДЬЯ НА МАРШРУТЕ (для соревнований с отдельным стартом) .....	25
4.9. СУДЬЯ АВТОМОБИЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ.....	25

### Общие положения

Спортивный судья - физическое лицо, уполномоченное организатором спортивного соревнования обеспечить соблюдение правил вида спорта и положения (регламента) о спортивном соревновании, прошедшее специальную подготовку имеющее соответствующую квалификационную категорию и лицензию РАФ.

Все спортивные судьи должны соблюдать Кодекс поведения (см. ст. 1.8 СК РАФ).

Должностные обязанности спортивного судьи (выдержка из Приказа Министерства здравоохранения и социального развития от 15 августа 2011 года № 916н):

*Обеспечивает соблюдение правил и условий проведения спортивных соревнований.*

*Судит спортивные соревнования в соответствии со своей квалификацией, судейской специализацией и категорией, с правилами вида спорта и положением (регламентом) о спортивном соревновании.*

*Осуществляет судейство, соблюдая требования спортивной этики, объективно и своевременно решает возникающие в ходе соревнований вопросы.*

*Контролирует соблюдение правил вида спорта спортсменами и тренерами. Участвует в судействе спортивных соревнований различного уровня (международного, республиканского, областного, муниципального), организуемых спортивными федерациями.*

*Участвует в работе главных судейских коллегий соревнований, спортивного судейского комитета и т.п. в зависимости от ранга соревнований и квалификационной категории спортивного судьи.*

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

*Участствует в совещаниях, в обсуждениях результатов судейства прошедших соревнований. Проводит семинары и инструктажи спортивных судей по поручению соответствующих федераций по различным видам спорта (за исключением спортивных судей, имеющих квалификационную категорию "Спортивный судья третьей категории"), передает знания и опыт другим судьям, ведет методическую работу и работу по пропаганде спорта.*

*Изучает и обобщает передовой отечественный и зарубежный опыт судейства и разрабатывает предложения по его использованию.*

*Поддерживает свою спортивную форму, методическую и техническую подготовленность, постоянно расширяет и повышает уровень спортивной судейской квалификации и специализации в различных дисциплинах.*

*Контролирует заполнение своей карточки учета спортивной судейской деятельности и судейской книжки (или других носителей информации о деятельности спортивного судьи). Обеспечивает соблюдение правил по охране труда и пожарной безопасности.*

## **Раздел 1 – Функциональные обязанности судей, входящих в состав Главной судейской коллегии (ГСК) соревнований.**

### **1.1. СПОРТИВНЫЕ КОМИССАРЫ. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОЛЛЕГИИ СПОРТИВНЫХ КОМИССАРОВ.**

1.1.1. Спортивные комиссары – судьи, назначаемые/согласованные спортивным организатором, облеченные высшей спортивной властью, направленной на соблюдение настоящего Кодекса, правил, регламентов, программы в рамках соревнований на которые они назначены.

1.1.2. Спортивные комиссары не несут никакой ответственности за организацию соревнования и не должны иметь в нем никаких исполнительных функций. В порядке исключения и только в случаях, когда спортивный организатор является непосредственным организатором спортивного мероприятия, спортивные комиссары могут совмещать свои функции с обязанностями организатора.

1.1.3. При выполнении своих обязанностей спортивные комиссары отвечают только перед РАФ за соблюдение Спортивного кодекса РАФ (СК РАФ) и иной спортивной регламентации РАФ и ФИА.

1.1.4. Спортивные комиссары работают коллегиально под руководством Председателя (спортивного комиссара с полномочиями РАФ - для соревнований, включенных в ЕКП Минспорта), который обязательно указывается в регламенте. В случае равенства голосов при голосовании решающим является голос председателя.

1.1.5. В случае, если на соревнование назначен только один спортивный комиссар, он исполняет функции председателя коллегии спортивных комиссаров.

1.1.6. Спортивные комиссары также могут принять решение о любом нарушении правил или регламента, которые произошли вне рамок соревнования, при условии, что соревнование, на которое они назначены, немедленно следует за обнаружением этого предполагаемого нарушения.

#### **1.1.7. Компетенция спортивных комиссаров**

- принятие решения по любым поданным протестам с сохранением права их обжалования, предусмотренного настоящим Кодексом
- наложение предусмотренных спортивными документами санкций к виновным в нарушении правил и регламентов (включая принятие решения об исключении и денежной пенализации);
- внесение изменений в дополнительный регламент и программу соревнования;

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

- внесение изменений в состав и количество заездов;
- внесение изменений в стартовый порядок;
- принятие решения о проведении нового заезда в случае равенства;
- принятие или отклонение любых заключений, сделанных судьями факта;
- принятие решения о допуске к соревнованию заявителей и спортсменов;
- утверждение окончательных итоговых классификаций и результатов соревнования;
- внесение изменений в итоговые результаты по итогам проведения технических проверок или рассмотрения протестов;
- отстранение от соревнования любого пилота или автомобиля по соображениям безопасности;
- исключение из гонки или соревнования любого заявителя или спортсмена, которого они **сами или руководитель гонки считают не имеющим права участвовать или определили** виновным в недостойном поведении или обманных действиях;
- **применение права** потребовать удаления с трассы и прилегающих к ней зон любого участника соревнования, которые отказываются выполнить **Правила соревнований, требования Регламента и мер безопасности и/или** распоряжение официального лица;
- принятие решения о переносе или отмене соревнования в форс-мажорных обстоятельствах или по соображениям безопасности;
- назначение замены в случае отсутствия одного или нескольких спортивных комиссаров, особенно когда необходимо наличие трех спортивных комиссаров, с учетом **выполнения** Квалификационных требований к спортивным судьям;
- принятие решения о проведении внеплановой технической инспекции;
- принятие решения о проведении тестирования на алкоголь и дополнительного медицинского осмотра, в том числе определение количества тестируемых пилотов и выбор пилотов для проведения такого тестирования.
- использование любых видео и/или электронных систем, для получения дополнительной информации и принятии решения;
- привлечение экспертов (в том числе из числа пилотов не участвующих в данных соревнованиях в каком-либо качестве, и других квалифицированных специалистов) для консультаций по оценке состояния трассы, анализу видео материалов и т.п.;
- присутствие на трассе и наблюдение за ходом соревнования;
- оценка работы Главного судьи/Руководителя гонки.

1.1.8. В тех случаях, когда решение КСК должно приниматься после очередного этапа многоэтапного соревнования, то для рассмотрения вопросов спортивные комиссары могут делегировать свои полномочия коллегии спортивных комиссаров последующего этапа этого же соревнования или иной коллегии спортивных комиссаров, собранной специально с этой целью и которые должны быть назначены органом, ответственным за назначение первоначальной коллегии. При назначении КСК следующего этапа РАФ может направить председателем КСК председателя предыдущего этапа или делегировать его полномочия другому спортивному комиссару, входящему в состав КСК следующего этапа.

1.1.9. В случае конфликта между решениями, принимаемыми разными КСК, назначенными на одно и то же мероприятие, невозможными для одновременного исполнения, приоритет имеют решения КСК соревнования более высокого статуса.

#### 1.1.10. Обязанности спортивных комиссаров

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

- Спортивные комиссары своевременно обязаны заверить своими подписями следующие документы соревнований:
  - Список допущенных заявителей и пилотов;
  - стартовый порядок/расстановка (если предусмотрено правилами);
  - Бюллетени КСК;
  - Решения по результатам рассмотрения протестов;
  - Итоговые (окончательные) классификации соревнований;
  - Протоколы заседаний коллегии спортивных комиссаров.
- В обязанности председателя КСК входит, в частности, планирование заседаний и их проведение, контроль за составлением их повесток дня, а также протоколов заседаний и решений КСК – организация работы спортивных комиссаров и своевременное принятие решений по вопросам, возникающим в ходе соревнования.

#### 1.1.11. Обеспечение работы спортивных комиссаров:

- Отдельное помещение с обеспечением ограниченного доступа;
- Необходимая оргтехника - как минимум компьютер (желательно с доступом в интернет и возможностью просмотра видеозаписей, принтер, копировальный аппарат);
- Канцтовары и расходные материалы;
- Транспортное обеспечение;
- Питание.

## 1.2. РЕЙС-ДИРЕКТОР (для соревнований с общим стартом)

1.2.1. Рейс-директор – спортивный судья, назначаемый РАФ на всё многоэтапное соревнование, работающий в тесном контакте с руководителем гонки, и осуществляющий унификацию (единообразие) порядка организации и проведения всех этапов, составляющих это соревнование.

1.2.2. Компетенция рейс-директора.

- контроль за ходом тренировок и гонки, за соблюдением расписания;
- представление спортивным комиссарам предложений по изменению расписания;
- подача стартовой команды (если это предусмотрено правилами);
- остановка любого автомобиля (применение черного флага);
- остановка тренировок или гонок (применение красного флага);
- возобновление тренировки;
- применение автомобиля безопасности / возобновление гонки;
- предоставление в КСК докладов о замеченных нарушениях для применения санкций;
- проведение брифингов для спортсменов;
- исполнение решения КСК о применении санкций;
- ходатайствовать перед КСК о допуске спортсмена;
- подготовка предложений соответствующему комитету по унификации порядка организации и проведения последующих этапов соревнований.
- организация и участие в проведении семинарских занятий с руководителями гонок этапов соревнований.

1.2.3. По вопросам, входящим в компетенцию рейс-директора (в случае назначения на соревнование) Главный судья (Руководитель гонки) может действовать только по согласованию с ним. Давать указания только с его специального согласия. В свою очередь в этом случае рейс-директор принимает на себя всю полноту ответственности за принятые решения и их последствия.

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

1.2.4. Доклады, составленные рейс-директором для КСК, должны содержать только фактические данные со ссылкой на статьи регламентирующих документов. Признание или непризнание факта нарушением правил находится в исключительной компетенции Спортивных комиссаров.

### **1.3. ГЛАВНЫЙ СУДЬЯ (РУКОВОДИТЕЛЬ ГОНКИ)**

1.3.1. Главный судья (Руководитель гонки) отвечает за проведение соревнования в соответствии с действующей спортивной регламентацией и должен работать в постоянном контакте со спортивными комиссарами в течение всего соревнования для обеспечения его нормального проведения. В отсутствие в числе официальных лиц спортивных комиссаров главный судья (руководитель гонки) исполняет их функции. Главный судья (Руководитель гонки) обязан работать в тесном взаимодействии с рейс-директором (при его наличии).

1.3.2. Главный судья (Руководитель гонки) имеет право делегировать часть своих прав и обязанностей ассистентам (помощникам) и заместителям, при этом несет с ними совместно ответственность за их действия и результат работы.

1.3.3. В случае отсутствия в составе судейской коллегии судей на определенных должностях, Главный судья (Руководитель гонки) принимает на себя функциональные обязанности этих судей или имеет право делегировать их иным судьям.

1.3.4. Компетенция Главного судьи (Руководителя гонки):

- принятие решения об остановке всего или части соревнования и о последующем возобновлении;
- представлять на рассмотрение спортивным комиссарам предложения по изменению регламента, расписания и программы соревнования;
- в рамках своих полномочий принимать решения о применении санкций, прямо предусмотренных регламентирующей документацией соревнования;
- в рамках своей компетенции выпуск Решений и Информационных сообщений;
- предоставление в КСК докладов о замеченных нарушениях для применения санкций.

1.3.5. Обязанности Главного судьи (Руководителя гонки):

- убедиться в наличии всех необходимых ресурсов для проведения соревнования (спортивных судей, официальных лиц, обслуживающего персонала, сил и средств обеспечения безопасности и т.п.), в наличии всех необходимых разрешительных документов и согласований и доложить КСК о готовности/неготовности соревнования;
- убедиться в соответствующей квалификации судейской коллегии соревнования путем организации проверки удостоверений и лицензий официальных лиц, спортивных судей, в том числе соответствие их квалификационных категорий и лицензий требованиям к судейским должностям относительно ранга соревнований на основании «Квалификационных требований к спортивным судьям».
- убедиться в том, что все официальные лица и спортивные судьи располагают техническими средствами, экипировкой, навыками и всей информацией, необходимой им для исполнения своих обязанностей;
- отвечать за присутствие на своих рабочих местах всех официальных лиц и спортивных судей, и выполнение ими своих функциональных обязанностей и положений регламентирующих документов;

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- отвечать за проведение соревнования в полном соответствии с регламентирующими документами;
- руководить исполнением Плана обеспечения безопасности;
- осуществлять оперативное управление приданными организатором силами и средствами обеспечения безопасности в месте проведения соревнования;
- координировать работу официальных лиц и спортивных судей;
- осуществлять надзор за заявителями, пилотами и автомобилями и не допускать к участию в соревновании исключенных, временно дисквалифицированных и дисквалифицированных заявителей и пилотов, не имеющих право участвовать в соревновании.
- контролировать, чтобы все автомобили управлялись соответствующими пилотами, и стартовали в соответствующей дисциплине;
- обеспечивать расстановку автомобилей на линии старта и, при необходимости, давать старт (если это предусмотрено правилами);
- докладывать о случаях недостойного поведения, протестах, а также нарушениях требований спортивной регламентации;
- информировать спортивных комиссаров о принятых решениях;
- информировать рейс-директора (если таковой предусмотрен) о принимаемых решениях;
- получать протесты и незамедлительно передавать их на рассмотрение спортивным комиссарам;
- по запросу спортивных комиссаров предоставлять в КСК доклады по любому интересующему их вопросу, включая заключение по существу протеста;
- обеспечить подведение итоговых результатов соревнования и предоставление их спортивным комиссарам для утверждения;
- готовить, в случае необходимости, совместно с организатором «Отчет о происшествии»;
- оценивать работу спортивных судей, подписывать отчет о работе судейской коллегии на соревновании;
- своевременно заверить своей подписью следующие документы соревнований:
  - Список допущенных заявителей и пилотов;
  - Стартовый порядок/расстановку;
  - Промежуточные и предварительные классификации;
  - Доклады в КСК;
  - Решения и информационные сообщения Руководителя гонки;
  - Итоговые (окончательные) классификации соревнований.

#### **1.4. ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО СУДЬИ (РУКОВОДИТЕЛЯ ГОНКИ)**

1.4.1. Заместитель Главного судьи (Руководителя гонки) – спортивный судья, чья квалификация позволяет исполнять функции Главного судьи (Руководителя гонки) полностью, либо в какой-то части.

1.4.2. Заместитель Главного судьи (Руководителя гонки) может выполнять обязанности Главного судьи (Руководителя гонки) полностью в случае неявки последнего на соревнование.

1.4.3. В регламентирующих соревнование документах могут быть обозначены дополнительные задачи для Заместителя Главного судьи (Руководителя гонки).

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

#### 1.5. **ГЛАВНЫЙ СЕКРЕТАРЬ**

- 1.5.1. Главный секретарь – спортивный судья, отвечающий за координацию всей административной работы при проведении и закрытии спортивного соревнования, создание документации для соревнования, формирование архива для организатора и спортивного организатора, за связи с ключевыми фигурами судейской коллегии соревнования, а также за определение результатов соревнования и все связанные с этим официальные сообщения и публикации.
- 1.5.2. Главный секретарь организует работу секретариата и имеет право делегировать часть своих обязанностей секретарям, при этом несет с ними совместно ответственность за их действия и результат работы.
- 1.5.3. Главный секретарь подчиняется непосредственно Главному судье (Руководителю гонки).
- 1.5.4. Компетенция Главного секретаря:
- получение у организатора необходимой информации по соревнованию, в том числе разрешительных документов, контактных данных членов оргкомитета и официальных лиц, карт, схем, графиков, плана безопасности, программы и расписания мероприятия, информационных сообщений оргкомитета и иной информации;
  - получение у организатора полного списка судейской коллегии, с указанием занимаемых на соревновании должностей, квалификации судей, лицензий и контактов;
  - получение организатором, руководителя маршалов и/или у старших судей информации о прибывших на соревнование спортивных судей для их регистрации и внесения записей в их судейские книжки;
  - получение докладов судей для регистрации и передачи Главному судье (Руководителю гонки).
- 1.5.5. Обязанности Главного секретаря:
- Получать заявочные формы от участников соревнования и проверять, чтобы они были заполнены должным образом;
  - проводить административные проверки и контроль предусмотренной регламентации соревнования документов, относящихся к заявителям и пилотам (лицензии РАФ, документы, подтверждающие гражданство, разрешения ASN, согласия родителей несовершеннолетних спортсменов, водительские удостоверения и т.д.);
  - отвечать за достоверность результатов административных проверок;
  - В случаях, предусмотренных правилами (регламентом) соревнования, осуществлять (или поручать секретарям) засечку и контроль времени на предусмотренные процедуры (время прохождения административных проверок, предоставления автомобилей на технические инспекции, и прочее);
  - готовить списки пилотов, экипажей, заявителей, команд, стартовой ведомости и других предусмотренных регламентами документов, а также отвечать за их достоверность и своевременность публикации;
  - вести подсчет результатов (самостоятельно, либо, в зависимости от регламентации конкретного соревнования, - совместно с главным хронометристом);
  - готовить и обновлять досье (архив документов), содержащее административные данные по данному соревнованию;
  - отвечать за достоверность и своевременность публикации информации на официальном табло соревнования;
  - отвечать за своевременное предоставление, публикацию и рассылку документов и информации, предусмотренных регламентацией соревнования;

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- координировать деятельности по обеспечению судей и официальных лиц всей информацией, необходимой для выполнения ими своих обязанностей;
  - организовывать выдачу участникам предусмотренной регламентом документации;
  - обеспечивать регистрацию спортивных судей, прибывших на соревнование, готовить отчетные документы об их работе (формы 2С);
  - получать протесты и заявления для их регистрации и передачи через Руководителя гонки на рассмотрение спортивным комиссарам;
  - готовить доклад для КСК по результатам административных проверок;
  - Предоставлять по запросу КСК все рабочие документы, лицензии участников, разрешения, связанные с соревнованием;
  - готовить проекты Решений и Рапортов Главного судьи (Руководителя гонки);
  - Обеспечивать судейские бригады необходимыми бланками для работы судей на соревновании;
  - получать судейские протоколы (в т.ч. хронометража) и отчеты судей (в т.ч. технических комиссаров и контролеров, судей (маршалов) на трассе) и иной информации, необходимой для определения результатов соревнования;
  - готовить отчет (комплект документов по установленной форме) о проведенном соревновании в РАФ, региональную Федерацию, санкционировавшую проведение соревнований, а при проведении международных соревнований - в ФИА;
- 1.5.6. Обеспечение работы Главного секретаря:
- Отдельное помещение/рабочее место с обеспечением ограниченного доступа;
  - Необходимая оргтехника (как минимум компьютер с доступом в интернет, принтер, копировальный аппарат);
  - Канцтовары и расходные материалы;
  - Тиражи раздаточного материала;
  - Судейские часы;
  - В зависимости от статуса соревнования и количества участников – необходимое количество секретарей.
- 1.6. **ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕЛЕГАТ**
- 1.6.1. Технический делегат – спортивный судья, назначаемый РАФ на многоэтапные соревнования чемпионатов, первенств и кубков России, контролирующий унификацию (единообразие) порядка организации и проведения технического контроля.
- 1.6.2. Технический делегат отчитывается о результатах своей работы перед РАФ
- 1.6.3. Технический делегат вправе совмещать обязанности Технического комиссара.
- 1.6.4. Компетенция Технического делегата:
- Формирование единых трактовок Технических требований в течение многоэтапного соревнования;
  - Выявление неоднозначностей в опубликованной технической документации и, соответственно, выработка предложений по внесению изменений в регламентирующую документацию на следующий сезон, а в случаях, не терпящих отлагательства (безопасность, невозможность однозначного выведения результата и т.п.) - в документацию текущего сезона;
  - Подготовка предложений в КСТ и видовые комитеты по формированию технической политики;

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

- Проведение «отложенных» технических проверок (проверок, производимых вне конкретного соревнования), если это предусмотрено Регламентом соответствующего многоэтапного соревнования;
- Обладает исключительным правом окончательного решения о соответствии того или иного автомобиля требованиям безопасности и определения его группы подготовки;
- непосредственное участие в технических проверках и взаимодействие с Техническими контролерами;
- Выработка предложений для Спортивных Комиссаров по вопросам технической регламентации;
- Надзор за техническим состоянием участвующих в соревновании автомобилей;
- Участие в работе КСК при рассмотрении вопросов в области регламентации спортивной техники;
- Инициирование перед КСК проведения внеплановых технических проверок.

#### 1.6.5. Обязанности Технического Делегата:

- Общая организация технической инспекции спортивных автомобилей и экипировки спортсменов на предмет их соответствия техническим требованиям.
- Заблаговременно затребовать у Организатора соревнования необходимые технические мощности и персонал для проведения технических проверок.
- Обеспечить наличие необходимой документации и инструментария для проведения технического осмотра, в том числе углубленного.
- Контролировать ход плановых технических инспекций, работу Технического комиссара и Технических контролеров;
- В кратчайшие сроки доложить Спортивным Комиссарам результаты технических проверок. Технический делегат не имеет право сообщать данную информацию никому, кроме Спортивных Комиссаров, Руководителя Гонки и Технического комиссара.
- Согласовать со Спортивными Комиссарами программу заключительных углубленных технических проверок, при необходимости инициировать принятие Спортивными Комиссарами решения о проведении пломбировок и отложенного технического осмотра;
- Давать указания на пломбирование агрегатов и узлов и вести контроль участия опломбированных агрегатов и узлов в зачетных соревнованиях;
- После окончания срока приема заявок готовить гандикап (если таковой применяется) в соответствии с требованиями регламента соревнования;
- В кратчайшие сроки информировать видовой комитет (Коллегию Спортивных Комиссаров многоэтапного соревнования) о результатах отложенных технических проверок, держа их в тайне от третьих лиц;
- По окончании соревнования заполнить отчет Технического делегата и сдать его в РАФ.

1.6.6. Дополнительные обязанности и функции Технического делегата могут быть описаны регламентом многоэтапного соревнования.

### 1.7. **ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИССАР**

1.7.1. Технический комиссар – спортивный судья, осуществляющий управление технической проверкой участвующих в соревновании автомобилей и личной защитной экипировки спортсменов на предмет их соответствия всем требованиям.

1.7.2. Технический комиссар непосредственно подчиняется Главному судье (Руководителю гонки). В случае назначения на соревнования Технического делегата, Технический комиссар работает под его руководством, что не отменяет его подчиненность Руководителю гонки.

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

1.7.3. Технический комиссар несет ответственность за действия и результат работы технических контролеров.

1.7.4. Компетенция Технического комиссара:

- Организация проведения технической инспекции спортивных автомобилей и экипировки спортсменов на предмет их соответствия техническим требованиям (совместно с Техническим делегатом, если таковой назначен).
- Доклад Руководителю гонки и Спортивным комиссарам о выявлении несоответствия автомобилей и/или экипировки спортсмена техническим требованиям и/или требованиям безопасности;
- Выработка предложений для Спортивных Комиссаров по вопросам технической регламентации;
- Надзор за техническим состоянием участвующих в соревновании автомобилей;
- Участие в работе КСК при рассмотрении вопросов в области регламентации спортивной техники;
- Инициирование перед КСК проведения внеплановых технических проверок;
- Контроль наличия стартовых номеров, обязательной и необязательной рекламы на каждом автомобиле.

По вопросам, входящим в компетенцию Технического делегата (в случае его назначения на соревнование) Технический комиссар может действовать только с его согласия.

1.7.5. Обязанности Технического комиссара:

- заблаговременно затребовать у Организатора соревнования необходимые технические мощности и персонал для проведения технических проверок;
- заблаговременно ознакомиться со всей актуальной документацией для проведения технического контроля, в том числе с решениями КСТ и видового Комитета;
- Обеспечить наличие необходимой документации и инструментария для проведения технического осмотра, в том числе углубленного;
- Распределить обязанности между техническими контролерами и организовать проведение технических инспекций в соответствии с программой и регламентом соревнования;
- Обеспечить проведение всех технических инспекций (проверок) в соответствии с действующими техническими требованиями и спортивной регламентации;
- Организовывать и контролировать работу технических контролеров (в том числе контролеров ремонтно-заправочной зоны контролеров сервисных парков, закрытых парков, ремонтно-заправочных, ремонтных и заправочных зон, боксов, зон замены и контроля шин). В случае необходимости следит за действиями, происходящими на пит лейн, в боксах, в зонах сервиса и закрытых парках;
- Обеспечивать проведение технических проверок с использованием только одобренного РАФ инструмента и оборудования. Отвечает за состояние оборудования, используемого для проверок: оно должно быть исправно и применяться согласно инструкциям;
- В кратчайшие сроки докладывать Техническому делегату (если назначен) и/или Руководителю гонки результаты технических проверок, не сообщать данную информацию никому, кроме Спортивных Комиссаров, Руководителя Гонки и Технического делегата.
- Сообщать результаты проверок (информацию о состоянии автомобиля и экипировки) исключительно спортсмену, предъявившему автомобиль и экипировку на проверку и членам главной судейской коллегии;

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- Готовить и заверять своей личной подписью протоколы технических проверок и передавать их в ГСК через Главного секретаря;
- В случае выявления несоответствия какого-либо из участвующих автомобилей и/или экипировки спортсмена техническим требованиям и/или требованиям безопасности немедленно докладывать об этом Главному судье (Руководителю гонки) и Техническому делегату (если назначен). Доклады, составленные Техническим комиссаром, должны содержать только фактические данные о соответствии/несоответствии со ссылкой на статьи регламентирующих документов. Признание или непризнание факта нарушением правил находится в исключительной компетенции Спортивных комиссаров;
- Осматривать и представлять письменные отчеты (рапорты) руководителю гонки и рейс директору по попавшим в аварию автомобилям, в том числе – рекомендации в отношении того, могут ли они продолжить участие в соревновании;

#### **1.8. ГЛАВНЫЙ ХРОНОМЕТРИСТ**

1.8.1. Главный хронометрист – спортивный судья, руководящий и контролирующий работу бригады, ведущей хронометраж и начисление очков и выдачу точных и достоверных результатов соревнования.

1.8.2. Главный хронометрист подчиняется непосредственно Главному судье (Руководителю гонки). Главный хронометрист не может сообщать время или результаты никому, кроме спортивных комиссаров, Руководителя гонки и Главного секретаря. Результаты хронометража могут быть использованы для официального он-лайн мониторинга или трансляции.

1.8.3. Обязанности Главного хронометриста:

- Перед началом соревнования докладывать Главному судье (Руководителю гонки) об имеющейся системе хронометража и оборудовании, которое будет использоваться, а также об альтернативной системе на случай сбоя в работе основной системы засечки времени;
- Отвечать за использование оборудования, соответствующего правилам проведения соревнований в данной дисциплине, обеспечивающего фиксацию времени с заданной для данного соревнования точностью (для попыток установления рекордов – с точностью не ниже 0,001 секунды);
- Совместно Руководителем гонки определять необходимый набор выпускаемых документов и протоколов, с учетом возможности работы данной системы хронометража;
- Обеспечивать синхронизацию хронометражного оборудования.
- Отвечать за наличие резервного оборудования на случай отказа основной системы хронометража;
- Обеспечивать работу альтернативной системы либо ручной хронометраж и счет кругов в случаях сбоя основной системы;
- Осуществлять руководство бригадой хронометристов и отвечает за их работу;
- Отвечать за фиксацию времени, затраченное каждым автомобилем на прохождение дистанции;
- На соревнованиях с общим стартом готовить, подписывать и передавать Главному секретарю протоколы хронометража, стартовые ведомости и другие, определенные заранее, необходимые документы хронометража, в том числе бумажные оригиналы записей печатающих устройств контроля времени;
- На соревнованиях общим стартом готовить к утверждению стартовую решетку/стартовый список;

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- Получать информацию от Руководителя гонки и Главного секретаря по любым вопросам своей компетенции (списки участников, изменения в программе и др.);
- Получать информацию от Руководителя гонки и Главного секретаря о примененных санкциях к спортсменам и вносит соответствующие изменения в документы хронометража.

## **Раздел 2 – Функциональные обязанности старших судей**

### **2.1. КОМИССАР ПО БЕЗОПАСНОСТИ**

2.1.1. Комиссар по безопасности – спортивный судья, отвечающий за все аспекты безопасности на соревновании, создание инструкции по безопасности и обеспечение её соблюдения в ходе соревнования.

2.1.2. Комиссар по безопасности подчиняется непосредственно Главному судье (Руководителю гонки) и работает в сотрудничестве с главным врачом соревнования и руководителями служб спасения, пожарной безопасности, обеспечения правопорядка и общественной безопасности.

2.1.3. На соревнованиях с раздельным стартом Комиссар по безопасности может одновременно исполнять функции Комиссара по маршруту.

2.1.4. В случае отсутствия в составе судейской коллегии должности Комиссара по безопасности, его функции исполняет Главный судья (Руководитель гонки).

2.1.5. Компетенция Комиссара по безопасности - отвечает за организацию и управление наблюдением за трассой и аварийными службами в соревнованиях с общим стартом и/или за организацию безопасности на маршруте в соревнованиях с раздельным стартом.

2.1.6. Обязанности Комиссара по безопасности:

- До начала соревнования участвовать в составлении организатором Плана обеспечения безопасности в соответствии с требованиями регламентации РАФ;
- Перед началом соревнования провести брифинг с персоналом организатора (как минимум с руководителями подразделений), участвующим в обеспечении безопасности.
- Обеспечивать проведение инструктажа по технике безопасности при проведении соревнования для участников, официальных лиц и судей. Контролировать ведение журналов инструктажа по технике безопасности;
- Контролировать, что информация, связанная с планом безопасности соревнования, была до его начала доведена до сведения персонала;
- контролировать доведение до зрителей информации о правилах безопасности при проведении соревнования;
- Поддерживать связь с руководителем гонки, комиссаром по маршруту, руководителями служб по управлению в чрезвычайных ситуациях: главным врачом, руководителем противопожарной службы, службы спасения и высвобождения, руководителем службы эвакуации, а также со старшими судьями секторов и старшими судьями судейских бригад;
- Обеспечивать исполнение Плана безопасности в ходе соревнования;
- контролирует наличие всех служб и соответствующего оборудования, указанных в Плане безопасности и докладывает Руководителю гонки о готовности служб и судейских постов/бригад;
- По окончании соревнования (заезда) докладывает руководителю гонки об окончании спортивного использования трассы или маршрута и представляет отчет обо всех происшествиях.

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

#### **2.2. КОМИССАР ПО МАРШРУТУ (для дисциплин с раздельным стартом)**

2.2.1. Комиссар по маршруту – спортивный судья, ответственный за составление маршрута, его проверку и контроль в соревнованиях с раздельным стартом.

2.2.2. Комиссар по маршруту непосредственно подчиняется Главному судье (Руководителю гонки).

2.2.3. Функции Комиссара по маршруту может исполнять Комиссар по безопасности или Главный судья (Руководитель гонки).

2.2.4. Комиссар по маршруту привлекается организатором в период подготовки соревнования для составления маршрута.

2.2.5. Компетенция Комиссара по маршруту:

- выбор и измерение маршрута и подготовка его описания (Дорожной книги, карт и т.д.);
- составление списка технического обеспечения маршрута, в том числе средств и вспомогательной техники;
- предложения по расстановке судейских пунктов по маршруту;
- контроль расстановки судейских пунктов и служб технического обеспечения маршрута (включая оборудование и вспомогательную технику);
- Инструктаж персонала служб технического обеспечения маршрута.

2.2.6. Обязанности Комиссара по маршруту:

- Отвечать за составление маршрутного листа (тайминга) и судейских заданий.
- Отвечать за организацию комплектации и выдачи судейского оборудования и судейских заданий.
- Отвечать за своевременную и правильную расстановку судейских пунктов, экипировку и оснащение судей (маршалов), контроль их перемещения в случае необходимости во время соревнования.
- Отвечать за своевременную расстановку техники (автомобилей, вертолетов, иной специальной техники), обеспечивающей маршрут.
- В случае наличия проблем по обеспечению маршрута немедленно докладывать Главному судье (Руководителю гонки).
- По окончании спортивного использования маршрута (или его части) докладывать Главному судье (Руководителю гонки) о закрытии судейских пунктов и всех происшествиях.
- По окончании соревнования организовывать сбор судейского оборудования.

#### **2.3. РУКОВОДИТЕЛЬ МАРШАЛОВ**

2.3.1. Руководитель маршалов – спортивный судья, ответственный за назначение и расстановку судейских постов на трассе в соответствии с требованиями правил, их проверку и контроль в соревнованиях с общим стартом.

2.3.2. Руководитель маршалов должен детально знать функциональные обязанности судей (маршалов), работающих на трассе соревнования.

2.3.3. Руководитель маршалов подчиняется непосредственно Главному судье (Руководителю гонки) и во время соревнований должен иметь с ним прямую связь.

2.3.4. Компетенция Руководителя маршалов:

- предложения по расстановке судейских пунктов по маршруту;
- контроль расстановки судейских постов;
- Проверка соответствия квалификации судей для выполнения судейских заданий;
- инструктаж судей (маршалов);

2.3.5. Обязанности Руководителя маршалов:

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

- Проводить перед началом соревнования (совместно с Главным судьей) брифинг по обеспечению безопасности судей (маршалов), работающих на трассе;
- до начала соревнования получить список и контакты всех судей с указанием их судейских постов и должностей;
- координировать работу организатора по проезду, проживанию и питанию маршалов;
- Отвечать за организацию комплектации и выдачи судейского оборудования (совместно с Комиссаром по безопасности) и судейских заданий;
- Отвечать за своевременную и правильную расстановку судей по постам, их экипировку и оснащение, контроль их перемещения в случае необходимости во время соревнования;
- Докладывать Главному судье (Руководителю гонки) о готовности судейских постов на трассе;
- В случае наличия проблем немедленно докладывать Главному судье (Руководителю гонки), передавать поступившую к нему информацию о любых спортивных или связанных с безопасностью происшествиях, которые произошли или могут произойти в зонах размещения на трассе судей (маршалов);
- По окончании соревнования организовывать сбор судейского оборудования;
- Обеспечивать взаимодействие (по радио или другими способами) между судейскими постами и секторами, если это необходимо исходя из регламентирующих соревнования документов и особенностей соревнования;

#### 2.4. **ОФИЦЕР ПО СВЯЗИ С УЧАСТНИКАМИ (для соревнований с отдельным стартом)**

2.4.1. Офицер по связи с участниками – спортивный судья, обеспечивающий взаимодействие участников с главной судейской коллегией в соревнованиях с отдельным стартом.

2.4.2. Компетенция Офицера по связи с участниками:

- присутствует на заседаниях коллегии спортивных комиссаров, чтобы быть в курсе принимаемых решений (с разрешения председателя КСК);
- в соответствии с планом своей работы присутствует при всех административных и технических проверках, на старте, в закрытых парках, на финише и в иных местах проведения соревнования;
- отвечает на вопросы участников и давать необходимые разъяснения самостоятельно, либо после консультации с соответствующими официальными лицами;
- получает протесты и незамедлительно передавать их через Руководителя гонки на рассмотрение спортивным комиссарам.

2.4.3. Обязанности Офицера по связи с участниками:

- иметь предусмотренные регламентом соревнования отличительные знаки или форму одежды;
- По согласованию с Руководителем гонки составлять план своей работы и предоставляет его на утверждение спортивным комиссарам;
- обеспечивать оперативную связь между официальными лицами и участниками в ходе соревнования, незамедлительно доводить до них информацию, полученную от спортивных комиссаров и Главного судьи (Руководителя гонки);
- нести ответственность за полноту и достоверность информации, доводимой до участников соревнований;

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- докладывать Главному судье (Руководителю гонки) и спортивным комиссарам о состоянии морального климата среди участников соревнования, наличии жалоб, протестов, заявлений или намерений подать апелляцию;
- разъяснять положения регламентирующей документации с целью избежать направления спортивным комиссарам вопросов со стороны участников, которые могут быть разрешены обычным разъяснением, за исключением протестов;
- в случае каких-либо изменений в регламентирующих документах, имеющего значение для участников, предоставлять им эту информацию;
- Выполняя свои обязанности воздерживаться от каких-либо высказываний или от любого действия, которое могло бы вызвать протесты;
- Доводить до сведения участников вызовы Главного судьи (Руководителя гонки) или Спортивных комиссаров;
- по окончании соревнования докладывать Спортивным комиссарам и Главному судье (Руководителю гонки) об итогах своей работы.

#### **2.5. СЕКРЕТАРЬ КОЛЛЕГИИ СПОРТИВНЫХ КОМИССАРОВ (СЕКРЕТАРЬ КСК)**

2.5.1. Секретарь КСК – спортивный судья, отвечающий за подготовку и публикацию всех официальных документов, выпускаемых спортивными комиссарами.

2.5.2. В отсутствие секретаря КСК его обязанности выполняет председатель КСК.

2.5.3. Секретарь КСК подчиняется непосредственно председателю КСК.

2.5.4. Компетенция Секретаря КСК – документальное сопровождение деятельности КСК.

2.5.5. Секретарь коллегии спортивных комиссаров:

- получает у Главного секретаря соревнования информацию и документацию необходимую для деятельности КСК.
- контактирует с организатором по вопросам материального обеспечения работы Коллегии спортивных комиссаров и Наблюдателей РАФ;
- отвечает за информационное обеспечение работы Коллегии спортивных комиссаров и Наблюдателей РАФ;
- по указанию председателя КСК организует заседание коллегии (в т.ч. приглашение необходимых лиц);
- ведет Протоколы заседаний КСК, отвечает за своевременное и полное оформление документов КСК (протоколы, бюллетени, решения, вызовы);
- обеспечивает своевременное получение информации от КСК (решений, сообщений, бюллетеней, вызовов и др.) всеми адресатами;
- обеспечивает своевременную передачу Главному секретарю документов КСК, предназначенных для размещения на официальном табло информации;
- осуществляет регистрацию входящих/исходящих документов КСК;
- подает Главному секретарю информацию о спортивных комиссарах для внесения в списки судей (форма 2С);
- комплекзует архив документов КСК (протоколы заседания КСК, решения, и т.д.)-

#### **2.6. СТАРШИЙ СУДЬЯ СУДЕЙСКОЙ БРИГАДЫ (СЕКТОРА ТРАССЫ)**

2.6.1. Старший судья судейской бригады (сектора трассы) – спортивный судья, осуществляющий постоянное управление и контроль соответствующей зоны соревнования (специальная зона или сектора),

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

включая контроль за дисциплиной, безопасностью и защитой всех официальных лиц, участников и зрителей.

2.6.2. Старший судья судейской бригады (сектора трассы) подчиняется Главному судье (Руководителю гонки).

2.6.3. Обязанности Старшего судьи судейской бригады (сектора трассы):

- Ежедневно проводить инструктажи с персоналом своего сектора (судейской бригады), предоставляя всю необходимую и полезную информацию;
- Управлять всеми имеющимися в зоне/секторе людскими ресурсами и оборудованием;
- Следить за наличием, исправностью и пригодностью необходимого оборудования и экипировки на своем участке, секторе и докладывать о необходимости его замены;
- Руководить действиями судейской бригады (сектора трассы) в соответствии с правилами дисциплины спорта;
- Передавая информацию в пункт управления гонкой (штаб), информировать Главного судью (Руководителя гонки) о происшествиях и необходимых силах и средствах для ликвидации их последствий;
- координировать действия судейской бригады (сектора трассы) по ликвидации последствий происшествий;
- по окончании соревнования докладывать руководителю гонки об итогах работы судейской бригады (сектора трассы);
- Выполнять другие функции в соответствии с инструкциями, полученными от Главного судьи (Руководителя гонки).

2.6.4. Старший судья судейской бригады (сектора трассы) может дополнительно выполнять функционал любого из судей своей бригады (сектора трассы).

## **2.7. СТАРШИЙ СУДЬЯ СУДЕЙСКОГО ПОСТА (ПУНКТА)**

2.7.1. Старший судья судейского поста (пункта) – спортивный судья, осуществляющий непосредственное управление и контроль соответствующей зоны соревнования (судейского поста, или судейского пункта) с целью безопасного прохождения соревнующихся автомобилей.

2.7.2. Старший судья находится в подчинении Главного судьи (руководителя гонки), которому он должен немедленно докладывать любыми средствами, которыми он располагает, обо всех нештатных ситуациях, случившихся в зоне его ответственности.

2.7.3. Старший судья организует работу своего судейского поста (пункта), распределяя обязанности между судьями в соответствии с требованиями правил соревнования по дисциплине автоспорта и указаниями главного судьи (руководителя гонки) и несет консолидированную ответственность с судьями своего поста за нарушения и ошибки.

2.7.4. Конкретные функциональные обязанности судей поста описываются в правилах соответствующей дисциплины автоспорта.

2.7.5. Обязанности Старшего судьи судейского поста (пункта):

- Знать расписание соревнования и распорядок работы своего поста (пункта) и обязанности всех судей на нем;
- Знать и контролировать наличие необходимого оборудования судейского поста и правила пользования им;
- Контролировать безопасность зрителей и их отсутствие в непосредственной близости от судейского поста (зоны безопасности определяются особенностями соревнования);

## СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ

- поддерживать постоянную связь с Пунктом управления гонкой / Главным судьей (руководителем гонки);
  - Обеспечивать безопасность свою собственную и судей, находящихся в его подчинении.
- 2.7.6. Старший судья судейского поста (пункта) может дополнительно выполнять функционал любого из судей своего поста (пункта) и обязан иметь навыки по обеспечению судейства на трассе / маршруте.

#### 2.8. СУДЬЯ ФАКТА

2.8.1. Судья факта – спортивный судья, отвечающий за фиксацию факта нарушения, указанного в регламентирующих документах соревнования.

2.8.2. В соревновании могут быть назначены один или несколько судей факта, каждый из которых ответственен за одно или несколько фактов подлежащих контролю.

2.8.3. Компетенция Судьи факта - предоставление руководителю гонки докладов обо всех нарушениях правил, допущенных спортсменами, или любых других фактах, оценивать которые им было поручено.

2.8.4. Судья факта может совмещать свои обязанности с другой судейской должностью. Судьи факта назначаются должным образом, публикуются в регламенте и должны быть официально узнаваемыми.

2.8.5. Обязанности Судьи факта:

- Знать свои обязанности и правила действий водителя в соответствующей зоне контроля;
- Располагаться на судейском посту так, чтобы наилучшим образом оценивать то, для чего они были назначены;
- Делать доклады Руководителю гонки по каждому факту нарушения.

2.8.6. Судьи факта назначаются в том числе, но не исключительно, для контроля за фальстартом на линии старта и стартовой решётке, для контроля пересечения белой линии (кольцевые гонки), для контроля проезда «джокера» (ралли-кросс), для контроля касания вешки (триал) и т.д.

2.8.7. В соревнованиях, где необходимо фиксировать порядок пересечения участниками линии финиша, Судья (маршал) финиша является Судьей факта на линии финиша.

## Раздел 3 – Функциональные обязанности секретарей и судей

### 3.1. ХРОНОМЕТРИСТ

3.1.1. Хронометрист - это спортивный судья, отвечающий за управление системой электронного хронометража, исправность ее работы, регистрацию, обработку и достоверность результатов хронометража.

3.1.2. Хронометрист подчиняется указаниям Главного хронометриста, а при его отсутствии выполняет его обязанности и подчиняется непосредственно руководителю гонки.

3.1.3. Обязанности Хронометриста:

- Использовать для хронометража только аппаратуру, выданную Главным хронометристом;
- Фиксировать время, затраченное каждым автомобилем на прохождение дистанции;
- Сообщать времена или результаты, только тем официальным лицам, которые определены Главным судьёй (Руководителем гонки);
- Обеспечить сохранность оригиналов записей времени и/или лент печатающих устройств контроля времени до окончания соревнования.

### **3.2. СУДЬЯ СЧЕТА КРУГОВ**

3.2.1. Судья счета кругов – спортивный судья, осуществляющий подсчет кругов, пройденных участниками.

3.2.2. Судья счета кругов назначается в соревнованиях с общим стартом при использовании ручного хронометража, или в тех случаях, когда критерием определения победителя является определение порядка пересечения линии финиша, без учета времени прохождения дистанции.

3.2.3. Судья счета кругов назначается в соревнованиях с отдельным стартом при организации Специального участка по принципу «карусельной гонки» (при наличии на трассе Специальных участков повторяющихся отрезков).

3.2.4. Судья счета кругов подчиняется Руководителю гонки.

3.2.5. Судья счета кругов может одновременно исполнять обязанности судьи (маршала) финиша.

3.2.6. Обязанности Судьи счета кругов:

- Вести запись и подсчет числа кругов, пройденных каждым участником;
- После окончания очередного заезда или Специального участка проверить, подписать и сдать главному секретарю таблицы счета кругов.

### **3.3. СЕКРЕТАРЬ**

3.3.1. Секретарь – спортивный судья, отвечающий за своевременное составление, представление, публикацию и/или рассылку официальных документов, относящихся к компетенции того структурного подразделения, в котором он работает.

3.3.2. Секретарь выполняет свои обязанности в одном из структурных подразделений судейской коллегии - секретариат, техническая инспекция, судейских пункт и т.п.

3.3.3. Секретарь непосредственно подчиняется руководителю своего структурного подразделения - Главному секретарю, Техническому комиссару, старшему судье бригады или поста.

3.3.4. В обязанности секретаря входит протоколирование работы его судейской бригады (технической инспекции, судейского пункта и т.д.).

3.3.5. Секретарь несет ответственность за достоверность протоколируемой информации.

### **3.4. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ПРИ УЧАСТНИКАХ**

3.4.1. Судья при участниках - спортивный судья, обеспечивающий связь ГСК с заявителями и пилотами.

3.4.2. Компетенция Судьи при участниках – является связующим звеном между управленцами (директором гонки, спортивными комиссарами, руководителем гонки, главный секретарь) и участниками. В его обязанность входит доведение соответствующей информации до участников

3.4.3. Обязанности Судьи при участниках:

- иметь предусмотренные регламентом соревнования отличительные знаки или форму одежды;
- обеспечить оперативную связь между официальными лицами и участниками в ходе соревнования, незамедлительно доводить до них информацию, полученную от спортивных комиссаров и Главного судьи (Руководителя гонки);
- докладывать Главному судье (Руководителю гонки) и спортивным комиссарам о состоянии морального климата среди участников соревнования, наличии жалоб, протестов, заявлений или намерений подать апелляцию;
- Доводить до сведения участников вызовы Руководителя гонки или Спортивных комиссаров;

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- Выполнять иные функции в соответствии с особенностями соревнования согласно инструкциям, полученным от Главного судьи (Руководителя гонки) и/или главного секретаря.

#### **3.5. ТЕХНИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЕР**

3.5.1. Технический контролер – спортивный судья, осуществляющий проверку участвующих в соревновании автомобилей и защитной экипировки спортсменов.

3.5.2. Технический контролер непосредственно подчиняется и предоставляет информацию только Техническому комиссару и Техническому делегату.

3.5.3. Технические контролеры по указанию Технического комиссара или Технического делегата могут быть назначены для контроля отдельных параметров или зон соревнования - контролеры ремонтно-заправочных зон, сервисных парков, зон замены и контроля шин и т.д.

3.5.4. Обязанности Технических контролеров:

- Участвовать в проведении технических проверок в рамках указаний, полученных от Технического комиссара или Технического делегата;
- Докладывать Техническому комиссару о результатах технических проверок;
- Технические контролеры, которые являются контролерами ремонтно-заправочных зон, сервисных парков, зон замены и контроля шин и т.д. обязаны следить в ходе соревнования за проведением работ с автомобилями, соответствующих режиму зоны, и должны не допускать нарушений требований регламентирующих документов относительно порядка и безопасности проведения работ в данной зоне;
- Технические контролеры, которые являются контролерами закрытого парка обязаны контролировать доступ в закрытый парк в соответствии с требованиями регламентирующих документов; участвовать в организации работы охраны закрытого парка с тем, чтобы исключить доступ в него посторонним лицам; обязаны требовать от всех находящихся в закрытом парке лиц соблюдения его режима и фиксировать в протоколе время входа/выхода в закрытый парк и из него пилотов и других лиц согласно регламентации соревнования;
- по окончании соревнования докладывать техническому комиссару об итогах работы, при необходимости готовить протокол и сдавать рапорт о замеченных нарушениях.

#### **Раздел 4 – Функциональные обязанности судей на трассе / маршруте**

Судьи на трассе /маршруте – спортивные судьи, осуществляющие судейство соревнований непосредственно на трассе / маршруте соревнований. Эти судьи подчиняются старшему судье поста/судейского пункта, либо – непосредственно Главному судье (Руководителю гонки) и немедленно докладывают обо всех происшествиях и нештатных ситуациях в зоне своей ответственности;

К судьям на трассе /маршруте относятся: судья (маршал) старта, судья (маршал) финиша, судья (маршал) на выпуске, судья (маршал) пит-лейн, судья (маршал) флаг-поста, судья на маршруте, судья автомобиля безопасности.

Функциональные обязанности судей на трассе / маршруте могут дополняться в зависимости от специфики дисциплины автомобильных соревнований, в соответствии с их правилами и регламентами.

**4.1. СУДЬЯ (МАРШАЛ) СТАРТА**

4.1.1. Судья (маршал) старта – спортивный судья, обеспечивающий правильную расстановку автомобилей на линии/решетке старта.

4.1.2. Задача судьи старта – следить за тем, чтобы автомобили были расставлены на старте в правильном порядке и покидали его в соответствии с требованиями безопасности и в соответствующий момент времени.

4.1.3. Обязанности судьи старта зависят от процедуры старта, описанной в правилах и регламенте конкретной дисциплины, в том числе (но не исключительно):

- Получить необходимую для исполнения обязанностей информацию, включая расписание и утвержденный порядок старта/стартовую решетку;
- Поддерживать дисциплину и безопасность в зоне старта;
- Соблюдая меры собственной безопасности расставлять автомобили на старте в правильном порядке;
- Обеспечивать эвакуацию из зоны старта автомобилей, которые из-за возникшей технической неисправности представляет опасность, создают препятствие или не могут стартовать;
- контролировать соблюдение участниками правил, применительно к их действиям в зоне своего судейского пункта / поста;
- Знать устройство аварийно-спасательного оборудования участвующих автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и т.д.);
- Всегда заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;
- Заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);
- Докладывать старшему судье о всех нестандартных ситуациях.

4.1.4. Судья старта может быть уполномочен подавать стартовую команду и/или фиксировать фальстарт.

**4.2. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ФИНИША**

4.2.1. Судья (маршал) финиша – спортивный судья, отвечающий за фиксацию порядка и/или астрономического времени пересечения автомобилями линии финиша.

4.2.2. Судьи финиша являются судьями факта.

4.2.3. Обязанности судьи финиша зависят от конкретной дисциплины автоспорта, в том числе (но не исключительно):

- получить необходимую для исполнения обязанностей информацию, включая расписание заездов / работы судейских пунктов и список участников;
- поддерживать дисциплину и безопасность в зоне финиша;
- в соревнованиях с общим стартом, по команде руководителя гонки (по прошествии необходимого количества кругов / преодоления установленной дистанции / истечения установленного времени заезда) давать отмашку финишным флагом лидеру и всем остальным участникам заезда;
- в соревнованиях с отдельным стартом – фиксировать астрономическое время пересечения участвующим автомобилем линии финиша (с помощью ручных или электронных систем хронометража);

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- контролировать соблюдение участниками правил, применительно к их действиям в зоне судейского пункта;
- Знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и т.д.);
- заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;
- Заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);
- Докладывать старшему судье о всех нештатных ситуациях.

4.2.4. В соревнованиях с отдельным стартом судья судейского пункта финиша, выполняющий обязанности на линии остановки автомобилей после финиша, обязан вносить в контрольные карты участников записи, согласно требованиям правил проведения соревнований в конкретной дисциплине.

### **4.3. СУДЬЯ (МАРШАЛ) НА ВЫПУСКЕ**

4.3.1. Судья (маршал) на выпуске – спортивный судья, обеспечивающий своевременное присутствие автомобилей на старте соответствующих заездов.

4.3.2. В обязанности судьи (маршала) на выпуске входит, в частности:

- получать необходимую для выполнения обязанностей информацию, включая утвержденную стартовую решетку (стартовую ведомость) и/или расписание стартов/заездов автомобилей;
- контролировать соблюдение расписания и порядка выезда из пэддока автомобилей, участвующих в предстоящих стартах;
- контролировать, что автомобили управляются соответствующими пилотами;
- контролировать безопасный и беспрепятственный въезд и выезд участвующих автомобилей из пэддока;
- находиться на связи с руководителем гонки и/или судьей старта для своевременного получения информации о предстоящих стартах;
- Помогать техническим контролерам и направлять автомобили в закрытый парк или зону технического контроля;
- Знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и т.д.);
- Всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей;
- Заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);
- Докладывать Главному судье (Руководителю гонки) / старшему судье обо всех нештатных ситуациях.

### **4.4. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ПИТ-ЛЕЙН**

4.4.1. Задача судьи (маршала) пит-лейн – контроль обеспечения безопасных условий для работы команд с автомобилями; выполнения всеми пилотами и персоналом команд требований регламентирующих документов относительно поведения на пит-лейн.

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

4.4.2. В обязанности судьи (маршала) пит-лейн входит, в частности:

- Получать информацию, необходимую для выполнения своих обязанностей, в том числе регламентацию применительно к пит-лейну для данного соревнования;
- обеспечивать свободный проезд по пит-лейн;
- контролировать соблюдение пилотами и персоналом команд спортивной регламентации, в частности: наличие предусмотренных средств пожаротушения в каждой команде, запрет автомобилям перемещаться при помощи включенной передачи заднего хода, немедленное устранение разливов технических жидкостей;
- знать расположение и порядок использования аварийного оборудования, включая огнетушители, щетки и адсорбент;
- знать расположение сервисных зон и о том, какие работы разрешены в каких зонах (местах) пит-лейн, а также кто эти работы имеет право производить;
- взаимодействовать с судьями старта, техническими контролерами и судьями на выпуске, которые работают на пит-лейн;
- действуя по указанию Главного судьи (руководителя гонки) или старшего судьи пит-лейн осуществлять контроль въезда и выезда с пит-лейн;
- докладывать немедленно старшему судье пит-лейн о любых нарушениях правил пилотами, заявителями или персоналом команд.
- контролировать, чтобы во время заездов на пит-лейн находился только персонал и официальные лица, выполняющие там определённую работу и имеющие специальный допуск;
- Знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и т.д.);
- Всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей.

### **4.5. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ФЛАГ-ПОСТА**

4.5.1. Судья (маршала) флаг-поста – спортивный судья, дающий указания спортсменам с помощью флаговой сигнализации согласно правилам дисциплины автоспорта.

4.5.2. Задача судьи (маршала) флаг-поста – с помощью флагов различного цвета и/или равноценных электронных устройств давать указания, направлять или сообщать информацию пилоту участвующего в заезде автомобиля.

4.5.3. Судья (маршал) флаг-поста обязан, в частности:

- четко знать и понимать регламентирующие документы, касающиеся его роли;
- знать значение флаговой сигнализации и правила/порядок применения каждого флага;
- постоянно визуально контролировать зону действия своего судейского сектора, своевременно реагировать на возникновение нестандартных ситуаций и изменение состояния трассы;
- исполнять команды старшего судьи поста, подавая соответствующий сигнал корректно и вовремя;
- Знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и т.д.);

- Всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей.

#### **4.6. СУДЬЯ (МАРШАЛ) ТРЕКОВОГО ПОСТА**

4.6.1. Судья (маршал) трекового поста – спортивный судья, обеспечивающий оперативное реагирование в нестандартных ситуациях.

4.6.2. Судья трекового поста непосредственно подчиняется Старшему судье соответствующего судейского поста и участвует в обеспечении безопасности на трассе, в том числе обязан:

- Оказывать помощь водителям, которые могут оказаться в трудной ситуации в случае происшествия или неполадок с автомобилем;
- Помогать или убирать с трассы или спецучастка автомобили, попавшие в происшествие или технически неисправные;
- В пределах своей компетенции помогать пожарным и медицинскому персоналу на месте происшествия, а также группе эвакуации – удалять автомобили с трассы;
- Перед каждым стартом тщательно осматривать состояние трассы и убирать все обломки, которые могут мешать или заставить водителя изменить траекторию движения;
- Не разрешать посторонним лицам приближаться или заходить в зоны, которые в Плане обеспечения безопасности определены как зоны ограниченного допуска;
- Все действия выполнять только по указанию старшего судьи судейского поста, который, в свою очередь, выполняет указания руководителя гонки.

#### **4.7. СУДЬЯ КВ (для соревнований с раздельным стартом)**

4.7.1. Судья КВ (контроля времени) - спортивный судья, отвечающий в соревнованиях с раздельным стартом за фиксацию времени получения отметки спортсменами на конкретном судейском пункте.

4.7.2. Обязанности судьи КВ зависят от конкретной дисциплины автоспорта, в том числе:

- занимать указанные комиссаром по маршруту судейские пункты в строгом соответствии с расписанием и дорожной книгой соревнования;
- выполнять конкретные обязанности по обеспечению функционирования судейского пункта контроля времени, определенные регламентирующими документами данной дисциплины;
- обеспечивать безопасный и беспрепятственный въезд, проезд и выезд участвующих автомобилей в пределах судейского пункта;
- контролировать соблюдение участниками регламентации, применительно к их действиям в зоне судейского пункта КВ;
- по возможности, не допускать появления посторонних лиц в зоне судейского пункта;
- Знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и т.д.);
- заботиться о безопасности своей собственной и своих коллег-судей;
- Заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);
- вносить в контрольные карты участников записи, согласно требованиям правил проведения соревнований в конкретной дисциплине;
- Докладывать Главному судье (Руководителю гонки) / старшему судье обо всех нестандартных ситуациях.

#### **4.8. СУДЬЯ НА МАРШРУТЕ (для соревнований с раздельным стартом)**

4.8.1. Судья на маршруте – спортивный судья, обеспечивающий контроль прохождения автомобилей по маршруту соревнования.

4.8.2. Судья на маршруте исполняет свои обязанности на конкретном судейском пункте, определенном правилами проведения соревнований в данной дисциплине (пункт контроля прохождения, контроля скорости и т.д.).

4.8.3. Судья на маршруте обязан, в частности:

- занимать указанные комиссаром по маршруту судейские пункты в строгом соответствии с расписанием и дорожной книгой соревнования;
- выполнять конкретные обязанности по обеспечению функционирования своего судейского пункта, определенные регламентирующими документами данной дисциплины;
- четко знать и понимать регламентирующие документы, касающиеся его обязанностей и роли;
- обеспечивать безопасный и беспрепятственный въезд, проезд и выезд участвующих автомобилей в пределах судейского пункта;
- контролировать соблюдение участниками регламентации, применительно к их действиям в зоне судейского пункта;
- по возможности, не допускать появления посторонних лиц в зоне судейского пункта;
- Знать устройство аварийно-спасательного оборудования автомобилей для организации, в случае необходимости, максимально быстрой, эффективной и безопасной эвакуации и вмешательства (расположение внешних выключателей электропитания, системы пожаротушения, приспособления для эвакуации и т.д.);
- Всегда заботиться о своей собственной и безопасности своих коллег-судей;
- Заполнять предусмотренные правилами отчетные документы о своей работе (протоколы, рапорты и т.д.);
- вносить в контрольные карты участников записи, согласно требованиям правил проведения соревнований в конкретной дисциплине.
- Докладывать Главному судье (Руководителю гонки) / старшему судье обо всех нештатных ситуациях.

#### **4.9. СУДЬЯ АВТОМОБИЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ**

4.9.1. Судья автомобиля безопасности в соревнованиях с общим стартом – спортивный судья, обеспечивающий процедуры прерывания, возобновления, остановки гонки, предусмотренные правилами соревнования.

4.9.2. Судья автомобиля безопасности в соревнованиях с общим стартом подчиняется непосредственно Главному судье (Руководителю гонки) и находится в постоянном радиоконтакте с Пунктом управления гонкой.

4.9.3. В обязанности судьи автомобиля безопасности в соревнованиях с общим стартом входит:

- Умение распознать все соревнующиеся автомобили на трассе;
- Умение оценить нештатную ситуацию на трассе, в том числе, насколько это возможно, оценить работу судейских постов;
- При возникновении опасной ситуации во время объявления «режима SC» сбор пелетона и его контроль;

## **СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС РАФ**

### **ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СПОРТИВНЫХ СУДЕЙ**

- по указанию Главного судьи (Руководителя гонки) закрывать трассу для проведения заездов и открывать после их окончания;
- Между заездами по указанию Главного судьи (Руководителя гонки) проезжать по трассе с целью проверки состояния дорожного полотна, элементов безопасности и обочин, зон схода, а также мониторинга состояния готовности всех служб перед заездами.

4.9.4. Судья автомобиля безопасности в соревнованиях с отдельным стартом – спортивный судья, проезжающий на автомобиле службы дистанции по маршруту соревнования с целью его окончательной проверки.

4.9.5. Судья автомобиля безопасности в соревнованиях с отдельным стартом подчиняется непосредственно Главному судье (Руководителю гонки) и находится на постоянной связи с ним и комиссаром по безопасности.

4.9.6. Задача судьи автомобиля безопасности в соревнованиях с отдельным стартом - обеспечить проверку судейских постов на маршруте в режиме, максимально приближенном к спортивному, как можно более полно информировать Главного судью (Руководителя гонки) относительно всех условий на маршруте, предупредить зрителей на маршруте к прохождению спортивных автомобилей.

4.9.7. В обязанности судьи автомобиля безопасности в соревнованиях с отдельным стартом входит:

- Хорошо знать регламентацию соревнования и план безопасности;
- следовать по маршруту соревнования в соответствии с графиком, утвержденным Главным судьей (Руководителем гонки);
- осуществить окончательную проверку маршрута на его пригодность к прохождению соревнования на предмет наличия посторонних препятствий и вероятной угрозе безопасности экипажей участников, судей и зрителей;
- в зависимости от графика движения своего автомобиля - проверить безопасное расположение зрителей и их автомобилей;
- предъявить контрольную карту на всех судейских постах по маршруту для контроля готовности к работе судей КВ, старта, финиша и судей на маршруте и проверки корректности заполнения судьями контрольных карт;
- При обнаружении нестандартных ситуаций (недостатков в подготовке судей к работе, наличии опасностей на маршруте, отсутствии или неправильного расположения пунктов контроля и т.д.) немедленно сообщить об этом Главному судье (руководителю гонки) или самостоятельно принять меры к их устранению.

«Согласовано»		«Утверждено»
Совет РАФ по спорту		Совет РАФ
13.11.2018		29.11.2018

## **ОБЩИЕ ПРАВИЛА ВЫДАЧИ ЛИЦЕНЗИЙ ОФИЦИАЛЬНЫХ ЛИЦ РАФ.**

### **1. Общие положения**

- 1.1. «Общие правила выдачи лицензий официальным лицам РАФ», далее «Правила», разработаны в соответствии с Приложением V к Международному спортивному Кодексу FIA «Правила и процедуры, касающиеся волонтеров и официальных лиц».
- 1.2. Лицензия спортивного судьи РАФ – это регистрационное свидетельство, выдаваемое спортивному судье по автомобильному спорту.
- 1.3. Лицензию специалиста РАФ – это регистрационное свидетельство, выдаваемое официальному лицу, не являющемуся спортивным судьей (наблюдатель РАФ, делегат РАФ и другие).
- 1.4. Лицензия спортивного судьи РАФ является документом, подтверждающим квалификацию спортивного судьи. Лицензия выдается в дисциплине или группе дисциплин автомобильного спорта.
- 1.5. Лицензии спортивного судьи РАФ выдаются спортивным судьям, выполнившим требования «Положения об аттестации спортивных судей РАФ».
- 1.6. Обладатель лицензии спортивного судьи РАФ обязан знать Спортивный кодекс РАФ, Международный спортивный кодекс FIA (в части судейства международных соревнований), Правила и нормы автомобильного спорта, соответствующие нормативные документы Министерства спорта РФ и соблюдать их предписания.
- 1.7. Лицензии спортивного судьи РАФ «А-супер», «А», «В+», выдает Комитет официальных лиц и судейства РАФ (далее КОЛС), а лицензии спортивного судьи РАФ «В», «С» «ЮС» - региональные федерации или региональные отделения в лице региональных коллегий судей (далее РКС), в соответствии с Таблицей 1 данных «Правил».
- 1.8. Лицензии специалиста РАФ выдает КОЛС по представлению соответствующего Комитета.
- 1.9. Лицензии спортивного судьи РАФ и специалиста РАФ возобновляются ежегодно и действуют до 31 декабря года выдачи.

2. Виды лицензий спортивных судей РАФ и других официальных лиц РАФ

2.1. Таблица1

Вид лицензии	Квалификационная категория судьи	Стаж судейства	На каких соревнованиях действует лицензия	Кому предназначена лицензия	Кем выдается лицензия	Кто запрашивает лицензию
<b>А</b>	<b>ВК</b>	Не зависит от стажа	Международные и национальные	Членам ГСК*)	КОЛИС	КОЛИС
	<b>Первая</b>	2 года и более от даты присвоения первой категории	Международные и национальные	Членам ГСК*)	КОЛИС	РКС*****)
<b>В + (в пластике)</b>	<b>Первая</b>	Не зависит от стажа	Международные и национальные	Членам ГСК и старшим спортивным судьям*), на должности и соревнования в соответствии с «КТСС» **)	КОЛИС	РКС***)
<b>В</b>	<b>Первая</b>	Не зависит от стажа	Международные и национальные	Спортивным судьям, на должности и соревнования в соответствии с «КТСС» **)	РКС	РКС***)
	<b>Вторая</b>	Не зависит от стажа				
	<b>Третья</b>	1 год и более, или не менее 3-х соревнований от даты присвоения				
<b>С</b>	<b>Третья</b>	Без стажа, далее не менее 3-х соревнований от даты присвоения	Национальные	Спортивным судьям, на должности и соревнования в соответствии с «КТСС» **)	РКС	РКС***)
ЮС для возраста 14-18 лет (по дате рождения)	Юный спортивный судья	Без стажа, по нотариально заверенному разрешению от родителей или опекунов	Международные и национальные	Помощникам спортивных судей: «секретарь», «техконтролер», «судья КВ»	РКС под контролем КОЛИС	РКС***)
Специалист	Без категории	Участие в теоретическом занятии, практикуме и т.д.	Международные и национальные	Наблюдатель РАФ, Делегат РАФ, инспектор трассы РАФ - не имеющим судейских категорий	КОЛИС	Комитет

*)	<p><b>Члены ГСК:</b>                  спортивные комиссары, рейс-директор, главный судья(руководитель гонки), заместитель главного судьи (руководителя гонки), главный секретарь, технический делегат, технический комиссар, главный хронометрист</p> <p><b>Старшие судьи:</b>                  комиссар по безопасности, комиссар по маршруту, главный хронометрист (при применении систем электронного хронометража), руководитель маршалов, офицер по связи с участниками (соревнования с отдельным стартом), секретарь коллегии спортивных комиссаров, старший судья судейской бригады (сектора трассы), старший судья судейского поста (пункта), судья факта</p>
**)	«КТСС» – Квалификационные требования к спортивным судьям
***)	РКС - Региональная коллегия судей при региональной федерации. КОЛИС вправе назначить в отдельных субъектах , удаленных от места расположения региональной спортивной федерации или при отсутствии аккредитованной спортивной федерации - уполномоченных лиц по выдаче лицензий спортивных судей.

**2.2. Лицензии спортивного судьи и специалиста РАФ содержат следующую информацию:**

- 2.2.1. Фамилия, имя на русском языке для видов лицензий «С» и «ЮС»;
- 2.2.2. Фамилия, имя на русском и английском языке для видов лицензий «А», «В+», «В» и «Специалист»;
- 2.2.3. Фотография;
- 2.2.4. Субъект РФ с указанием населенного пункта.
- 2.2.5. Квалификационная категория спортивного судьи;
- 2.2.6. Вид лицензии;
- 2.2.7. Номер лицензии;
- 2.2.8. Дисциплина или группа дисциплин автомобильного спорта;
- 2.2.9. Дата выдачи лицензии для видов лицензий «В», «С» «ЮС»;
- 2.2.10. Год действия для «А», «В+», и «Специалист»;
- 2.2.11. Окончание срока действия лицензии;
- 2.2.12. Наименование региональной федерации и печать для видов лицензий «В», «С», «ЮС»;

**2.3. Дисциплины или группы дисциплин автомобильного спорта, по которым выдаются лицензии «В», имеют следующие обозначения:**

- 2.3.1. «А» - автомногоборье;
- 2.3.2. «С» – кольцевые гонки
- 2.3.3. «CR» - кросс, ралли-кросс
- 2.3.4. «К» - картинг
- 2.3.5. «Т» - трековые и ледовые гонки
- 2.3.6. «R» – ралли, ралли-рейды, ралли-спринты, горные гонки;
- 2.3.7. «OFF» - трофи-рейды, джип-триал;
- 2.3.8. «D» - дрег-рейсинг, рекорды;
- 2.3.9. «Drift» - дрифт (наличие третьей категории спортивного судьи обязательно).

**3. Оформление лицензий спортивных судей РАФ**

**3.1. Для получения лицензии судья предоставляет:**

- 3.1.1. Заявление установленного образца на получение лицензии с указанием дисциплины или группы дисциплин (Приложение 1);
- 3.1.2. Книжку спортивного судьи, в которую внесены запись о присвоении и/или подтверждении квалификационной категории, а также о сдаче квалификационного

зачета в дисциплине или группе дисциплин, указанной в заявке. Записи заверяются печатью (при наличии) и подписью руководителя РКС, если имеется, или другого уполномоченного соответствующей федерации лица, ответственного за судейство.

- 3.1.3.** Фотографию: для лицензий «В», «С», «ЮС» 3х4 см (бумажную, цветную, на светлом фоне); для лицензий «А», «В+» «Специалист» в электронном виде, в соответствии с требованиями, изложенными в Приложении 2.
- 3.1.4. Для Лицензии «ЮС» - нотариально заверенное разрешение от родителей или опекунов на участие в качестве помощника спортивного судьи соревнований по автомобильному спорту. Лицензия действует для должностей «секретарь», «техконтролер» и «судья КВ».
- 3.1.5. Квитанцию об оплате.
- 3.2.** В лицензии «В» указываются дисциплины/группы дисциплин. Для открытия дополнительной дисциплины в лицензии необходимо сдать дополнительный зачет на знание Правил соревнований по этой дисциплине.
- 3.3.** В исключительных случаях КОЛиС может выдать лицензию «А» судьям, имеющим большой опыт работы и внесшим существенный вклад в развитие автомобильного спорта и/или подготовку и обучение спортивных судей.
- 3.4.** Срок оформления лицензии – не более 10 рабочих дней от даты предоставления указанных документов.

#### **4. Учет судейской деятельности спортивных судей РАФ**

- 4.1.** Учет судейской деятельности спортивных судей РАФ ведется на основании требований «Положения о спортивных судьях» Министерства спорта РФ.
- 4.2.** Учет спортивных судей первой, второй, третьей категории и юный спортивный судья осуществляют РКС, а спортивных судей всероссийской категории – КОЛиС.
- 4.3.** Учет судейской деятельности и выдача лицензий ведется, как правило, РКС по месту постоянной регистрации спортивного судьи, на основании личного обращения судьи. Допускается учет судейской деятельности в иной региональной коллегии судей (с обязательным уведомлением об этом коллегия судей по месту регистрации), при этом спортивный судья сам регулирует вопросы о присвоении очередной категории. Спортивный судья контролирует заполнение своей «Карточки учета спортивной судейской деятельности» (Приложение 3) и «Книжки спортивного судьи».
- 4.4.** КОЛиС составляет и актуализирует реестр официальных лиц – судей. Реестр публикуется на официальном сайте Российской автомобильной федерации.

#### **5. Дисциплинарные меры**

- 5.1.** Критерии, по которым спортивный судья лишается квалификационной категории, определяются «Положением о спортивных судьях» и «Квалификационными требованиями к спортивным судьям по автомобильному спорту», утвержденными Министерством спорта РФ.
- 5.2.** Лицензия является собственностью РАФ и может быть изъята и/или аннулирована в соответствии со Спортивным кодексом РАФ.

**Приложения публикуются отдельно:**

Приложение № 1 – Бланки Заявлений и заявок на получение лицензий спортивного судьи.

Приложение № 2 – Требования к фотографиям

Приложение № 3 – Карточка учета спортивной судейской деятельности

«Согласовано»  
Совет РАФ по спорту  
13.12.2017  
23.01.2017

«Утверждено»  
Совет РАФ  
15.12.2017  
с изменениями от 25.01.2018

## РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ

### 1. ПРЕДМЕТ

#### 1.1. Определение

Данное Приложение формулирует цели и принципы организации мер безопасности на трассах и работы аварийных служб, а также содержит предложения для достижения этих целей в различных дисциплинах автомобильного спорта, поименованных в Спортивном кодексе.

Достижение цели обеспечения безопасности в ходе соревнования осуществляется при помощи наблюдения, сигнализации и вмешательства. Аварийные службы предназначены для обеспечения, при необходимости, проведения специальных мероприятий. Эти аспекты рассматриваются подробно в данном Приложении.

РАФ указывает на то, что в её обязанности не входит регулирование частных тестов. Однако предлагается, чтобы любые лица, проводящие тесты, где развиваются высокие скорости:

- а) убедились, что эти тесты безопасны для окружающих и
- б) приняли основные меры для обеспечения собственной безопасности согласно стандартам, указанным в данных рекомендациях.

Рекомендуется обеспечить минимальный уровень безопасности при проведении частных тестов, указанный в Дополнении 1 и 2 к настоящему Приложению.

#### 1.2. Управление

Все эти мероприятия должны проводиться под постоянным контролем Руководителя гонки, т.к. во время проведения соревнования все службы на трассе находятся в его полном подчинении.

Руководитель гонки должен назначить себе помощника, ответственного за организацию и управление наблюдением за трассой и аварийными службами. Этот помощник именуется Комиссаром по безопасности и подчиняется непосредственно Руководителю гонки; эти функции могут быть возложены на Заместителя руководителя гонки.

Для каждого соревнования должен быть составлен всеобъемлющий план обеспечения безопасности, основанный на требованиях настоящего Приложения и Дополнении 4 к нему. Он утверждается Руководителем гонки и служит для регламентации всех нижеописанных действий. Руководитель гонки или его заместитель руководят исполнением плана безопасности непосредственно во время соревнования.

Дополнительно должен быть составлен план действий при чрезвычайных ситуациях в случае нарушения нормального хода соревнования.

#### 1.3. Общее

Персонал, обеспечивающий безопасность (судьи, врачи, фельдшеры, пожарные и т.д.) должен, в ходе выполнения своих обязанностей, легко идентифицироваться; способ их визуальной идентификации может быть изложен в Регламенте каждого соревнования.

### 2. КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

#### 2.1. Пункт управления гонкой

### 2.1.1. Определение

Пункт управления гонкой (ПУГ) является центром по руководству гонкой и должен обеспечивать Руководителя гонки и его помощников всеми необходимыми средствами для исполнения своих обязанностей в приемлемых рабочих условиях. Представляет собой помещение со звукоизоляцией доступ, в которое ограничен. Руководитель гонки или назначенное им лицо должен находиться в ПУГ на протяжении всех заездов на трассе.

### 2.1.2. Месторасположение

ПУГ, как правило, располагаться со стороны въезда в пит-лейн в здании боксов и не выше чем на втором этаже относительно поверхности земли. Должен быть предусмотрен независимый выход на трассу или пит-лейн.

### 2.1.3. Оснащение

Пункт управления гонкой должен быть обеспечен следующим:

- а) системой телефонной или электронной связи, соединенной с судейскими постами, аварийными постами;
- б) телефоном и факсом, соединённым с телефонной сетью общего пользования;
- в) радио приемо-передающей аппаратурой для связи с автомобилями, постами и официальными лицами;
- г) микрофонной связью с громкоговорителями, установленными на пит-лейн, в паддоке и средствами оповещения зрителей;
- д) ТВ мониторами и системой управления видеокамерами, если трасса оснащена системой внутреннего видеонаблюдения;
- е) крупномасштабным и подробным планом трассы с указанием расположения всех служб, отвечающих за безопасность.

Примечание. В этом помещении должны быть сконцентрированы все используемые в соревновании системы связи.

### 2.1.4. Порядок работы

Обязанности Руководителя гонки, предусмотренные данным Приложением:

- Осуществлять закрытие и открытие трассы;
- Давать разрешение на начало вмешательства аварийных служб по согласованию с руководителями этих служб по запросу лиц, ведущих наблюдение за трассой;
- Использовать все виды сигнализации, находящиеся в его распоряжении;
- Осуществлять наблюдение за трассой визуально, насколько это возможно, а также при помощи имеющихся систем телевизионного наблюдения, если таковые установлены;
- Обеспечивать надлежащую (письменную или с помощью электронных средств) фиксацию всех докладов лиц, ведущих наблюдение за трассой, с целью принятия правильных решений;
- Следить, чтобы соревнование проходило в полном соответствии со Спортивным кодексом, другими регламентирующими документами и Регламентом данного соревнования.

## 2.2. Пит-лейн

### 2.2.1. Ограничение скорости

На всех соревнованиях, скорость автомобилей, использующих пит-лейн во время тренировок или гонок не должна превышать 60 км/ч: это ограничение действует и контролируется на всей протяженности пит-лейн.

### 2.2.2. Доступ персонала

Организаторы гонок должны помнить, что пит-лейн представляет собой зону потенциальной опасности во время заездов не только потому, что он используется гоночными автомобилями, но

также ввиду происшествий, которые могут произойти с автомобилями на участке гоночной трассы, прилегающей к пит-лейн.

Поэтому доступ на пит-лейн во время тренировок и гонок должен быть только для персонала, выполняющего там определённую работу. Нахождение на сигнальной платформе запрещено для всех, кроме официальных лиц и персонала команд, имеющих специальный пропуск; присутствие любых лиц в этой зоне во время старта строго запрещено.

### 2.2.3. Предосторожности при дозаправке во время гонки

В случае использования системы дозаправки весь персонал команды, работающий с автомобилем во время гонки, должен носить одежду, защищающую все части тела от огня, включая голову, лицо и глаза.

## 2.3. Вмешательство на трассе

### 2.3.1. Условия

Первичное вмешательство на трассе в случае происшествий является, как правило, обязанностью судей на трассе и осуществляется под руководством старшего поста или его помощника, которые должны сделать всё для обеспечения безопасности своего персонала, используя сигналы, ясные для пилотов приближающихся автомобилей, и жёлтые флаги.

### 2.3.2. Если автомобиль остановился

При остановке автомобиля на трассе или его выезда за пределы трассы первой обязанностью персонала на трассе является переместить его в безопасное место.

Пилоты не имеют право препятствовать перемещению их автомобилей за пределы трассы и должны оказывать всяческую помощь в этом и исполнять указания судей. Необходимо, чтобы пилот оставался в безопасном месте неподалеку от автомобиля до окончания заезда или, хотя бы, проинформировал старшего поста, как его автомобиль можно поднять или отбуксировать в боксы.

### 2.3.3. В случае аварии

2.3.3.1. Когда бы ни произошла авария, судейский пост должен немедленно проинформировать об этом Пункт управления гонкой с целью введения в действие плана противопожарной и медицинской помощи. Незамедлительно, как минимум двое судей на трассе, каждый с огнетушителем, должны выдвинуться к месту аварии чтобы:

- а) оказать помощь в тушении пожара (см. пожаротушение, статья 2.4.2);
- б) помочь пилоту, насколько это возможно, помня о том, что первую медицинскую помощь должны оказывать работники медицинской службы, и что при травмах пилота нельзя перемещать. Во всех случаях судьи не должны самостоятельно извлекать пилота, пострадавшего в аварии (за исключением особых обстоятельств: пожар, неминуемая опасность), а могут только обеспечивать его безопасность в ожидании прибытия специалистов спасательной службы или бригады извлечения.

Эта информация должна быть доведена до сведения пилотов и судей на брифинге.

- в) Сообщить старшему поста нужна ли дополнительная помощь аварийных служб;
- г) Очистить трассу от обломков, масла и т.д.;
- д) Если пилот не пострадал, сообщить об этом в Пункт управления гонкой для получения дальнейших указаний.

### 2.3.3.2. Вторичное вмешательство

В случае необходимости Пункт управления гонки быстро направляет непосредственно к месту аварии мобильные средства пожаротушения.

В случае наличия подтвержденных телесных повреждений на место происшествия немедленно направляются медицинский и спасательный автомобили.

## 2.4. Аварийные службы

### 2.4.1. Автомобили вмешательства

Автомобили вмешательства являются неотъемлемой частью аварийной службы трассы, а их персонал, в случае необходимости, осуществляет специализированное вмешательство во время происшествий на трассе, в боксах и зоне паддока.

#### 2.4.1.1. Обязанности

- а) Противопожарная служба: выполняет вторичное вмешательство и должна быть оснащена средствами для полного тушения огня;
- б) Медицинская служба: должна быть способна осуществить реанимационные действия и стабилизировать состояние пострадавшего;
- в) Спасательная служба: должна иметь средства и оборудование для освобождения пилота из поврежденного автомобиля;
- г) Извлечение (обязательно для определенных соревнований): должны иметь возможность извлечь пострадавшего пилота из автомобиля при условии неподвижности его спины.

Вне зависимости от того, выполняет автомобиль единственную функцию или совмещает несколько на усмотрение Организатора, в любом случае необходимо, чтобы он мог достигнуть любой точки трассы в приемлемое время, а также доставить необходимый персонал и оборудование, указанное в статье 2.4.3 для службы пожаротушения, *Дополнении 3* для спасательной службы.

Рекомендуется, чтобы в гонке заезд в течение первого круга сопровождал автомобиль медицинской службы.

В случае если скорость автомобилей или длина трассы не позволяют осуществлять это в течение полного круга, они должны сопровождать заезд на максимально возможное расстояние, а затем занять предписанные им позиции.

### 2.4.2. Противопожарная служба

#### 2.4.2.1. Назначение

Эта служба предназначена для борьбы с возгораниями, ставшими следствием происшествий на трассе, в боксах или в паддоке. Для остальных мест организатор должен предусмотреть отдельную службу в соответствии с предписаниями для гражданских пожарных служб.

#### 2.4.2.2. Организация

Следует помнить, что определяющим фактором в любой пожарной операции является персонал, поэтому важно наличие хорошо обученных пожарных. Противопожарные силы должны выполнять две основные задачи:

- достигнуть места возгорания и изолировать пилота от огня в определённое время;
- иметь необходимые и пригодные средства для полного тушения возгорания.

Последние исследования и проверки показали, что это вмешательство может быть наиболее эффективно и практично организовано в два этапа, а поскольку оборудование и методы работы для различных трасс различны, первичное и вторичное вмешательства должны удовлетворять следующим требованиям:

Первичное вмешательство: сразу после возникновения инцидента на трассе, в любой её точке, на место должны прибыть работники противопожарной службы с переносными огнетушителями, задача которых вмешаться для тушения кокпита автомобиля.

Вторичное вмешательство: план безопасности и работы аварийных служб должен быть составлен таким образом, чтобы в течение 60 секунд с момента происшествия были созданы все условия для спасения пилота.

Последующее вмешательство: ввести в действие дополнительные силы, если это необходимо.

Не следует строго разделять первичное и вторичное вмешательства: они должны полностью переходить одно в другое, поскольку запас огнегасящего вещества, применяемого при первичном вмешательстве, ограничен.

#### 2.4.2.3. Оснащение на трассе

Рекомендуется размещать портативные огнетушители (без работника противопожарной службы) приблизительно через каждые 100 м. Все точки размещения огнетушителей должны быть обозначены для пилотов светоотражающими панелями оранжевого цвета (рекомендуемый цвет по цветовой гамме Пантона 15-1364 TC «Orange Crush»), минимальным размером 25 см × 25 см, под углом, обеспечивающим четкую их видимость от первой линии защиты, на высоте приблизительно 2 м над поверхностью земли.

Должен быть доступен резерв огнетушителей взамен использованных.

Для вторичного вмешательства, скоростные мобильные бригады должны быть расставлены в защищённых местах вдоль трассы, каждая бригада должна состоять не менее чем из двух судей, с навыками пожаротушения. Они должны быть обеспечены средствами, позволяющими полностью погасить не менее 180 литров горящего топлива (это подразумевает непрерывную подачу огнегасящего вещества, чтобы не только потушить возгорание, но и предотвратить появление повторных возгораний).

#### 2.4.2.4. Оснащение при дозаправке в боксах:

Кроме переносных огнетушителей (по одному на каждый бокс), рекомендуется, чтобы на каждые 6 боксов приходился комплект оборудования, имеющий по два огнетушителя с запасом огнегасящего вещества 30 кг каждый, со шлангом длиной, равной 2/3 расстояния до следующего комплекта оборудования.

#### 2.4.2.5. Оснащение в паддоке

Паддок и зона, используемая для стоянки гоночных и вспомогательных автомобилей, должны быть обеспечены достаточным количеством переносных огнетушителей и иметь лёгкий доступ для бригад пожаротушения.

#### 2.4.2.6. Огнетушители

Факторы, которые необходимо учитывать при выборе огнетушителей: эффективность тушения возгораний автомобиля, происходящих на открытом воздухе, низкая токсичность. Отсутствие скользкого осадка и влияния на видимость также являются предпочтительными качествами.

### 2.4.3. Спасательная служба

#### 2.4.3.1. Цели

Спасательная служба должна иметь персонал и оборудование для освобождения пилота, оказавшегося зажатым в результате аварии на трассе.

Первичные спасательные действия обычно выполняются судьями ближайшего судейского поста. Однако, поскольку их оборудование ограничено, в случае серьезных аварий задействуются специальные спасательные автомобили, снабжённые оборудованием, как указано в *Дополнении 3*. Автомобили могут совмещать несколько функций и должны начать вмешательство не позднее 90 секунд после аварии.

## 2.5. Медицинские службы

Работа медицинских служб при подготовке и проведении соревнований регламентируется Приложением 9 к СК РАФ «Медицинский регламент Российской автомобильной федерации».

## 2.6. Иные службы

Должны быть предусмотрены следующие службы:

#### 2.6.1. Обслуживание трассы

Автомобили, с персоналом и оборудованием для ремонта поврежденных ограждений, поверхностей и структур трассы во время соревнования.

#### 2.6.2. Служба эвакуации

Автомобили, остановившиеся в опасных местах трассы, должны быть перемещены в безопасные места, как вручную, так и при помощи кранов или транспортных средств, приспособленных для поднятия автомобилей.

Эвакуаторы должны доставить выбывших автомобилей обратно на пит-лейн, в паддок или место, обозначенное в регламентирующих документах соревнования.

#### 2.6.3. Общественная безопасность

В случае происшествий, затрагивающих безопасность зрителей, персонал поста наблюдения должен действовать совместно со службами обеспечения безопасности зрителей в соответствии с заранее разработанным планом, сообщая обо всех происшествиях и авариях в Пункт управления гонкой.

### 2.7. Особые рекомендации для соревнований, проходящих в тёмное время суток

В случае организации соревнований, проходящих полностью или частично в темное время суток – следует руководствоваться статьёй 2.10 Приложения «Н» МСК ФИА.

## 3. КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС, ТРЕКОВЫЕ И ЛЕДОВЫЕ ГОНКИ

### 3.1. Основы организации

Организация работы аварийных служб в целом должна быть аналогична той, которая рекомендуется для кольцевых гонок. Трасса и организация должны быть одобрены РАФ.

### 3.2. Наблюдение за трассой

#### 3.2.1. Пункт управления гонкой

Пункт управления гонкой, расположенный вблизи от линии старта, должен обеспечивать приемлемые условия для исполнения Руководителем гонки и его помощниками своих обязанностей; доступ в него разрешён только соответствующему персоналу. В идеальном случае, из Пункта управления гонкой должна просматриваться вся трасса.

Должен быть в наличии микрофон, обеспечивающий громкоговорящую связь с паддоком и зрителями, и, по возможности, городская телефонная связь. Должно иметься оборудование для связи с судейскими постами.

Работа пункта управления гонкой и Руководителя гонкой в принципе схожая с той, что приведена в статье 2.1 для кольцевых гонок, за исключением того, что закрывать и открывать трассу специальным автомобилем не обязательно, а достаточно для этого устной телефонной/радиосвязи с постами наблюдения.

### 3.3. Медицинская служба

Работа медицинских служб при подготовке и проведении соревнований регламентируется Приложением 9 к СК РАФ «Медицинский регламент Российской автомобильной федерации».

### 3.4. Противопожарная и спасательная службы

Должны быть организованы таким образом, чтобы соответствовать стандартам вмешательства и пожаротушения с учетом незначительной длины трассы и кратковременности гонки. Должны быть два мобильных расчёта, описанных в статье 2.4.1, способных передвигаться по поверхности соответствующей трассы.

В паддоке должно быть достаточное количество, четко обозначенных, легкодоступных и надлежащим образом оснащённых пожарных щитов.

Если паддок и трасса расположены на расстоянии друг от друга, необходимо иметь огнетушители вдоль дорожки для доступа на трассу. Расположение противопожарного оборудования должно быть чётко обозначено.

### **3.5. Иные службы**

Должны соответствовать статье 2.6 в отношении соревнования. Как правило, организатором должны быть предоставлены транспортные средства, способные поднимать повреждённые автомобили, равно как и дополнительное спасательное оборудование. Должно быть, как минимум, 2 эвакуатора. Для исключения задержек в проведении соревнования, транспортные средства для осуществления эвакуации должны действовать быстро и быть в достаточном количестве.

Полив трассы: Полив на соревнованиях по кроссу, если он необходим, осуществляется пылесвязующим веществом в день накануне соревнования или после тренировок; полив между заездами может производиться только по решению Спортивных комиссаров и при условии предупреждения об этом участников.

### **3.6. Вмешательство на трассе**

Вмешательство должно соответствовать принципам, описанным в статье 2.3, в зависимости от характера соревнования.

После получения информации о происшествии, Руководитель гонки задействует план обеспечения безопасности.

## **4. ДРЭГ-РЕЙСИНГ**

### **4.1. Общие принципы организации**

Организация служб обеспечения безопасности в целом должна быть аналогична рекомендованной для кольцевых гонок в статье 2. Трасса и организация должны быть одобрены РАФ.

На каждом соревновании должен быть комплект соответствующего спасательного оборудования для быстрого реагирования в чрезвычайных ситуациях. Этот комплект оборудования должен быстро доставляться на место происшествия в случае аварий.

### **4.2. Наблюдение за трассой**

#### **4.2.1. Пункт управления гонкой**

Требования к зданию и его оборудованию могут варьироваться в зависимости от типа планируемых соревнований.

Пункт управления гонкой, расположенный около линии старта, должен обеспечивать Руководителя гонки и его помощников соответствующими условиями для выполнения своих обязанностей; доступ туда должен быть только для персонала. Должен быть микрофон, соединенный с громкоговорителями в паддоке и для зрителей и, если возможно, городская телефонная сеть. Должно быть оборудование для связи с постами наблюдения.

### **4.3. Медицинская служба**

Работа медицинских служб при подготовке и проведении соревнований регламентируется Приложением 9 к СК РАФ «Медицинский регламент Российской автомобильной федерации».

### **4.4. Противопожарная служба**

Должна быть организована таким образом, чтобы соответствовать стандартам вмешательства и пожаротушения, изложенным в статье 2.4.2, принимая во внимание короткую дистанцию трассы. Должно быть не менее двух мобильных расчётов.

### **4.5. Иные службы**

Должны быть организованы таким образом, чтобы соответствовать стандартам вмешательства, изложенным в статье 2.6, принимая во внимание короткую дистанцию трассы.

В частности:

- Транспортное средство, способное поднимать поврежденные автомобили и перевозить дополнительное спасательное оборудование. Должно быть не менее 2 транспортных средств для осуществления буксировки.
- Должно иметься в наличии оборудования для сбора воды и масла.

## **5. РАЛЛИ (1-Й КАТЕГОРИИ)**

### **5.1. Общие принципы организации**

Основная задача службы безопасности ралли состоит в том, чтобы максимально обеспечить безопасность населения (включая зрителей), участвующих экипажей и официальных лиц. Ответственность за соблюдение мер безопасности на ралли несёт Руководитель гонки.

Маршрут и расписание ралли должны учитывать все особенности дорожного движения в прилегающей к трассе местности. Нормы времени на прохождение дорожных секторов всегда должны быть назначены с учётом правил дорожного движения, действующих в Российской Федерации. В любом случае норма времени не может быть меньше 3-х минут. Средние скорости движения на дорожных секторах должны быть указаны в дорожной книге.

Специальные участки проводятся на специально закрытых трассах, всякое постороннее движение на которых должно быть исключено. Все дороги и подъездные пути, ведущие к трассам специальных участков, также должны быть закрыты для любого движения. Это должно быть сделано следующим образом:

- все примыкающие и/или пересекающие дороги должны быть полностью перекрыты (заблокированы), а места перекрытий обеспечены достаточным количеством дорожных маршалов и сотрудников ДПС;
- тупиковые дороги (например, к фермам, домам и т.п.) должны быть заблокированы заградительными лентами или барьерами, с прикреплёнными к ним предупреждениями о времени проведения соревнования и опасности выхода на трассу.

Специальные участки ралли должны быть выбраны и подготовлены таким образом, чтобы средняя скорость экипажей не превышала величину в 130 км/час.

Специальные участки должны быть расположены и спланированы так, чтобы не провоцировать перемещение зрителей между ними.

### **5.2. Безопасность зрителей**

При подготовке каждого ралли необходимо принимать во внимание и учитывать особенности восприятия этого соревнования зрителями в той местности, где оно проводится.

Для всех соревнований рекомендуется выпуск и неоднократная демонстрация по местному телевидению, в сети интернет и в кинотеатрах (в качестве заставки) образовательного фильма о безопасности на ралли в форме рекламного клипа продолжительностью около 30 секунд. Фильм не должен показывать несчастные случаи.

Информация о ралли главным образом должна быть сориентирована на зрителей и население и должна публиковаться и распространяться различными средствами: радио, пишущие и телевизионные СМИ, афиши, распространение информационных листовок.

Организатор с помощью сотрудников органов внутренних дел должен контролировать проходы зрителей к специально организованным и обозначенным в информационных материалах зрительским зонам. Все места, нахождение зрителей в которых представляет опасность для них самих, или создает опасность или помехи для экипажей, должны быть закрыты для доступа зрителей.

Информационные материалы (листовки, буклеты и т.п.) с инструкциями по безопасности должны распространяться во всех местах, где так или иначе организовано присутствие зрителей. В таких местах количество дорожных маршалов и сотрудников органов общественного порядка должно

обеспечивать общественную безопасность в течение всего времени проведения специального участка. Посты дорожных маршалов размещаются на трассе СУ так, чтобы удерживать зрителей в отведенных для них местах посредством щитов, барьеров или оградительных лент, с использованием свистков и громкоговорителей. Кроме того, посты дорожных маршалов должны, по возможности, предупреждать экипажи о любых помехах, затрудняющих движение на СУ.

Не допускается перемещение зрителей по трассе специального участка и в непосредственной близости от него, пока участок открыт для соревнования (в течение всего периода времени от проезда первого автомобиля службы дистанции и до прохождения последнего автомобиля-«метлы»).

Присутствие любого постороннего транспортного средства в границах трассы специального участка или в непосредственной близости от неё считается опасным и может привести к отмене этого специального участка.

В местах, где публике разрешен доступ к зонам дозаправки или сервиса, Организатор должен предпринять надлежащие меры предосторожности, обеспечивающие необходимое и безопасное отдаление зрителей от потенциально опасных работ и мест.

### 5.3. Медицинская и аварийно-спасательная службы

Работа медицинских служб при подготовке и проведении соревнований регламентируется Приложением 9 к СК РАФ «Медицинский регламент Российской автомобильной федерации». Однако следующие положения должны учитываться.

На старте всех специальных участков должны находиться:

- один автомобиль «Скорой медицинской помощи», оборудованный средствами для проведения реанимации;
- один автомобиль аварийно-спасательной службы (FIV), оснащенный гидравлическим оборудованием для высвобождения людей из потерпевшего аварии автомобиля, способным к разрезанию труб каркаса безопасности.

На трассах СУ длиной более 15 км должны находиться дополнительные автомобили «Скорой медицинской помощи», размещённые на постах безопасности таким образом, чтобы расстояние от любого места на СУ до места расположения автомобиля «Скорой медицинской помощи» не превышало 15 км.

Автомобили быстрого реагирования расположенные на старте СУ должны располагаться после старта (для беспрепятственного выезда на трассу), но не далее, чем в 150 м от него.

На судейских пунктах «Старт СУ», постах безопасности, «Стоп СУ» каждого специального участка должны находиться минимум два огнетушителя, специально предназначенных для тушения горючих жидкостей, с общей емкостью огнегасящего состава не менее 8 кг (по 4 кг с обеих сторон проезжей части).

Каждый автомобиль «Скорой медицинской помощи» должен быть всегда готов к немедленному выезду на трассу СУ, быть оборудован предупреждающей сиреной, проблесковым маяком и/или другими средствами идентификации.

На каждом СУ должны использоваться следующие автомобили службы дистанции:

- автомобиль Комиссара по маршруту;
- автомобиль закрывающий трассу;
- информационные автомобили (не обязательно);
- автомобили службы дистанции с номерами «05», «04», «000» «00» и «0» («нулевые» автомобили);
- автомобиль, открывающий трассу (автомобиль-«метла»).

Автомобили службы дистанции могут быть обычными серийными автомобилями. В этих автомобилях рекомендуется применение пассивных мер обеспечения безопасности Экипажа – каркас

безопасности, защитные шлемы, устройства для защиты автомобиля снизу, трех-, четырех- или шести точечные ремни безопасности. Для автомобиля «0» данные требования обязательны.

Организатор обязан обеспечить проведение инструктажа «нулевых» Экипажей, место и время проведения которого должно быть указано в Дополнительном Регламенте соревнования.

Список «нулевых» Экипажей, а также межстартовые интервалы между ними и между номером «0» и первым Экипажем должны быть опубликованы на Официальном табло информации ралли не позднее времени публикации «Порядка и времени старта на 1-ю секцию».

«Нулевые» Экипажи обязаны иметь в автомобилях знаки аварийной остановки (2 шт.), а также знак «SOS/OK» установленного образца. Данные знаки должны быть закреплены в автомобиле в легкодоступном месте.

На всех ралли экипаж номер «0» (а на Этапах Чемпионата России — также экипаж номер «00») обязан иметь полную экипировку, соответствующую требованиям Приложений 9 и 15 к КиТТ к автомобилям национальных групп.

Автомобили всех «нулевых» Экипажей обязаны пройти Предстартовую техническую инспекцию, на которой будет проверяться наличие вышеуказанных знаков и экипировки спортсмена. Время прохождения Предстартовой технической инспекции автомобилей «нулевых» Экипажей должно быть указано в Регламенте Соревнования.

Автомобиль Комиссара по маршруту должен двигаться по всей трассе ралли не позднее, чем за 60 минут до старта первого экипажа.

Закрывающий автомобиль службы дистанции, оборудованный системой громкого оповещения зрителей, должен проехать по дистанции всех специальных участков – не позднее чем за 40 минут до старта первого экипажа с целью предупреждения зрителей и гарантий того, что все, кто находился в опасных местах, удалены от этих мест. Такой автомобиль может быть заменён вертолетом, оборудованным громкоговорителями.

Каждый «нулевой» автомобиль должен иметь на капоте и обеих передних дверях панели размером 36 x 50 см, содержащие слово «SAFETY» (или «БЕЗОПАСНОСТЬ»), и должен быть оборудован проблесковым маячком на крыше и сиреной. Рекомендуется оборудовать один из «нулевых» автомобилей видеокамерой, с целью получения видеозаписи условий на каждом специальном участке при проезде этого автомобиля, а минимум один автомобиль (№ 0) должен иметь постоянную радио и / или телефонную связь со штабом ралли, Руководителем гонки, Комиссаром по безопасности и старшими комиссарами СУ.

Если на трассе СУ первый из Экипажей, выступающих в зачёте, догнал «нулевой» Экипаж, последний обязан остановиться, освободив при этом трассу, и, выставив знак «OK», продолжить движение только после прохождения автомобиля «метла».

Водители «нулевых» автомобилей (особенно автомобиля номер «0») должны иметь значительный опыт участия в ралли, позволяющий им безопасно ехать по трассе с необходимой средней скоростью, и быть сведущими во всей регламентации ралли и плане безопасности и должны быть способны как можно более полно информировать Руководителя гонки относительно всех условий на маршруте. Руководитель гонки должен учитывать рекомендации пилотов «нулевых» автомобилей. Экипажи «нулевых» автомобилей должны правильно и полностью исполнять процедуры получения отметок на пунктах КВ, старта, «Стоп» и других, где это предписано маршрутным листом, а также сверять своё время с судейскими часами. Никакой пилот, сошедший на этом ралли, не имеет права управлять «нулевым» автомобилем, автомобилем безопасности или иным задействованным в обеспечении работы служб организатора в данном ралли.

На старте первого СУ каждой секции ралли должно быть не менее трех, а на старте каждого последующего СУ секции – не менее одного «нулевого» автомобиля, причем в любой момент каждый «нулевой» автомобиль может быть заменён другим автомобилем, соответствующим вышеприведенным требованиям. В случае отсутствия «нулевых» автомобилей СУ должен быть отменён. Увеличение количества «нулевых» автомобилей свыше пяти не допускается.

В случае остановки движения на спецучастке по любой причине на 20 и более минут, возобновление движения автомобилей в спортивном режиме невозможно без повторного старта перед ними хотя бы одного "нулевого" автомобиля".

Экипажи «нулевых» автомобилей должны немедленно сообщать Руководителю гонки о любых упущениях, которые должны быть устранены до начала работы СУ.

Для открытия трассы применяется один или два автомобиля, открывающих трассу (автомобиль - «метла»), которые должны проехать всю трассу ралли за последним автомобилем, участвующим в ралли. Эти автомобили должны иметь на передних дверях панели размером 36 x 50 см с изображением клетчатого флага и зелёным проблесковым маячком на крыше (в отдельных случаях допускается замена проблескового маяка на укрепленный на автомобиле зелёный флаг).

Спортивные комиссары, Наблюдатель и Делегат по безопасности могут проверять все техническое оснащение и правильность исполнения мер безопасности, применяемых на маршруте ралли и специальных участках. При этом для официальных лиц обязательным является следующее:

- на ветровых стеклах автомобилей официальных лиц, предоставляемых Организатором, должны быть специальные эмблемы, являющиеся пропуском.
- выезд официальных лиц на трассу СУ разрешается не позднее времени старта на этом СУ закрывающего трассу автомобиля. Делегат по безопасности может въезжать на трассу СУ и позднее.

Если закрывающий трассу автомобиль догнал автомобиль официальных лиц на трассе СУ, последние обязаны прекратить движение и съехать с трассы, дождаться автомобиля, открывающего трассу («метлу»), и только после этого продолжить движение.

В случае если официальными лицами обнаружены недостатки в обеспечении мер безопасности на специальном участке, не позволяющие проводить СУ, они должны незамедлительно проинформировать об этом Руководителя гонки, который обязан принять меры для устранения обнаруженных недостатков до начала работы СУ или отменить СУ, о чем незамедлительно должны быть проинформированы все официальные лица ралли.

Тем не менее, если Делегат по безопасности считает, что обнаруженные недостатки не могут быть устранены до начала работы специального участка, он может принять решение об отмене СУ, и его решение является обязательным для всех официальных лиц ралли.

#### **5.4. Безопасность экипажей**

Для отслеживания движения Экипажей по трассе ралли, а также обеспечения оперативной связи с Руководителем гонки и штабом ралли, должны применяться посты связи, которые располагаются на СУ приблизительно через 5 км (индивидуально для каждого СУ).

Каждый пост связи должен обозначаться специальным символом, как в дорожной книге, так и установкой на трассе знаком с изображением символа поста. Символ поста связи – изображение «молнии» - должен быть черного цвета на голубом фоне. За 100 м до радиопоста должен устанавливаться предупредительный знак с символом поста на жёлтом фоне.

На трассе СУ автомобили «Скорой медицинской помощи» должны размещаться только на постах связи. Такой пост называется постом безопасности. На таких радиопостах устанавливается дополнительный знак (с изображением креста), который должен располагаться рядом со знаком радиопоста.

Отслеживание движения Экипажей по трассе ралли должно проводиться или в штабе ралли, или на СУ специальным офицером службы безопасности ралли, для чего может быть использована произвольная форма протокола или диаграммы отслеживания. Каждый Организатор должен составить и опубликовать в плане безопасности процедуру отслеживания соревнующихся Экипажей. Должна быть описана и процедура действий в случае «потери» Экипажа.

Экипаж, выбывший из ралли, должен как можно быстрее сообщить о своем сходе в Штаб ралли. Любой Экипаж, не исполняющий это требование, может быть подвергнут штрафу. Это не исключает

более серьезных мер наказания, которые по представлению Организатора, Руководителя Гонки или Спортивных Комиссаров может применить Комитет ралли РАФ.

При несчастном случае с Экипажем, со зрителем или с официальным лицом, когда требуется срочная медицинская помощь, экипажем или другими лицами, находящимися в месте аварии, должен быть немедленно показан красный знак-символ «SOS» следующим автомобилям и любому вертолёту, пытающемуся оказать помощь.

Также знак «SOS» должен быть показан при полном блокировании дороги, или возникновении иных опасных ситуаций, угрожающих жизни и / или здоровью людей.

Любой Экипаж, увидевший показанный ему красный знак-символ «SOS», должен немедленно остановиться для оказания необходимой помощи и как можно точнее выяснить следующую информацию:

- стартовый номер попавшего в аварию Экипажа;
- количество пострадавших в Экипаже и / или иных лиц;
- факт блокирования в автомобиле или вне его любого члена Экипажа;
- точное место аварии (с указанием позиции в дорожной книге или любых других привязок на местности);
- любую другую жизненно важную информацию (о пожаре или опасности пожара, затоплении автомобиля и т.п.).

Одновременно с выяснением данной информации остановившийся Экипаж должен принять меры для остановки всех следующих Экипажей, а также используя все имеющиеся в его распоряжении средства связи (телефон, радиосвязь и пр.) известить о случившемся штаб ралли.

Следующий за первым остановившимся автомобиль должен, также остановившись и получив от первого остановившегося автомобиля вышеуказанную информацию, проехать от места происшествия в сторону ближайшего по ходу движения поста связи или судейского пункта и сообщить о происшествии.

После того, как службам обеспечения безопасности ралли сообщено о необходимости оказания медицинской и / или иной помощи, красный знак-символ «SOS» должен показываться всем следующим автомобилям, которые также обязаны остановиться для выяснения необходимости помощи, и затем продолжать движение только в дорожном режиме.

Автомобиль, потерпевший аварию, вблизи которого не видно членов пострадавшего Экипажа (или видно, что они находятся внутри автомобиля), и при этом не показывается зеленый знак-символ «OK», должен рассматриваться любым Экипажем как ситуация, требующая медицинской помощи, а порядок действий всех Экипажей должен соответствовать вышеописанному.

Любой Экипаж, имевший возможность, но не исполнивший эти предписания, исключается из ралли. Все подобные случаи фиксируются в протоколах Коллегии спортивных комиссаров, изучаются Комитетом ралли, который может применить к виновным более строгое наказание, вплоть до дисквалификации.

В случае получения информации о несчастном случае, при котором требуется срочная медицинская помощь, движение на СУ должно быть немедленно остановлено. Такое решение должен принять Руководитель гонки по сообщению Комиссара по безопасности ралли, его заместителя, старшего комиссара СУ или Старшего судьи судейского пункта, непосредственно принявшего информацию о происшествии.

В этом случае движение всех Экипажей, которым еще не дан старт на СУ, осуществляется только в дорожном режиме и только по разрешению Руководителя гонки. Эти Экипажи должны быть направлены по маршруту обхода данного СУ, если такой маршрут предусмотрен Организатором, или по основному маршруту ралли. При движении по трассе СУ Экипажи обязаны не создавать помех движению автомобилей медицинской помощи и спасательных служб.

Если маршрут объезда СУ не предусмотрен, а дорожные условия на остановленном СУ не позволяют обеспечить безопасное перемещение автомобилей медицинской помощи и спасательных служб одновременно со спортивными автомобилями, последние должны быть задержаны на судейском пункте старта СУ до того, как на участке между стартом СУ и местом аварии закончится передвижение автомобилей медицинской помощи и спасательных служб. При необходимости всем остановленным Экипажам назначается время нейтрализации.

Всем Экипажам, которые уже стартовали на этом СУ, но ещё не миновали место аварии, на всех постах связи, предшествующих месту аварии, по распоряжению Руководителя гонки показываются красные флаги, которые должны быть на каждом посту связи. Минимальный размер флага должен быть не менее 80 см × 100 см. Флаг может показываться только по указанию Руководителя гонки, маршалом на котором есть отличительная одежда (специальный жилет с символом поста связи). Время введения в действие (применения) красного флага фиксируется Руководителем гонки и сообщается Спортивным комиссарам.

При проезде мимо показанного красного флага Экипаж должен немедленно уменьшить скорость и далее следовать только в дорожном режиме. К любому Экипажу, не исполнившему это требование, Спортивные комиссары могут применить наказание вплоть до исключения.

Красные флаги должны быть только на постах связи. Нигде на трассе специального участка дорожными маршалами не могут применяться никакие другие флаги.

Правила данного пункта о движении на остановленном СУ не применяются при проведении «Супер» СУ. Действия на «Супер» СУ в случае его остановки должны быть описаны в Регламенте ралли.

В каждом соревнующемся автомобиле, а также в каждом «нулевом» автомобиле, должен быть знак размером не менее 42 см × 29,7 см (формат А3) на твердой влагозащитной основе, с одной стороны которого должен быть красный знак «SOS», а с обратной – зеленый знак «OK».

В случае аварии, или схода с трассы, когда не требуется немедленное медицинское вмешательство, любой член Экипажа должен четко показывать зеленый знак-символ «OK» всем последующим автомобилям и любому вертолету, пытающемуся оказать помощь. Если потерпевший аварию Экипаж покидает свой автомобиль, знак «OK» должен быть выставлен так, чтобы его было ясно видно другим проезжающим Экипажам, и надежно закреплён на автомобиле или около него.

Каждый участвующий в ралли автомобиль, а также каждый «нулевой» автомобиль, должен иметь на борту 2 красных светоотражающих знака - «треугольника» в соответствии с требованиями ПДД РФ, которые должны быть закреплены в легко доступном месте в салоне автомобиля, и, в случае остановки автомобиля на СУ, с целью предупреждения последующих экипажей, выставляются одним из членов экипажа одновременно с знаком-символом «OK»: сначала 1-й - на хорошо просматриваемое место, не менее чем за 100 метров до места остановки автомобиля, а затем 2-ой – за 10 - 15 метров до автомобиля. Знаки «треугольник» не устанавливаются в случае, когда остановившийся автомобиль находится полностью вне дороги и очевидно не создает помех прохождению других автомобилей.

Невыполнение вышеуказанных требований рассматривается Коллегией спортивных комиссаров, которая может применить к данному экипажу любое наказание, вплоть до исключения из соревнования.

Любая авария, вызвавшая несчастный случай со смертельным исходом или травму, потребовавшую медицинского вмешательства, должна быть предметом отчёта в РАФ. Отчёт должен быть представлен в РАФ не позднее 15 дней после окончания соревнования кроме случаев, когда это запрещено тайной следствия или другими положениями законодательства.

## **6. РАЛЛИ-РЕЙДЫ И БАХИ**

### **6.1. Общее**

Нижеследующие положения должны соблюдаться, но их включение в Регламент соревнования по ралли-рейдам не требуется.

Каждый организатор имеет право включать дополнительные элементы в целях повышения безопасности зрителей и команд.

Руководитель гонки несёт полную ответственность за применение данных рекомендаций.

## **6.2. План безопасности и административные процедуры**

6.2.1. План обеспечения безопасности должен содержать описание порядка действий и используемых средств, которые задействуются в каждой из следующих областей:

- а) безопасность зрителей;
- б) безопасность соревнующихся экипажей;
- в) безопасность официальных лиц соревнования;
- г) безопасность осуществления сервиса.

6.2.2. План безопасности должен составляться в соответствии с Дополнением 4 к настоящему Приложению.

6.2.3. Комиссар по безопасности

Комиссар по безопасности должен быть указан в регламенте.

Во время соревнования он должен находиться на постоянной связи с Пунктом управления ралли, Главным врачом соревнования и постом на стартовой позиции каждого специального участка (по телефону или радио).

6.2.4. Организаторы должны удостовериться, что официальные лица имеют соответствующую подготовку в области выполняемых ими обязанностей.

## **6.3. Описание работы медицинской службы**

Работа медицинских служб при подготовке и проведении соревнований регламентируется Приложением 9 к СК РАФ «Медицинский регламент Российской автомобильной федерации».

## **6.4. Безопасность зрителей**

6.4.1. Внешняя безопасность

Означает безопасность людей и имущества не причастных к Соревнованию.

Внешняя безопасность основывается на профилактических мерах, включающих следующее:

- а) Выбор маршрута, позволяющего избежать насколько это возможно пересечение с населенными пунктами;
- б) Развертывание сил правопорядка тех административных единиц, через которые проходит маршрут;
- в) Информирование местных жителей через прессу, радио и телевидение;
- г) Рекомендуется создание открывающей бригады, отличной от той, что разрабатывает дорожную книгу, чья задача заключается в проверке маршрута дорожной книги.

6.4.2. Образовательная информация

Организаторы должны обеспечить для зрителей возможность получения информации о характере проводимого соревнования и предупредить о его проведении через средства массовой информации и по средствам распространения образовательных материалов.

## **6.5. Безопасность команд и экипажей**

6.5.1. Наблюдение

- а) Организаторы должны контролировать наличие у участников оборудования безопасности / поиска, предусмотренные регламентом соревнования;
- б) Штаб соревнования должен работать пока автомобили находятся на специальном участке и / или дорожном секторе.

### 6.5.2. Расположение автомобилей контроля прохождения

Автомобили контроля прохождения, основная функция которых заключается в контроле за тем, чтобы экипажи соблюдали официальный маршрут соревнования, а также в способствовании повышению уровня безопасности, хотя их функция не совмещается с функцией медицинских автомобилей, должны находиться на фиксированных постах, позволяющих определять положение экипажей и подавать сигналы оповещения в случае возникновения проблем. Их число определяется исходя из длины дорожных секций и скоростных участков.

### 6.5.3. Набор безопасности для экипажей / спасательное оборудование

Рекомендуется, чтобы автомобили экипажей имели наборы спасательного оборудования, по спецификации ФИА (см. Приложение «Н» к МСК ФИА).

### 6.5.4. Знаки SOS / ОК

Важно, чтобы экипаж, заметивший, что произошла авария, остановился для оказания помощи надлежащим образом до прибытия спасательных бригад.

В каждом автомобиле должен быть красный светоотражающий треугольник (знак аварийной остановки), который, если автомобиль остановился на специальном участке, должен быть установлен членом экипажа на видном месте, не менее чем в 50 метрах от остановившегося автомобиля для предупреждения последующих экипажей.

В дорожной книге должна быть страница с порядком действий при аварии, включая порядок действий при происшествии с участием зрителей.

Последняя страница обложки дорожной книги должна иметь формата А4 (в сложенном виде) красное обозначение «SOS» с одной стороны и зеленое обозначение «ОК» с другой.

Порядок показа знаков «SOS» или «ОК» указан в правилах.

Любой экипаж, прекративший участие в соревновании должен сообщить об этом организаторам, как только это возможно.

### 6.5.5. Критерии планирования

Средства, используемые при спасательных операциях и предусмотренные спасательным планом, определяется с учётом следующих критериев:

- а) Средняя скорость экипажей на специальных участках;
- б) Время работы специального участка определяется исходя из времени старта последнего экипажа;
- в) Время движения по скоростному участку в тёмное время суток определяется исходя из последнего стартовавшего экипажа перед заходом солнца и до финиша специального участка, время которого рассчитывается исходя из средней скорости движения по специальному участку в тёмное время суток;
- г) Общее количество медицинских автомобилей вмешательства, необходимых для ралли оценивается с учетом длины маршрута соревнования. Рекомендуется там, где это представляется целесообразным с практической точки зрения, привлекать медицинские вертолёты.
- д) В случае использования медицинских вертолетов следует учитывать, что они могут работать в светлое время суток, и только медицинские автомобили вмешательства могут оказывать помощь в тёмное время суток.

## 7. ГОРНЫЕ ГОНКИ

### 7.1. Общая организация

Организация работы служб безопасности в целом должна быть такой же, как рекомендовано для кольцевых гонок в Статье 2. Трасса и организация соревнования должны быть одобрены РАФ.

## 7.2. Наблюдение за трассой

### 7.2.1. Судейские посты

Каждый пост должен сохранять визуальный контакт с предыдущим и последующим постами. Пункт управления гонкой должен иметь постоянный радио или телефонный контакт со всеми постами вдоль маршрута.

### 7.2.2. Обязанности

Обязанности и вмешательство, осуществляемые судьями, в целом аналогичны указанным в Статье 2.3.2.

### 7.2.3. Оснащение

Каждый пост должен быть оснащен по крайней мере:

- а) 2 портативными 6 кг огнетушителями, используемые квалифицированными пожарными;
- б) Инструментом для переворачивания опрокинувшегося автомобиля (веревки, крюки, длинные ломы);
- в) Огнестойкой кошмой для гашения пламени;
- г) Огнестойкими рукавицами с алюминиевым покрытием;
- д) Судьи должны иметь инструменты для разрезания ремней безопасности, сеток и т.д.

## 7.3. Медицинская служба

Работа медицинских служб при подготовке и проведении соревнований регламентируется Приложением 9 к СК РАФ «Медицинский регламент Российской автомобильной федерации».

## 7.4. Противопожарная и спасательная службы

Должны быть организованы так, чтобы соответствовать требованиям по вмешательству и пожаротушению, указанным в Статье 2.4.

Другое аварийно-спасательное оборудование также должно быть размещено на постах аварийной службы, количеством, зависящим от длины маршрута; не менее 1 на каждые 3 км, с персоналом не менее 5 человек.

## 7.5. Эвакуация

7.5.1. Должен быть предусмотрен один или несколько маршрутов эвакуации, которые должны быть обозначены на плане безопасности (например, карте или схеме).

7.5.2. Аварийно-спасательные службы больниц, расположенных вблизи маршрута проведения соревнования, должны находиться в состоянии готовности.

### **Дополнение 1**

#### **РЕКОМЕНДАЦИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ЧАСТНЫХ ТЕСТОВ НА КОЛЬЦЕВЫХ ТРАССАХ**

Обращается внимание, что выпускаемая РАФ регламентация не касается частных тестов, которая определяется договорными отношениями между владельцами и пользователями трассы.

Однако ниже приведены рекомендации по обеспечению безопасности при проведении частных тестов.

При проведении частных тестов, во время которых развиваются высокие скорости, рекомендуется, чтобы владелец трассы или его представитель предусмотрел минимальный набор средств обеспечения безопасности:

1. Если несколько команд принимают участие в тестах, назначить Комиссара по безопасности и маршруту с необходимыми средствами связи;
2. Разместить противопожарные посты вдоль трассы со средствами связи таким образом, чтобы защитить всю её длину;
3. Предусмотреть достаточно скоростные автомобили пожаротушения;
4. Назначить доктора, отвечающего за спасательные работы;
5. Предоставить команду спасателей;
6. Иметь необходимое количество автомобилей скорой помощи для перевозки пострадавших;
7. Иметь минимум одного врача-реаниматора и одного автомобиля быстрого вмешательства;
8. Иметь реанимационное оборудование на месте;
9. Иметь предварительную договоренность с ближайшими больницами;
10. Иметь транспорт для доставки пострадавших, оборудованный средствами интенсивной терапии;

Командам и частным лицам, собирающимся принять участие в частных тестах, рекомендуется установить договорные отношения с Владельцами трасс, с учётом вышеперечисленных пунктов.

### **Дополнение 2**

#### **МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ ТЕСТОВ, ТРЕНИРОВОК И УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫХ СБОРОВ В ДИСЦИПЛИНЕ РАЛЛИ**

Публикуется отдельно

### Дополнение 3 ОСНАЩЕНИЕ МОБИЛЬНЫХ БРИГАД ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Независимо от статуса соревнования, первичная цель состоит в том, чтобы обеспечить доступ аварийно-спасательных служб к поврежденному автомобилю для оказания помощи и осуществления высвобождения максимально безопасно.

Легкость доступа к этим средствам варьируется в зависимости от местных условий (тип местности, расстояния, которые должны быть охвачены и т.д.) и исходя из этого будет определяться на месте количество, расположение и тип транспорта.

#### 1. Автомобили вмешательства

Их задачей на всех соревнованиях является доставка врача-реаниматора на место аварии в максимально короткое время. Они могут использоваться только для медицинских целей (наилучший вариант для кольцевых гонок) или иметь смешанное предназначение (оборудованы для высвобождения пилота и/или пожаротушения).

Мощность, количество дверей и оборудование салона остальных автомобилей не регламентируется. Во всех случаях рекомендуется установка каркаса безопасности, а всем членам экипажа - ношение шлемов, в особенности для кольцевых гонок. Кроме того, этот автомобиль должен быть приспособлен для передвижения по соответствующему покрытию, и соответствовать виду соревнования.

В особенности:

Кольцевые гонки: один из медицинских автомобилей вмешательства должен обладать достаточными динамическими характеристиками, чтобы следовать за соревнующимися автомобилями первый круг гонки каждого заезда.

Для соревнований по ралли-рейдам: медицинский автомобиль должен быть оборудован для транспортировки пострадавших.

Все автомобили медицинской помощи должны быть снабжены системой связи, способной принимать и передавать сообщения.

#### 2. Противопожарное оснащение

Оснащение для полного тушения не менее 180 литров горящего бензина (это предполагает непрерывную подачу огнегасящего вещества, чтобы не только потушить возгорание, но и предотвратить появление повторных возгораний).

Инструменты для переворачивания опрокинувшегося автомобиля, т.е. тросы, крюки, длинные ломы.

Огнестойкая кошма для накрывания горящих объектов (2 м × 2 м минимум).

Огнестойкие перчатки с алюминиевым покрытием.

Кусачки или гидравлический инструмент для сгибания листового металла и другой специализированный инструмент для освобождения лиц, оказавшихся в поврежденном автомобиле.

#### 3. Оснащение для высвобождения

Автомобили вмешательства, используемых для высвобождения лиц из поврежденных автомобилей, должны иметь, как минимум, следующее оборудование:

- а) Режущее оборудование:
  - Лезвия, специально предназначенные для резки композитных материалов;
  - Гидравлическое оборудование:

- Ножницы комбинированные;
  - Расширитель;
  - Резак челюстной;
  - Цилиндр-домкрат;
  - Насос гидравлический;
  - Катушка с рукавами.
- б) Ручные инструменты:
- нож или стропорез на каждого члена группы для разрезания лямок ремней безопасности;
  - 1 пара больших ножниц для резки арамидного или углеродного полотна либо стеклоткани;
  - 1 монтировка;
  - 3 троса (5 м), рассчитанный на нагрузку до 3 тонн;
  - Набор метрических и дюймовых торцевых головок, накидных и рожковых гаечных ключей;
  - 1 комплект шлицевых и крестовых отверток;
  - 1 портативный электрический фонарь;
  - 1 пара защитных перчаток на каждого члена группы;
  - 1 пара хирургических перчаток на каждого члена группы;
  - 1 пара диэлектрических перчаток на каждого члена группы\*.
- в) Прочее оборудование:
- К.Е.Д.;
  - Воротник Шанца;
  - Иммобилизационный щит;
  - Вакуумный матрас;
  - Набор для извлечения, рекомендуемый ФИА (FIA extrication bag)\*\*.

*\* необходимо только на соревнованиях с участием автомобилей, на которых установлена система KERS.*

*\*\* необходимо только на соревнованиях с участием автомобилей, оборудованных соответствующей или совместимой системой извлечения пилота.*

#### Дополнение 4

### РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОСТАВЛЕНИЮ ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ

План обеспечения безопасности при проведении соревнований (далее План безопасности) обязателен для всех мероприятий и соревнований независимо от их статуса, если они проводятся в соответствии со Спортивным кодексом РАФ.

Ни одно соревнование не может быть начато до утверждения, согласования и введения в действие Плана безопасности. Все компенсирующие и влияющие на безопасность мероприятия, поименованные в Плане безопасности, должны быть выполнены во время, указанное в Плане безопасности и в полном объёме.

1. План безопасности **составляется организатором соревнования при участии** Комиссара по безопасности или Главного судьи (Руководителя гонки) и должен состоять как минимум из следующих разделов:

- а) Согласования. Для проведения любого соревнования рекомендуется наличие следующего перечня документов:
  - согласования с местной администрацией;
  - приказы по проведению соревнования и сопутствующих мероприятий;
  - распоряжения по работе служб или договоры с ними;
  - действующая Лицензия на трассу (для стационарных трасс, имеющих Лицензию РАФ).
- б) Схемы трассы. План безопасности должен содержать подробные схемы трасс или района проведения соревнования, с чётким расположением всех служб, перекрытий, зрительских зон, зон для прессы, заправочных зон, въездов и другой информации, влияющей на безопасность соревнования. Схема должна быть выполнена в разумных масштабах и быть хорошо читаема. Для трасс, имеющих Паспорт трассы, данный пункт должен содержать помимо прочего – копию действующего на момент соревнования Паспорта трассы.
- в) Графики работы служб и их контакты. Все службы, задействованные в обеспечении безопасности на соревновании, должны быть поименованы в Плане безопасности. Рекомендуется прописывать графики и дислокации их работы, способы их задействования и взаимодействия и контактную информацию (фамилии, должности, телефоны, позывные и т.д.). При наличии возможности, рекомендуется внесение остальных служб в данный раздел.
- г) Список официальных лиц и их контакты. Список официальных лиц как минимум должен содержать должности, фамилии и контакты официальных лиц. Рекомендуется внесение в этот раздел списков судей, с указанием их контактной информации и графика работы судейских пунктов.
- д) Программа соревнования. Программа соревнования как минимум должна содержать подробную информацию о времени и сроках проведения соревнования, месте проведения и возможных перемещениях соревнования, всех локальных мероприятиях, проводимых в рамках соревнования.
- е) Дополнительная информация. Данный раздел позволяет организатору указать любую другую дополнительную информацию о проводимом соревновании.

Любой из разделов может быть дополнен организатором, однако не рекомендуется допускать сокращение разделов.

2. План безопасности должен быть утвержден как минимум Руководителем гонки до начала мероприятия.
3. Для всех соревнований необходимо предоставление в Коллегию спортивных комиссаров соревнования к первому плановому заседанию утвержденного организатором Плана безопасности.
4. Минимум одна резервная копия согласованного Плана безопасности всегда должна находиться в Штабе соревнования (Пункте управления гонкой) в легкодоступном для официальных лиц месте на случай возникновения нештатных ситуаций.
5. При проведении крупных соревнований, в том числе международных, на которых обеспечение безопасности за пределами спортивной трассы входит в юрисдикцию местной администрации, специальных служб или проводится несколько смежных мероприятий на сопредельных территориях необходимо создание отдельного Плана взаимодействия при возникновении нештатных ситуаций.
6. При проведении соревнований на большой площади, либо при различных режимах безопасности в различных зонах, требующих указания специфики обеспечения безопасности в этих зонах, рекомендуется делать помимо основного и локальные Планы безопасности. В локальных планах безопасности должен быть указан, помимо прочего, порядок действий персонала при возникновении нештатной ситуации в этой зоне.
7. Весь персонал до начала соревнования должен быть осведомлен о порядке взаимодействия согласно Плану безопасности в части, их касающейся. Данная информация доводится до персонала соревнования путём проведения соответствующих обязательных брифингов или инструктажей.
8. Условия данного Дополнения не носят исключительный характер и могут быть усилены (но не ослаблены) действием дополнительных требований. Эти требования содержатся в утверждённых в установленном порядке локальных нормативных документах по отдельным дисциплинам с учётом их специфики.

## **Дополнение 5 ДЕЛЕГАТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ**

В соответствии с СК РАФ на соревнования, входящие в состав чемпионата, первенства и Кубка России может быть назначен делегат по безопасности. Данное Дополнение определяет его права и обязанности на соревнованиях.

### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Основной функцией делегата по безопасности является контроль от имени РАФ обеспечения безопасности в отношении зрителей, официальных лиц, спортсменов и прессы (согласование мест расположения прессы и безопасных точек для съёмки) при подготовке и проведении соревнования, а также контроль соблюдения регламентирующих документов РАФ, относящихся к вопросам обеспечения безопасности.
2. Делегат по безопасности назначается Комитетом трасс и безопасности из утверждённого Советом РАФ по спорту списка по согласованию с Комитетом по спортивной дисциплине. Делегат по безопасности назначается из числа спортивных судей по автомобильному спорту.
3. Указания делегата, входящие в его компетенцию, обязательны для исполнения организатором и судьями. Делегат по безопасности имеет право принимать окончательные решения по всем вопросам, связанным с обеспечением безопасности на соревновании.
4. Принимает участие в заседаниях Коллегии спортивных комиссаров при рассмотрении всех вопросов, связанных с обеспечением безопасности на соревновании.
5. Участвует в подготовке отчета об аварии, повлекшей за собой получение травм, госпитализацию пострадавших, значительные повреждения автомобиля или средств обеспечения безопасности трассы (или продемонстрировавшего эффективность таковых при аварии на большой скорости);
6. В качестве исключения один из спортивных комиссаров может совмещать свои функции с функциями делегата по безопасности.
7. Обеспечение делегата по безопасности необходимой для выполнения своих обязанностей информацией, а также беспрепятственным доступом в различные зоны проведения соревнования, осуществляется организатором на уровне работы Спортивных комиссаров.
8. По окончании соревнования готовит итоговый отчёт о выявленных недостатках в обеспечении мер безопасности и рекомендациях по их устранению. Отчёт направляется в Комитет трасс и безопасности и в Комитет по данной спортивной дисциплине, которые, после согласования, официально направляют его Организатору соревнования.
9. Делегат по безопасности даёт рекомендации по совершенствованию регламентации РАФ в области обеспечения мер безопасности на соревнованиях.

### **СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ФУНКЦИИ ДЛЯ СПОРТИВНЫХ ДИСЦИПЛИН С РАЗДЕЛЬНЫМ СТАРТОМ**

10. Помимо основных функций, указанных в общих положениях выше, делегат по безопасности исполняет специфические функции, относящиеся к спортивным дисциплинам с раздельным стартом:
  - а) контролирует обеспечение, техническое оснащение и правильность исполнения мер безопасности, применяемых на маршруте ралли и специальных участках;
  - б) информирует Руководителя гонки об обнаруженных недостатках в обеспечении мер безопасности на специальном участке, и принимает окончательное решение об отмене СУ в

случае, если обнаруженные недостатки не могут быть устранены до начала работы специального участка.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 10 К СПОРТИВНОМУ КОДЕКСУ РАФ

«Согласовано»		«Утверждено»
Советом РАФ по спорту		Советом РАФ
15.10.2019	С изменениями	30.10.2019

### ПОЛОЖЕНИЕ ОБ УГЛУБЛЁННОМ ТЕХНИЧЕСКОМ ОСМОТРЕ АВТОМОБИЛЕЙ, УЧАСТВУЮЩИХ В СОРЕВНОВАНИЯХ.

1. Углубленный технический осмотр может быть предусмотрен Регламентом Чемпионата, первенства или Кубка. Он производится во время заключительных проверок после финиша каждого этапа Чемпионата, Первенства или Кубка и представляет собой проверку соответствия техническим требованиям деталей двигателя, трансмиссии или подвески автомобиля, которая включает в себя:
  - контроль всех актуальных численных параметров (размер, вес, число элементов и др.), указанных в карте омологации или Технических требованиях (Приложения к КиТТ);
  - идентификацию деталей по внешнему виду (для деталей, изображения которых приведены в карте омологации);
  - контроль отсутствия запрещенной механической обработки деталей и иных запрещенных изменений в конструкции деталей, узлов и агрегатов.
  - при необходимости - контроль октанового числа и состава топлива (химический анализ).
2. Критерии, в соответствии с которыми те или иные автомобили должны быть подвергнуты процедуре углублённого технического осмотра, прописываются в Регламентах соответствующих соревнований.
3. Каждый Заявитель, автомобиль которого подлежит углубленному техническому осмотру, обязан предоставить автомобиль для заключительных проверок в место и время, указанное в дополнительном регламенте (предусмотренное Организатором). При проведении углубленного технического осмотра присутствие членов экипажа (Водителей) не является обязательным. Представителем Заявителя при проведении заключительных проверок считается лицо, представившее автомобиль на эти проверки, независимо от наличия его предварительной регистрации в качестве представителя.

Заявитель обязан предоставить в распоряжение Технического делегата РАФ необходимое количество персонала и инвентарь для проведения демонтажных работ.

Углубленный технический осмотр должен проводиться под контролем Технического делегата РАФ и включать проверку сохранности идентифицирующих маркировок и проверки, указанные в пункте 1 данного Положения. В случаях, когда углубленный технический осмотр проводится вследствие протеста, объем проверок определяется Техническим делегатом РАФ в зависимости от содержания протеста.

Автомобили, сборка агрегатов которых была ранее произведена под контролем Технического делегата РАФ, подлежат только проверке на предмет сохранности установленных после такой сборки идентифицирующих маркировок (пломб).
4. Проведение углубленного технического осмотра может быть отложено решением Спортивных комиссаров этапа соревнования по письменному заявлению Заявителя или в иных случаях, в том числе в случае наличия протеста.

В случаях, когда проведение углубленного технического осмотра отложено, на все автомобили, в отношении которых принято такое решение, наносятся идентифицирующие маркировки (пломбы), тип которых и способ нанесения определяются Техническим делегатом РАФ и должны обеспечивать невозможность воспроизведения пломб в случае их повреждения. Маркировки (пломбы) накладываются таким образом, чтобы исключить вмешательство в агрегаты, подлежащие контролю, без нарушения

## ПРИЛОЖЕНИЕ 10 К СПОРТИВНОМУ КОДЕКСУ РАФ

сохранности маркировок (пломб).

Номер пломбы вписывается в Технический Паспорт Спортивного Автомобиля с указанием пломбируемого узла или агрегата.

Пломбированию подлежат: двигатель (клапанные крышки, масляный, поддон, привод ГРМ, турбина) и агрегаты трансмиссии (КПП, раздаточная коробка, передний и задний редукторы).

Маркировка (пломбирование) агрегатов автомобиля может производиться так же по заявлению Заявителя в случаях, когда сборка агрегатов после углубленного технического осмотра производится под контролем Технического делегата РАФ.

Протокол пломбирования подписывается Техническим делегатом РАФ и представителем Заявителя лицом, ответственным за техническое состояние автомобиля. Технические делегаты РАФ ведут учет опломбированных автомобилей и агрегатов, в том числе учет участия этих автомобилей и применения агрегатов на этапах Чемпионата и Кубка.

5. Отложенный в соответствии с пунктом 4 Положения углубленный технический осмотр проводится в соответствии с пунктом 3 Положения, за следующим исключением: агрегаты могут быть представлены участником для проверки в демонтированном виде, отдельно от автомобиля, но в любом случае маркировки (пломбы) должны оставаться неповрежденными.

Отложенный углубленный технический осмотр проводится Техническими делегатами РАФ, уполномоченными соответствующими видовыми Комитетами РАФ, в сроки, установленные Регламентами официальных соревнований, или решениями видовых комитетов РАФ, но не позднее 31 октября 2013 года 2-х недель после окончания последнего этапа чемпионата, кубка первенства или иного многоэтапного официального соревнования.

6. Срок проведения отложенного углубленного технического осмотра автомобиля, в отношении которого принято такое решение, устанавливается, как правило, по окончании всех соревнований, в которых участвует данный автомобиль в текущем сезоне, за исключением случаев:

- когда имеется протест на техническое состояние данного автомобиля, затрагивающий узлы и агрегаты, указанные в пункте 1 Положения;
- когда Участник не может гарантировать сохранности идентифицирующих маркировок (пломб), например, в случае участия опломбированного автомобиля в соревнованиях за рубежом;
- когда у Участника возникает необходимость произвести демонтаж и разборку опломбированных агрегатов до окончания многоэтапного соревнования.

В случае проведения отложенного углубленного технического осмотра вследствие протеста он может быть произведен в срок, отличный от срока, указанного в абзаце первом настоящего пункта, при условии внесения протестующим участником залога, покрывающего расходы на проведение углубленного технического осмотра и разумные расходы на восстановление (подготовку) агрегатов после их демонтажа и разборки. Сумма залога определяется спортивными комиссарами при принятии протеста к рассмотрению и передается Организатору для дальнейшего денежного перевода в РАФ.

В иных случаях углубленный технический осмотр может быть произведен в срок, отличный от срока, указанного в первом абзаце настоящего пункта, по заявлению заинтересованного участника при условии погашения этим участником всех расходов на проведение углубленного технического осмотра, сумма которых определяется Техническим делегатом РАФ, уполномоченным на проведение углубленного технического осмотра.

При установлении сроков проведения отложенного углубленного технического осмотра принимается во внимание предстоящее участие автомобиля в соревнованиях,

## ПРИЛОЖЕНИЕ 10 К СПОРТИВНОМУ КОДЕКСУ РАФ

таким образом, чтобы участник располагал достаточным временем на подготовку двигателя и трансмиссии автомобиля после их демонтажа и разборки.

7. По результатам углублённого технического осмотра составляется протокол, который подписывается Техническим Делегатом РАФ, уполномоченным на проведение углублённого технического осмотра, и Представителем Заявителя, а также Представителем подателя протеста (в случае осмотра по протесту). Технические делегаты ведут учёт осмотренных автомобилей (их агрегатов) и ведут учёт соответствующих протоколов.
8. Решение по результатам углубленного технического осмотра принимается Спортивными комиссарами этапа, а в случае проведения отложенного углубленного технического осмотра – соответствующим видовым комитетом РАФ.

В случае несоответствия автомобиля техническим требованиям, равно как и установленного факта нарушения или подделки идентифицирующих маркировок, на Водителя и Заявителя может быть наложено

следующее наказание:

- Спортивными комиссарами этапа – исключение;
- Видовым комитетом РАФ – аннулирование результатов, полученных на этапе (этапах) Чемпионата или Кубка.

В последнем случае могут быть аннулированы результаты, полученные этим Водителем и Командой на всех этапах Чемпионата и Кубка, где был заявлен автомобиль, не соответствующий техническим требованиям, при условии, что углубленный технический осмотр этого автомобиля на указанных этапах не производился, а после этих этапов произведен впервые.

В случае аннулирования результатов начисление очков в Чемпионате и Кубке производится исходя из итоговых классификаций этапов, установленных без учета аннулированных результатов.

«Согласовано»

Совет РАФ по спорту

17.09.2017

13.11.2018

«Утверждено»

Совет РАФ

15.12.2017

29.11.2018

С изменениями

## Положение об аттестации спортивных судей

### 1. Общие положения

- 1.1.** Аттестация спортивных судей – это проводимая в установленном законодательством порядке оценка квалификации спортивных судей, определяющая возможность осуществления трудовой функции спортивного судьи в зависимости от статуса соревнований, а также возможность повышения или подтверждение судейской квалификационной категории.
- 1.2.** Настоящее «Положение об аттестации спортивных судей» разработано в соответствии со ст.16, п. 3 Федерального закона о физической культуре и спорту № 329-ФЗ от 4 декабря 2007 года, «Положением о спортивных судьях» (Приказ Министерства спорта Российской Федерации от 28 февраля 2017 г. № 134 (вступил в силу 13.06.2017), с изменениями, внесенными приказом Минспорта России от 13 февраля 2018 г. № 123 (действует с 26 марта 2018 г.) «Квалификационными требованиями к спортивным судьям» (далее КТСС), а также Спортивным кодексом РАФ (далее СК РАФ) и «Положением о Комитете официальных лиц и судейства» Российской автомобильной федерации (далее КОЛиС).
- 1.3.** Аттестации подлежат все спортивные судьи по автомобильному спорту в установленные сроки.
- 1.4.** Сроки проведения аттестации:
- 1.4.1.** Спортивные судьи третьей (далее 3К) проходят аттестацию через год после ее присвоения. Срок действия аттестации – один год.
- 1.4.2.** Спортивные судьи второй категории (далее 2К) и первой категорий (далее 1К) проходят аттестацию через два года после присвоения. Срок действия аттестации – два года.
- 1.4.3.** Спортивные судьи всероссийской категории (далее ВК) проходят аттестацию через четыре года после присвоения. Срок действия аттестации – четыре года.

### 2. Аттестационная комиссия

- 2.1.** Аттестацию спортивных судей проводит аттестационная комиссия.
- 2.2.** Образование и состав аттестационной комиссии.
- 2.2.1.** Аттестацию спортивных судей 1К (кроме судей – кандидатов на ССВК), 2К, 3К проводит аттестационная комиссия, назначаемая аккредитованными региональными федерациями в лице региональных коллегий судей (далее РКС).

- 2.2.2. Аттестацию судей ВК и судей 1К, претендующих на присвоение ВК, проводит аттестационная комиссия, назначаемая КОЛиС (далее – Аттестационная комиссия КОЛиС).
- 2.2.3. Аттестационная комиссия КОЛиС может проводить аттестацию судей 2К и 3К и кандидатов на присвоение 3К в случае их участия в семинаре, проводимом непосредственно КОЛиС, программой которого запланирована сдача квалификационных зачетов для всех спортивных судей.
- 2.2.4. В состав аттестационных комиссий включаются судьи ВК и 1К, как правило, из числа членов КОЛиС и РКС.

### 2.3. Порядок работы аттестационной комиссии.

- 2.3.1. Заседания аттестационной комиссии созываются председателем КОЛиС или РКС.
- 2.3.2. Заседания аттестационной комиссии проводятся не реже 1 раза в три месяца.
- 2.3.3. Заседания, как правило, назначаются в дни, когда проходят теоретические занятия со спортивными судьями (семинары, тренинги и др.), программой которых предусмотрена сдача квалификационного зачета, необходимого для прохождения аттестации.
- 2.3.4. Спортивные судьи на момент прохождения аттестации должны иметь выполнение требований к прохождению практики судейства с оценкой не ниже "хорошо", в соответствии с КТСС.

## 3. Подготовка к аттестации

3.1. В соответствии с «Положениями о спортивных судьях» и «КТСС» для успешного прохождения аттестации спортивный судья обязан:

- выполнить нормы по практике спортивного судейства,
- выполнить требования по теоретической подготовке
- сдать квалификационный зачет.

3.2. Требования к практике спортивного судейства:

- 3.2.1. К зачету по практике судейства принимается спортивное судейство официальных соревнований по автомобильному спорту, включенных в Единый календарный план межрегиональных, всероссийских и международных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий (далее ЕКП) и в календарные планы физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий субъектов РФ и муниципальных образований.
- 3.2.2. Практика судейства (судейские должности, статус и количество соревнований) должна соответствовать КТСС. ~~Учитывается только практика, оцененная на «хорошо» или «отлично».~~

3.3. Требования к теоретической подготовке.

- 3.3.1. К зачету по теоретической подготовке принимаются теоретические занятия (семинары, тренинги, вебинары, коллоквиумы, брифинги), проводимые в соответствии с КТСС.
- 3.3.2. Судьи ВК и 1К - кандидаты на присвоение ВК в качестве участника проходят подготовку на теоретических занятиях, проводимых КОЛиС, а в качестве лектора - на семинарах, проводимых КОЛиС или РКС. Судьи 1К, 2К, 3К, кандидаты на присвоение 3К, ЮС и кандидаты на присвоение ЮС проходят подготовку на теоретических занятиях, организуемых РКС, или КОЛиС, если их участие предусмотрено Программой таких занятий.

- 3.3.3. На каждое теоретическое занятие (~~тренинг, семинар~~) РКС или КОЛис составляет Программу семинара, по типовой форме которой разработанной КОЛис. Методические материалы занятия должны быть утверждены КОЛис, а программа согласована КОЛис и опубликованы на сайте РАФ. *(перенос этого пункта из 3.4.8.)*
- 3.3.4. Количество теоретических занятий в качестве участника для спортивных судей всех квалификационных категорий - не менее одного в каждый год судейской деятельности.
- 3.3.5. Количество теоретических занятий в качестве лектора для спортивных судей всех квалификационных категорий, за исключением ЗК и ЮС - не менее одного в течение 2 лет судейской деятельности.
- 3.3.5.1. К зачету участия в теоретических занятий в качестве лектора спортивным судьям 2К и 1К (1К - кроме кандидатов на присвоения ВК) могут быть приняты разработанные ими методические материалы по подготовке и повышению квалификации спортивных судей: презентации, тезисы для методичек, тестовые вопросы, задания для тренингов, тексты, подборка видеоматериалов с инцидентами и проведение брифингов старшими судьями непосредственно на соревновании. Объем работы устанавливается соответствующей коллегией судей, и при удовлетворительном результате идет в зачет. Брифинги засчитываются ~~только~~ при наличии письменного отчета об их проведении, который направляется в региональную коллегию судей, и по запросу в КОЛис. При этом в Книжке спортивного судьи делается запись «Лектор теоретического занятия», которая заверяются подписью руководителя гонки печатью (при наличии) соответствующей федерации.
- 3.3.6. Количество теоретических занятий (академических часов) и форма их проведения в качестве участника и лектора соответствует КТСС. ~~Продолжительность теоретических занятий (количество часов) в каждый год судейской деятельности для ВК и 1К кандидатов на присвоение ВК, в качестве участника не менее 6 часов, в качестве лектора не менее 2-х часов.~~
- 3.3.7. ~~Продолжительность теоретических занятий (количество часов) в каждый год судейской деятельности для судей 1К и 2К в качестве участника – не менее 6 часов, в качестве лектора для 1К не менее 2-х часов, для 2К не менее 1 часа.~~
- 3.3.8. ~~Продолжительность теоретических занятий (количество часов) в каждый год судейской деятельности для ЗК и кандидатов на присвоение ЗК в качестве участника – не менее 6 часов.~~
- 3.4. Требования к сдаче квалификационного зачета.
- 3.4.1. Проверка знаний спортивного судьи проводится в форме квалификационного зачета.
- 3.4.2. Требования к сдаче квалификационного зачета (экзамена) для присвоения (подтверждения) квалификационной категории спортивного судьи соответствует КТСС.
- 3.4.3. Квалификационный зачет, как правило, включается в программу теоретического занятия, проводимого (~~семинара, тренинга~~) РКС или КОЛис. ~~и проводится аттестационной комиссией.~~
- 3.4.4. Допускается сдача квалификационного зачета с использованием видеоконференции или телеконференции.
- 3.4.5. Квалификационный зачет проводится по тестам и заданиям, утвержденным КОЛис.

- 3.4.6.** Для судей ВК и 1К – кандидатов на присвоение ВК, квалификационный зачет проводится КОЛис в два этапа:
- первый – письменный тест или выполнение письменного задания;
  - второй – собеседование по практическому судейству (проверка навыков и умений применять регламентирующие документы на практике – судействе соревнований), которое проводит аттестационная комиссия КОЛис.
- 3.4.7.** Для судей 1К, 2К, 3К и кандидатов на присвоение 3К – квалификационный зачет проводится в виде письменного теста, или выполнения письменного задания.
- 3.4.8.** На каждое теоретическое занятие (тренинг, семинар) РКС или КОЛис составляет Программу семинара, типовая форма которой разрабатывается КОЛис. Методические материалы занятия должны быть утверждены КОЛис, а программа согласована КОЛис и опубликованы на сайте РАФ.
- 3.4.9.** По результатам квалификационного зачета выставляется оценка «зачет» или «незачет» и при необходимости указывается дисциплина или группа дисциплин.
- 3.4.10.** Сдача квалификационного зачета оформляется протоколом с указанием результатов тестирования (см. Приложение №2), заверяется подписью ответственного спортивного судьи, принимающего квалификационный зачет, кандидатура которого заранее согласовывается с КОЛис (для 3К и ЮС – кандидатура принимающего зачет согласовывается с РКС).
- 3.5.** В случае неудовлетворительного результата повторная сдача квалификационного зачета допускается не ранее, чем через 1 месяц и при условии прохождения дополнительного теоретического занятия.

#### 4. Проведение аттестации

- 4.1.** Аттестация на получение (подтверждение) судейской категории проводится на основании личного обращения судьи. Спортивный судья должен в день аттестации предоставить в аттестационную комиссию «Книжку спортивного судьи» для проверки.
- 4.2.** Данные о практике судейства, теоретических занятиях и квалификационном зачете проверяются на основании записей в «Книжке спортивного судьи». При этом проверяется соответствие содержащейся в этих документах информации КТСС, ЕКП, другим календарным планам, регламентам соревнований, итоговым протоколам и Форме 2С.
- 4.3.** Решение об аттестации принимается голосованием всех членов аттестационной комиссии, большинством голосов.
- 4.4.** Результат аттестации оформляется Протоколом аттестационной комиссии за подписью всех членов комиссии. (см. Приложение №1)
- 4.5.** Решение о подтверждении судейской категории, на основании Протокола аттестации, оформляется издается Приказом по РАФ (или РСФ, в зависимости от категории), который заверяется печатью и подписью руководителя или должностного лица, уполномоченного РАФ (РСФ) о подтверждении результатах аттестации, в течении 10 рабочих дней со дня проведения аттестации. Датой аттестации является дата Приказа. Приказ публикуется на информационном ресурсе РАФ (РСФ), копия (выписка) выдается на руки судье по его запросу. Запись о результатах аттестации вносится в «Карточку учета судейской деятельности» и «Книжку спортивного судьи».

(с) Комитет официальных лиц и судейства

**4.6.** В случае если судья по объективным причинам не может выполнить требования аттестации в установленный срок, КОЛиС (или РКС) может отложить срок его очередной аттестации, но не более чем на 9 месяцев. Если и при прошествии этого срока судья не прошел аттестацию на подтверждение квалификационной категории, КОЛиС (или РКС) вправе инициировать процесс лишения его квалификационной категории.

Приложение № 1. Образец Протокола аттестации

Приложение № 2. Образец Протокола сдачи квалификационного зачета.

«Согласовано»  
Совет РАФ по спорту  
29.01.2019

«Утверждено»  
Совет РАФ  
22.02.2019

## РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ И СЕРТИФИКАЦИИ ГОНОЧНЫХ ТРАСС ДЛЯ КАРТИНГА В РОССИИ

### 1. Цель

Данные Рекомендации по подготовке и сертификации гоночных трасс для картинга, подготовленные Комитетом трасс и безопасности совместно с Комитетом картинга, относятся ко всем постоянным и временным трассам картинга на территории Российской Федерации. Ими также следует руководствоваться создателям новых трасс.

Эти Рекомендации будут использоваться инспекторами РАФ при решении вопроса о возможности включения соревнований на трассах картинга в календарь РАФ.

Требования к трассе со стороны инспекторов РАФ будут основываться на изучении чертежей трасс и адаптации данных Рекомендаций к каждому конкретному случаю.

РАФ оставляет за собой право вносить изменения в данные Рекомендации в любой момент, при этом вопросы обеспечения безопасности являются в любом случае первостепенными.

### 2. Определения

**Гоночная дорожка** – дорожка, специально построенная или приспособленная для проведения соревнований. Гоночная дорожка ограничивается краями гоночного полотна.

**Длина трассы** – измеряется по средней линии и определяется с точностью до 1 метра. Вычисляется как среднее арифметическое значение измерений на месте длины левого и правого края гоночной дорожки, ограниченной белыми линиями. Средняя линия гоночной дорожки расположена посередине между левым и правым краем гоночной дорожки, ограниченной белыми линиями.

**Закрытый парк** – огороженная зона, расположенная в непосредственной близости от трассы и находящаяся под постоянным контролем официальных лиц соревнования. Доступ в эту зону запрещён для зрителей, а регламентом могут устанавливаться дополнительные ограничения на доступ в закрытый парк представителей участников и иных лиц.

**Зона взвешивания** – зона, прилегающая к парк-стоянке и трассе, предназначенная для сбора картов после окончания заезда для процедуры взвешивания. Могут устанавливаться ограничения на доступ в зону взвешивания.

**Зона схода** – поверхность, длина которой специально рассчитана, служащая для замедления карта, покинувшего пределы гоночной дорожки.

**Инспекция** – выезд инспектора с целью разработки рекомендаций, проверки или одобрения работы, выполненной на базе этих рекомендаций, а также для проверки всех условий безопасности и готовности служб, необходимых для проведения соревнования.

**Лицензия** – сертификат, свидетельствующий о том, что трасса проинспектирована и одобрена РАФ, и что на трассе предусмотрены все условия, при которых на ней могут проводиться определённые категории её лицензии соревнования.

**Ограждение** – препятствие, как правило, недеформируемое, используемое для безопасного удержания карта, покинувшего пределы трассы.

**Парк-стоянка** – площадка, отведённая для обслуживания, ремонта и хранения картов во время соревнования. Организатор может устанавливать ограничения на доступ в парк-стоянку автомобилей и зрителей.

**Поворот** – значительное изменение направления гоночной дорожки, как правило, по радиусу с внутренней и наружной её сторон.

**Поресбрик** – сооружение, устанавливаемое непосредственно за краями гоночного полотна, обычно в поворотах и на выходе из них, предназначенное для предотвращения повреждения обочин и выезда картов за пределы гоночной дорожки.

**Прямая** – участок трассы между двумя соседними поворотами

**Стартовая решётка** – место для построения картов в стартовом порядке. Разметка стартовой решётки располагается в парк-стоянке при выезде на трассу, а также на стартовой прямой. Могут устанавливаться ограничения доступа на стартовую решётку.

**Трасса** – дорога или специально построенное, или подготовленное гоночное полотно с характерными сооружениями, используемая для соревнований.

**Энергопоглощающее ограждение** – специально сконструированное ограждение, как правило деформируемое, для частичного или полного рассеивания кинетической энергии карта при столкновении с ним.

### 3. Процедура одобрения новых или модификаций существующих трасс

**3.1.** Разработчики новой трассы, на которой планируется проведение национальных соревнований, должны представить на рассмотрение в региональную федерацию (отделение) РАФ, где расположена трасса, исчерпывающее досье, содержащее планы и спецификации, для представления его на утверждение в РАФ (см. требования к досье в Дополнении 1).

**3.2.** Изучение досье новой трассы сопровождается внесением в РАФ единовременного установленного взноса за анализ и выдачу предварительных рекомендаций по проекту новой трассы. Таким взносом сопровождается и каждая заявка на рассмотрение изменений существующей трассы.

**3.3.** РАФ после изучения индивидуальных особенностей каждого запроса выдает необходимые рекомендации по совершенствованию проекта и получает информацию о каждом шаге его реализации через региональную федерацию (отделение) РАФ.

**3.4.** На месте инспекция проводится инспекторами, как минимум предварительная и финальная инспекции, а также промежуточные инспекции по необходимости.

Для постоянных трасс финальная инспекция должна быть проведена не позднее, чем за 30 дней до начала первого соревнования года на данной трассе. При этом все работы, связанные с трассой, стационарными сооружениями и средствами безопасности, должны быть выполнены в соответствии с требованиями РАФ.

Для временных трасс досье должно быть направлено в РАФ не позднее 90 дней до начала первого на этой трассе соревнования. Дата финальной инспекции определяется РАФ в каждом конкретном случае отдельно.

Для трасс в закрытых помещениях заключительная инспекция должна быть выполнена не позднее 5 дней до первого дня первого запланированного официального соревнования.

**3.5.** Указанная выше процедура также является обязательной для трасс, на которых проводится генеральная реконструкция или модификация. Любые изменения трассы или средств безопасности, которые не были представлены на рассмотрение в РАФ, могут явиться основанием для того, чтобы признать трассу непригодной для проведения соревнований.

### 4. Инспекции

**4.1.** Инспекции являются обязательными для:

4.1.1. Новых трасс, которые будут впервые использоваться для проведения соревнований.

4.1.2. Получения, продления или возобновления лицензии на трассу.

- 4.1.3. Трасс, подвергшихся значительным изменениям или модификациям в конфигурации или сооружениях безопасности, до того, как они могут быть использованы для соревнований, а также при повышении действующей категории лицензии.
- 4.1.4. Временных трасс каждый год перед проведением на трассе первого официального соревнования в текущем году.
- 4.1.5. Ежегодно трасс, проводящих соревнования статуса чемпионата и первенства России.
- 4.2.** Инспекции также могут назначаться в других случаях по решению Совета РАФ по спорту, Комитета трасс и безопасности или Комитета картинга, по запросу представителей трассы, направленного в РАФ через региональную федерацию (отделение) РАФ.
- 4.3.** Порядок проведения инспекции
- 4.3.1. Инспекторы назначаются Комитетом трасс и безопасности или его Председателем, из списка инспекторов, утвержденного Советом РАФ по спорту.
- 4.3.2. Инспекторы должны сопровождаться по трассе представителями региональной федерации (отделения) РАФ и владельцев (арендаторов) трассы. Без их согласия инспекция не может быть проведена.
- 4.3.3. Перед проведением инспекции назначенный инспектор должен иметь возможность предварительно изучить досье на трассу (см. Дополнение 1) и планы всех предстоящих работ. В случае с инспекцией уже ранее сертифицированной трассы должен быть представлен Паспорт и схема трассы и все соответствующие документы. Заверенное инженером строительной специальности подтверждение прочностных характеристик строений, относящиеся к сооружениям безопасности трассы, должно быть представлено в обязательном досье, направляемом региональной федерацией (отделением) в РАФ. Невыполнение этих условий может привести к санкциям и / или отмене инспекции.
- 4.3.4. Пребывание на трассе во время инспекции представителей прессы не разрешается. Представители региональной федерации (отделения) РАФ и трассы несут ответственность за то, чтобы лица, чье присутствие не является обязательным, ни в коем случае не препятствовали инспекторам выполнять свои обязанности. Во время инспекции не разрешается движение спортивной техники или любого транспорта по трассе, за исключением тех случаев, когда она используется для движения общественного транспорта.
- 4.3.5. Оплата инспекционной поездки за каждую проинспектированную трассу осуществляется по утверждённым РАФ расценкам. В эту сумму не входят расходы на проезд, питание и проживание инспекторов на месте пребывания, которые должны быть сразу же оплачены владельцами (арендаторами) трассы или региональной федерацией (отделением) РАФ.
- 4.4.** Отчёты инспекторов представляются на рассмотрение в Комитет трасс и безопасности. Официальными считаются отчёты, направленные РАФ в Региональную федерацию (отделение) РАФ.

## **5. Выводы инспекции**

- 5.1.** После того, как отчёт об инспекции официально отсылается в региональную федерацию (отделение) РАФ, где находится трасса, эта региональная федерация (отделение) РАФ имеет максимум три недели для направления в РАФ комментариев по данному отчёту. В случае отсутствия каких-либо возражений в установленные сроки, отчёт считается окончательным, а план проведения необходимых усовершенствований – принятым.

Однако если по истечении трехнедельного периода между инспектором и региональной федерацией (отделением) РАФ остаются разногласия относительно любого пункта отчёта, окончательное решение по проблеме принимается Председателем Комитета трасс и безопасности.

5.2. В случае неисполнения работ в соответствии с утверждённым планом, проведение соревнования на трассе будет запрещено.

РАФ уполномочена разрешить проведение любых соревнований национального уровня на трассе или запретить их, в том случае, если указания инспектора не были выполнены.

Если трасса имеет более чем одну конфигурацию, то разрешение на использование касается только той, которая подверглась инспекции.

Трассы, принятые для проведения соревнований, включаются в Всероссийский спортивный календарь РАФ только в той конфигурации и с теми сооружениями, которые обозначены в плане, представленном в РАФ, и которые одобрены инспектором РАФ. Максимальный срок действия лицензии составляет три года с момента проведения финальной инспекции.

## 6. Категории лицензий

Лицензия на трассу удостоверяет, что на трассе созданы необходимые минимальные условия безопасности для проведения на ней соревнований по картингу соответствующего статуса.

Выдача лицензии является одним из условий включения соревнования на трассе в Всероссийский спортивный календарь РАФ, однако наличие лицензии на трассу не может само по себе гарантировать включение соревнований на этой трассе в Всероссийский спортивный календарь РАФ.

Статус соревнования	Категория лицензии на трассу				
	А	В	С	Д	Е
чемпионат России первенство России					
Кубок России чемпионат федерального округа первенство федерального округа					
Другие всероссийские соревнования чемпионат субъекта РФ первенство субъекта РФ Кубок субъекта РФ					
чемпионат муниципального образования первенство муниципального образования					
Традиционные соревнования Соревнования на трассах в закрытых помещениях					

## 7. Концепция трассы картинга

### 7.1. Общие положения

Целью данной статьи является помощь разработчикам в определении основных характеристик проекта трассы для последующего его представления в РАФ (см. статью 3.1.).

Лица, ответственные за создание и эксплуатацию трассы, должны обеспечить выполнение требований местных органов власти и получить их официальное одобрение.

### 7.2. План трассы

Форма гоночной дорожки в плане не является предметом ограничений, однако РАФ может рекомендовать изменить конфигурацию для повышения зрелищности соревнований и исходя из практической целесообразности.

Перед началом строительства новой трассы или реконструкции существующей, необходимо подготовить чертёж трассы в компьютерной программе «AutoCAD» (формат файла с расширением dwg или dxf) в масштабе 1:500. На чертеже трассы должны быть отмечены:

- общая конфигурация, используемые срезки и варианты конфигурации;
- направление движения;
- поребрики, зоны схода, ограждения первой линии защиты;
- здания и сооружения; судейские посты;
- сервисные дороги, подъездные пути и пути эвакуации;
- расположение стартовой решётки, въезд на трассу и съезд с неё;
- пути доступа на трассу аварийно-спасательных служб и мест их стоянки;
- расположение медицинского кабинета или медицинского центра;
- расположение парк-стоянки с размеченными местами для участников, сервисного и закрытого парка.

Для всех трасс, планирующих принимать соревнования со статусом, соответствующим категориям лицензий «А», «В» и «С» наличие такого чертежа трассы является обязательным.

РАФ проводит компьютерную симуляцию, результатами которой будут являться рекомендации по совершенствованию проекта в части расположения ограждений и размеров зон схода, поребриков, расположения въезда на трассу и съезда с неё, а также иные рекомендации.

**7.3. Ёмкость трассы и максимальное число участников:**

Ширина трассы (м)	Минимальная ширина трассы		
	6 м	7 м	8 м
600 - 650	22	24	26
651 - 750	24	26	28
751 - 850	28	30	32
851 - 1000	32	34	36
> 1000	-	38	40

Меньшая ёмкость трассы может быть установлена в зависимости от длины стартовой решётки. Инспектор РАФ может рекомендовать уменьшить число картов, которые могут принять старт на конкретной трассе по отношению к указанному выше количеству.

**7.4. Характеристики трассы:**

- 7.4.1. Длина. Максимальная длина трассы не должна превышать 1700 м. Для новых трасс минимальная длина не менее 800 м, а для существующих – по паспорту трассы.
- 7.4.2. Ширина. Для новых трасс категорий «А», «В» и «С» минимальная ширина 8 м, для остальных 7 м, максимальная 12 м. Для существующих трасс – в соответствии с паспортом трассы.
- 7.4.3. Уклон. Продольный уклон не более 5%, поперечный уклон не более 10%
- 7.4.4. Стартовая прямая. Для новых трасс минимальная длина стартовой прямой должна быть не менее 100 м (рекомендуется 130 м), ширина стартовой прямой не менее 8 м.
- 7.4.5. Первый поворот. Ширина трассы минимум 8 м не должна уменьшаться до выхода из первого поворота по гоночной траектории, а сам поворот быть ходовым настолько, насколько это возможно.

- 7.4.6. Смежные участки трассы должны иметь расстояние не менее 14 м, а для скоростных участков трассы не менее 20 м. При этом может потребоваться защитное ограждение, разделяющее встречные направления движения.
- 7.4.7. Сооружения над трассой. Не должно быть постоянных или временных конструкций над гоночной дорожкой на высоте ниже 3 м.

## **8. Меры безопасности**

### **8.1. Поверхность трассы**

Поверхность гоночной дорожки на всём протяжении должна быть асфальтовой.

Поверхность должна быть ровной и однородной, без стыков, волн и других дефектов покрытия. Также должны предприниматься меры по предотвращению образования луж на поверхности во время дождя. Рекомендуется дренажный уклон поверхности гоночной дорожки не менее 2,5%.

Обочины не должны иметь значительного перепада высоты на протяжении 10 м от гоночной дорожки.

Края гоночной дорожки должны быть обозначены линиями шириной не менее 100 мм белой или жёлтой краской.

### **8.2. Линия старта:**

Белая линия, наносится на поверхность гоночной дорожки под углом 90 градусов к её краям. Линия старта также может быть линией финиша.

### **8.3. Линия финиша (линия хронометража):**

Белая линия, наносится на поверхность гоночной дорожки под углом 90 градусов к её краям, момент прохождения через которую хронометрируется.

### **8.4. Съезд с трассы**

Должна быть предусмотрена достаточная зона замедления для безопасного съезда карта с трассы. Рекомендуется предусмотреть шикану для снижения скорости съезжающих с трассы картов. Дорожка съезда с трассы должна быть шириной 1,5-2,5 м. Ремонтная зона должна быть шириной не менее 3 м и отделена от основной трассы защитным барьером.

### **8.5. Кромки трассы, обочины и зоны схода**

По всей длине с обеих сторон края гоночной дорожки должны быть ограничены обочинами минимальной шириной 1,8 м и имеющих ровную поверхность.

Обочины должны быть очищены от камней и других препятствий и покрыты преимущественно газонной травой на ширину не менее 1 м. Они должны быть продолжением продольного профиля трассы, без ступенек между кромкой трассы и обочиной. Любые горизонтальные переходы должны быть максимально плавными и постепенными.

Зона схода – участок поверхности между обочиной и первой линией защиты. По своим свойствам этот участок должен быть таким же, как обочина или с более рыхлой поверхностью. Зона схода как правило выравнивается в уровень с обочиной, однако если присутствует обратный уклон, то он не должен превышать 5% на длине в 10 м. При положительном уклоне зоны схода, он не должен превышать 10% на длине в 10 м.

### **8.6. Повороты**

Внутри поворотов должны быть уложены поребрики для предотвращения выезда картов на обочину поворота.

### **8.7. Поребрики на выходе из поворотов**

Ширина поребриков на выходе из поворотов должна быть от 300 мм до 500 мм. Поверхность может иметь форму гребёнки. Обратный угол поребрика по отношению к гоночной дорожке не

должен превышать 5 градусов. Рекомендуется использовать спецификацию поребриков по требованиям СИК-FIA.

### 8.8. Поребрики внутри поворотов

Ширина поребриков внутри поворотов должна быть от 300 до 550 мм. Поверхность должна быть гладкой, а также должна образовывать угол подъёма от 15 до 20 градусов. Рекомендуется устанавливать дренажные лотки в апексах поворотов для предотвращения скопления воды. Примыкание обочины к поребрику должно осуществляться по его верхней части без ступеньки. Рекомендуется использовать спецификацию поребриков по требованиям СИК-FIA.

## 9. Расположение структур безопасности

- 9.1. Основной и оптимальной формой защиты является предоставление достаточного пространства для эффективного замедления карта, покинувшего по каким-либо причинам гоночную дорожку. Это пространство обозначается как зона схода, её размеры определяются исходя из динамики движения картов на том или ином участке трассы. РАФ даёт свои рекомендации по размерам и спецификации зон схода на основании компьютерной симуляции конфигурации.
- 9.2. Разделяющие ограждения и улавливающие сетки устанавливаются в тех местах, где смежные гоночные дорожки расположены близко друг к другу и существует опасность выезда картов или пересечение ими соседних дорожек.
- 9.3. Любые структуры перед первой линией защиты должны быть легко разрушаемые в случае удара. Если невозможно удаление опасных структур, они должны быть надёжно защищены структурами безопасности.

## 10. Типы структур безопасности

### 10.1. Энергопоглощающие структуры

Предназначены для поглощения и рассеивания энергии удара карта с минимальными повреждениями для самого карта и спортсмена. Энергопоглощающие ограждения должны устанавливаться перед жёсткими структурами с зазором не менее 300 мм.

#### 10.1.1. Шинные ограждения

Шинное ограждение должно состоять из шин легковых автомобилей, по возможности, одного типоразмера. Не допускаются шины от полноприводных и грузовых автомобилей. Шины должны быть скреплены между собой болтами диаметром 4 мм с шайбами диаметром 25 мм или пластиковыми лентами в вертикальные стопки, а сами стопки также соединены между собой в гибкое ограждение. Болты и гайки не должны выступать за габарит ограждения. Минимальная высота шинного ограждения 600 мм. Торцев (начало) шинного ограждения должен иметь форму закругления по радиусу и не выступать против хода движения. Рекомендуется использовать конвейерную ленту вместе с шинным ограждением и соединением их между собой болтами с круглой головкой.

Шинное ограждение не должно фиксироваться в землю и иметь возможность свободного движения назад в случае удара. Рекомендуется скреплять шины между собой в соответствии с требованиями СИК-FIA.

#### 10.1.2. Пластиковые блоки

Пластиковые блоки могут использоваться в качестве поглощающих энергию удара ограждений в определённых местах по разрешению инспектора РАФ. Блоки должны быть из пластика, стойкого к ультрафиолетовому излучению. Минимальные размеры пластиковых блоков составляют 600 мм в высоту и 300 мм в ширину, блоки должны скрепляться между собой.

#### 10.1.3. Альтернативные структуры

Могут допускаться иные конструкции (например, ограждение Airfence) по решению РАФ.

#### 10.1.4. Места размещения энергопоглощающих ограждений

Энергопоглощающие ограждение могут использоваться для разделения соседних гоночных дорожек, в конце зон схода перед останавливающими ограждениями, для защиты структур перед первой линией защиты (судейских постов, стоек стартовой фермы, столбов освещения и прочее). Для защиты судейских постов, как правило, используются шинные ограждения высотой не менее 720 мм и шириной не менее трёх рядов.

## **10.2. Замедляющие структуры**

К замедляющим структурам относятся зоны с более рыхлым по своим характеристикам материалом, предназначенные для замедления карт, покинувших по различным причинам пределы гоночной дорожки (зоны схода).

10.2.1. Гравийные ловушки должны иметь минимальную ширину 2 м, глубину не менее 25 см и выровнены в один уровень с окружающей поверхностью. Конкретная ширина гравийных ловушек определяется РАФ по результатам компьютерной симуляции и инспектором на месте. Материалом гравийных ловушек служит речной или морской гравий фракции 5-20 мм. Перед проведением соревнований гравийные ловушки должны рыхлиться для предотвращения уплотнения гравия и ухудшения его замедляющих свойств.

10.2.2. Инспектором может быть одобрен иной замедляющий материал в зонах схода, например, асфальт, при условии, что этот материал демонстрирует свою эффективность для замедления карт и безопасен для спортсменов.

10.2.3. В случае если гравийная ловушка имеет отрицательный уклон, он не должен превышать 5% на длине 10 м от границы гоночной дорожки. Если гравийная ловушка имеет положительный уклон, он не должен превышать 10% на длине 10 м от границы гоночной дорожки. Любые переходы должны быть максимально плавными без ступенек и подбросов.

10.2.4. Гравийные ловушки как правило организуются перед энергопоглощающими структурами и в иных зонах по решению инспектора.

## **10.3. Останавливающие структуры**

Представляет собой препятствие (считающееся непроницаемым) для остановки карта, покинувшего по каким-либо причинам пределы гоночной дорожки, и предотвращения его попадания в зоны, считающиеся опасными. Как правило, перед останавливающим ограждением предусматривается зона схода адекватного размера, а также энергопоглощающая структура.

10.3.1. Конструкция представляет собой сетчатое ограждение высотой 1,8-2 м, с сеткой диаметром прутка 4-3 мм и ячейкой 50 мм. Сетка должна удерживаться диагональным тросом диаметром 8 мм. Рекомендуется устанавливать защитное ограждение «Pastoral» по спецификации CIK-FIA.

10.3.2. Могут применяться альтернативные конструкции, одобренные инспектором, при условии, что они демонстрируют свою эффективность и безопасны для спортсменов.

10.3.3. Конкретные места установки останавливающего ограждения определяются РАФ по результатам компьютерной симуляции и инспектором на месте.

## **10.4. Ограждение для зрителей**

Используется для ограничения прохода зрителей и иных лиц в опасные или запрещённые для прохода зоны. Периметр территория картодрома также должен иметь ограждение.

## **10.5. Ограждение безопасности**

Необходимо для ограждения зон с ограниченным проходом, таких как сервисный и закрытый парк. Оно может быть постоянным или временным. Как правило, используется сетчатое ограждение высотой 1,8-2,5 м.

## **11. Средства пожаротушения**

11.1. Во время соревнования огнетушители располагаются в следующих местах:

- В парк-стоянке в доступных местах, а также в зоне взвешивания;
- В предстартовой зоне;
- В сервисном парке и зоне выдачи топлива и топливных баков;
- На судейских постах вдоль трассы.

**11.2.** Огнетушитель должен быть предназначен для тушения легковоспламеняющихся жидкостей, а огнегасящее вещество не оказывать вредного воздействия на человека. Минимальная масса огнегасящего вещества не менее 2,5 кг. Огнетушитель также должен иметь отметку о плановой проверке.

**11.3.** Места расположения огнетушителей рекомендуется обозначать табличками.

## **12. Искусственное освещение трассы в тёмное время суток**

**12.1.** При проведении соревнований в тёмное время суток – минимальный уровень освещённости на трассе не менее 200 лк, а в зоне сервисного парка не менее 150 лк.

## **13. Парк-стоянка**

**13.1.** Парк-стоянка для размещения техники участников должна быть одним участком и иметь ограждение по периметру. Парк-стоянка должна вмещать всех заявленных участников, рекомендуемая площадь для трасс с категорией лицензии «А» - не менее 12000 м<sup>2</sup>, а для трасс с категорией лицензии «В» - не менее 9000 м<sup>2</sup>.

**13.2.** Покрытие в парк-стоянке преимущественно асфальтовое с предусмотренным дренажом воды в случае плохих погодных условий.

**13.3.** Подъездные дороги к парк-стоянке шириной не менее 3 метров, должен быть предусмотрен аварийный выезд.

## **14. Предстартовая зона и зона взвешивания**

**14.1.** Предстартовый накопитель по длине должен быть достаточных размеров, чтобы вмещать максимальное число картов, допущенных к заезду.

**14.2.** Размещение картов в предстартовом накопителе обозначается разметкой, схожей с разметкой стартовых позиций. Предпочтительно для коробочных классов наносить разметку под углом 45 градусов «ёлочкой».

**14.3.** Покрытие предстартового накопителя должно быть ровным асфальтовым.

**14.4.** Минимальная ширина предстартового накопителя – 7 метров, рекомендуется 9 метров.

**14.5.** Зона взвешивания должна быть иметь ограждение для предотвращения прохода посторонних лиц.

**14.6.** Покрытие зоны взвешивания ровное асфальтовое.

**14.7.** Въезд в зону взвешивания должен осуществляться через зону замедления шириной 3 м, которая организуется в форме шиканы для эффективного замедления картов. Съезд с трассы обозначается линией, нанесённой краской.

## **15. Сервисный парк**

Сервисный парк может включать в себя как площадку для технических проверок с зоной для выдачи шин и топлива (или топливных баков), так и предстартовый накопитель, и зону взвешивания. Сервисный парк огораживается забором для соблюдения режима закрытого парка и исключения прохода посторонних лиц. Курение в сервисном парке запрещено.

## **16. Помещения на трассе**

На трассе должны быть, как минимум следующие помещения:

- Пункт управления гонкой;
- Хронометраж;
- Секретариат;
- Помещение для спортивных комиссаров;
- Вместительное помещение для брифинга спортсменов и их представителей.

**16.1.** Пункт управления гонкой должен быть обеспечен следующим:

- радио приёмо-передающей аппаратурой для связи с судейскими постами, аварийными службами, вспомогательными службами и официальными лицами;
- микрофонной связью с громкоговорителями, установленными вдоль трибун и в парк-стоянке для оповещения зрителей и участников;
- ТВ мониторами и системой управления видеокамерами, если трасса оснащена системой внутреннего видеонаблюдения;
- крупномасштабным и подробным планом трассы с указанием расположения всех служб, отвечающих за безопасность.

**16.2.** Помещение для спортивных комиссаров должно иметь оснащение для организации работы по разбору инцидентов и проведения слушаний вовлечённых в инцидент сторон. Также должно присутствовать оснащение для комфортной работы не менее четырёх человек, включая секретаря Коллегии спортивных комиссаров. В помещении должен быть в наличии крупномасштабный и подробный план трассы с указанием расположения всех служб, отвечающих за безопасность, а также средства радиосвязи и оргтехника.

**16.3.** В помещениях трассы, предназначенных для работы судей и официальных лиц, должен быть обеспечен доступ к беспроводному интернету со скоростью не менее 100 Мбит/с, а также быть в наличии высокопроизводительный копировально-множительный аппарат. Эти требования обязательны для трасс с категорией лицензии «А», «В» и «С» и настоятельно рекомендуются для всех остальных.

### **17. Зона технической инспекции**

**17.1.** Должна быть обеспечена электричеством, мебелью и освещением для проведения контроля и измерений, а также надёжной радиосвязью с пунктом управления гонкой.

**17.2.** Необходимо наличие ограждения зоны технической инспекции с ограничением прохода посторонних лиц.

### **18. Медицинское обеспечение**

Работа медицинских служб при подготовке и проведении соревнований регламентируется Приложением 9 к СК РАФ «Медицинский регламент Российской автомобильной федерации».

### **19. Удобство и комфорт**

**19.1.** Все дорожки и проходы на территории, задействованные во время соревнования, должны быть ровными и нескользкими.

**19.2.** Конструкции на территории и их обслуживание не должны представлять опасность для зрителей и участников соревнования.

**19.3.** Туалеты должны соответствовать действующим санитарным нормам и быть в достаточном количестве, исходя из ожидаемого количества участников соревнования и зрителей.

**19.4.** Для новых трасс туалеты должны быть с возможностью использования лицами с ограниченной подвижностью.

**19.5.** Все электрические кабели должны быть надёжно изолированы, находиться под землёй или на столбах и не представлять опасности для участников и зрителей.

## 20. Парковки

- 20.1.** На трассах необходимо предусматривать зону парковки для участников, официальных лиц и зрителей.
- 20.2.** Рекомендуется предусмотреть отдельную зону вне парк-стоянки для парковки техники и оборудования обслуживающего трассу.
- 20.3.** Вдоль трассы должны быть предусмотрены площадки для размещения техники аварийно-спасательных и медицинских служб. При необходимости эти площадки дополнительно закрываются защитным ограждением.

## 21. Отчёт об аварии

В случае происшествия на тестах или во время соревнования, повлекшего за собой госпитализацию пострадавших, значительные повреждения карта или средств обеспечения безопасности трассы (или продемонстрировавшего эффективность таковых при аварии на большой скорости), владелец трассы или Организатор обязан составить детальный отчёт обо всех обстоятельствах происшествия, в том числе, о полученных травмах, повреждениях картов и средств обеспечения безопасности и направить его в РАФ. Отчёт должен, по возможности, включать в себя: видеозапись карта и прилегающей обстановки, сделанную непосредственно после аварии; запись данных телеметрии; отчёт технического специалиста о состоянии карта; медицинский отчёт; письменные отчёты судей на трассе и возможных свидетелей.

Наличие этого отчёта является условием продолжения действия лицензий на трассу и организатора, а его отсутствие будет предметом рассмотрения на Совете РАФ по спорту.

## 22. Обслуживание трассы

Рекомендуется, чтобы Региональная федерация (отделение) РАФ проводило регулярные инспекции и проверки в период действия лицензии.

Поддержание трассы и её сооружений в надлежащем состоянии является условием действия лицензии. Трасса должна проверяться не только перед соревнованием, но и после его окончания, чтобы сделать выводы о необходимости устранения повреждений и прочих недостатков. Основные вопросы, на которые необходимо обращать внимание, включают в себя:

### 22.1. Поверхность трассы

Поддержание чистоты и общего состояния.

### 22.2. Края гоночной дорожки, обочины и зоны схода

Все края гоночной дорожки, обочины, поверхности за поребриками и зоны схода должны находиться на одном уровне. На всех покрытых травой участках трава должна быть скошена; сухая трава и сорные растения удалены. Сорняки должны быть удалены и из зон схода. Поверхности до первой линии защиты должны быть очищены от посторонних предметов и мусора.

### 22.3. Шинные ограждения

Шинные ограждения должны проверяться на прочность крепления к стационарным структурам, а также между собой. Шины должны быть туго стянуты между собой болтами в стопки перед установкой.

### 22.4. Ограждения для зрителей, а также ограждения от осколков и обломков

Эти ограждения должны регулярно проверяться на крепление и натяжение, а также на наличие повреждений.

### 22.5. Поребрики

Поребрики должны постоянно проверяться на целостность. Поврежденные поребрики должны быть немедленно восстановлены или заменены.

**22.6. Дренаж и удаление воды с трассы**

Все дренажные устройства трассы должны быть очищены и готовы к удалению воды с трассы во время дождя.

**22.7. Служебные дороги**

Служебные дороги должны поддерживаться приемлемом состоянии, и быть свободны от любых препятствий.

**22.8. Разметка на трассе**

Вся нанесённая необходимая на трассу и в других зонах разметка должна быть чистой, хорошо видимой и подновляться к соревнованиям.

**22.9. Наблюдение и видимость**

Должны быть обеспечены: прямая видимость между последовательными постами на трассе, видимость всех сигнальных устройств в любой момент соревнования. Деревья и кусты должны быть удалены или подстрижены для обеспечения хорошей видимости.

**22.10. Средства связи**

Телефонная связь и все другие виды связи должны быть проверены перед началом соревнования.

### Дополнение 1 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ДОСЬЕ ТРАССЫ

Досье трассы должно включать следующие документы и информацию:

- 1) План трассы в масштабе 1:500 (минимум) с обозначением сторон света, направления движения, зданий, сооружений, подъездных дорог, зрительских зон, ограждений и устройств безопасности, зон схода, пункта управления гонкой, боксов команд, парк-стоянки (паддока), расположения линий старта и финиша, автомобилей скорой помощи и других служб, медицинского центра, пожарных автомобилей и судейских постов.
- 2) План парк-стоянки (паддока), сервисного и закрытого парка в масштабе 1:500 (минимум). На плане парк-стоянки должны быть обозначены места для размещения участников размеров.
- 3) Детальный план всех зданий в масштабе 1:200 (минимум).
- 4) Сечения дорожки и её обочин (не менее чем в 10 м от края дорожки по обе её стороны) на месте стартовой линии, в центрах крутых поворотов, в местах минимальной и максимальной ширины гоночной дорожки, сечения мостов и других неординарных мест трассы в масштабе 1:200 (минимум).
- 5) Паспорт трассы.
- 6) План обеспечения безопасности.

РАФ может отдельно запросить иные документы, не входящие в указанный выше перечень.

Досье трассы должно быть представлено как в бумажном, так и в цифровом формате.

Цифровые чертежи должны быть выполнены в формате dwg (программа AutoCAD) и соответствовать чертёжному стандарту СИК-FIA для трасс (доступен на сайте СИК-FIA и РАФ). Эти чертежи должны исправляться и отсылаться в РАФ каждый раз, когда трасса подвергается изменениям, это необходимое условие для инспекции РАФ и выдачи лицензии на трассу.

Примечание: Проекты новых трасс и значительные изменения существующих, должны быть направлены, через Региональную федерацию (отделение) РАФ, в Комитет для первоначальной технической оценки.

## Дополнение 2 КОНСТРУКТИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ТРАССЫ КАРТИНГА

### 1. ПОРЕБРИКИ

#### 1.1 Внутренний поребрик

Следующие типы конструкций внутренних поребриков рекомендуется использовать:

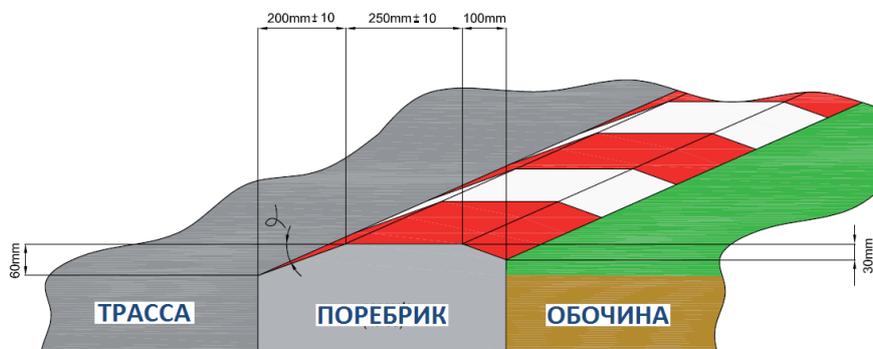


Рисунок 1 – Внутренний поребрик для международных соревнований

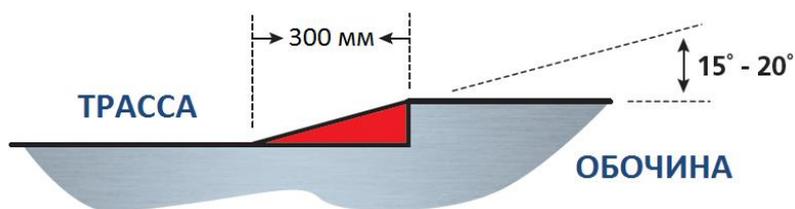


Рисунок 2 – Внутренний поребрик, допускается для национальных соревнований

#### 1.2 Внешний поребрик

Следующие типы конструкций внешних поребриков рекомендуется использовать:

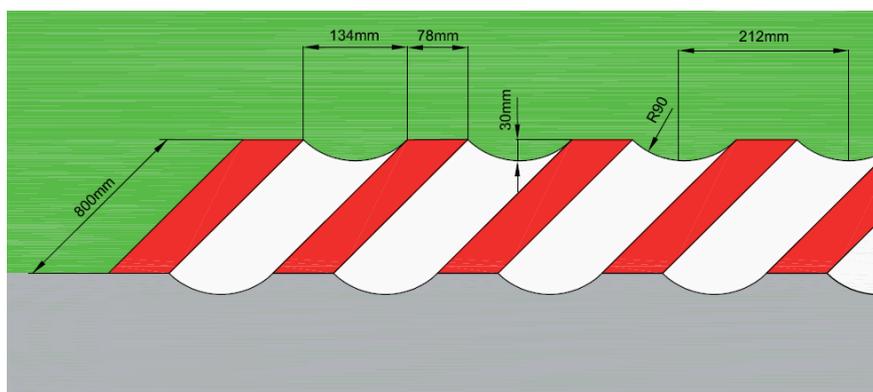


Рисунок 3 – Внешний поребрик для международных соревнований

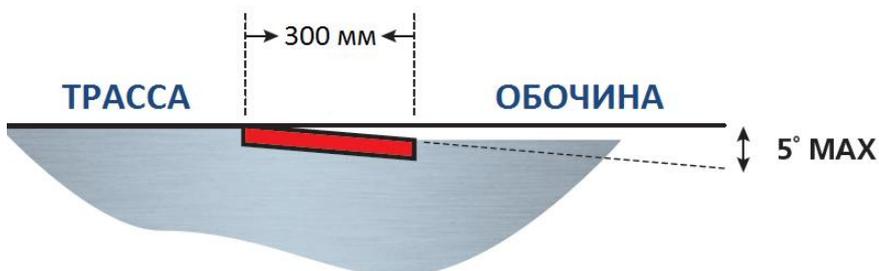


Рисунок 4 – Внешний поребрик, допускается для национальных соревнований

## 2. ШИННЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ

Должны состоять из шин одинакового диаметра, предназначенных для легковых автомобилей. Шины между собой скрепляются таким образом, чтобы формировался однородный барьер высотой 80-90 см, установленный перед останавливающим ограждением. Шины со стороны, обращенной к трассе, закрываются конвейерной лентой. Пример шинного ограждения представлен на рисунке 5 ниже:

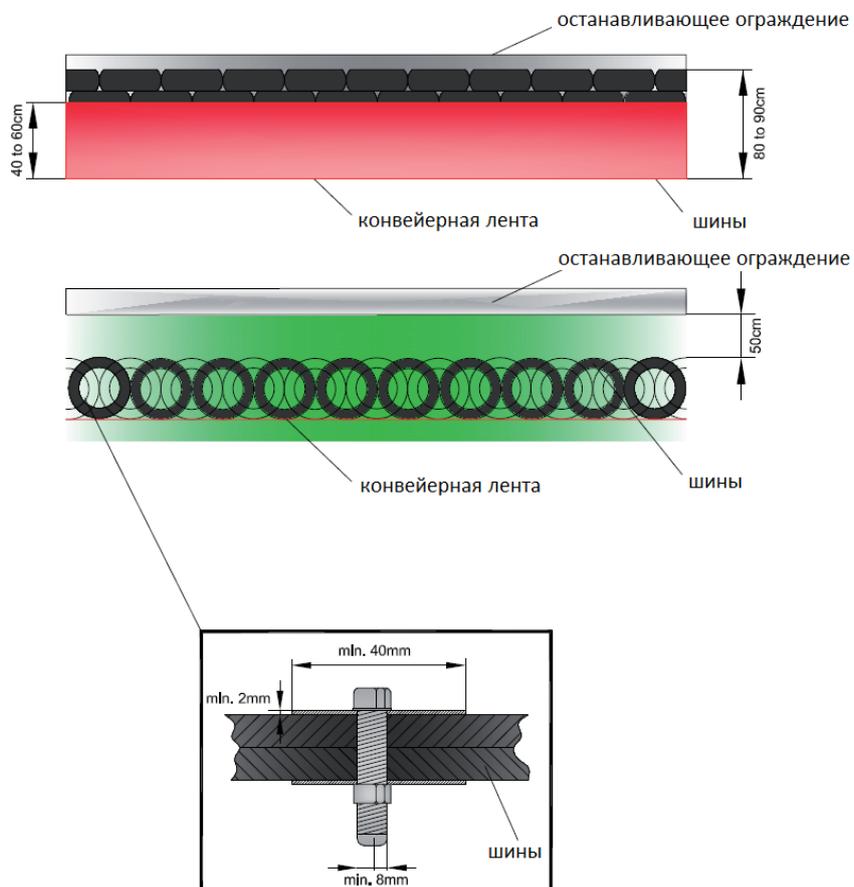


Рисунок 5 – Шинное ограждение

### 3. СЕТЧАТОЕ ОГРАЖДЕНИЕ

3.1 При установке сетчатого ограждения трассы рекомендуется применять следующую спецификацию (Рис. 6):

- Стойки из труб минимальным диаметром 60 мм, толщина стенки 3,2 мм, высота над поверхностью земли 2 м;
- Диагональный и пересекающий сетку трос диаметром 8 мм;
- Сетка высотой 2 м с толщиной проволоки не менее 3 мм и ячейкой максимум 50 мм.

Использование данного типа сетчатого ограждения обязательно при организации и проведении международных соревнований.

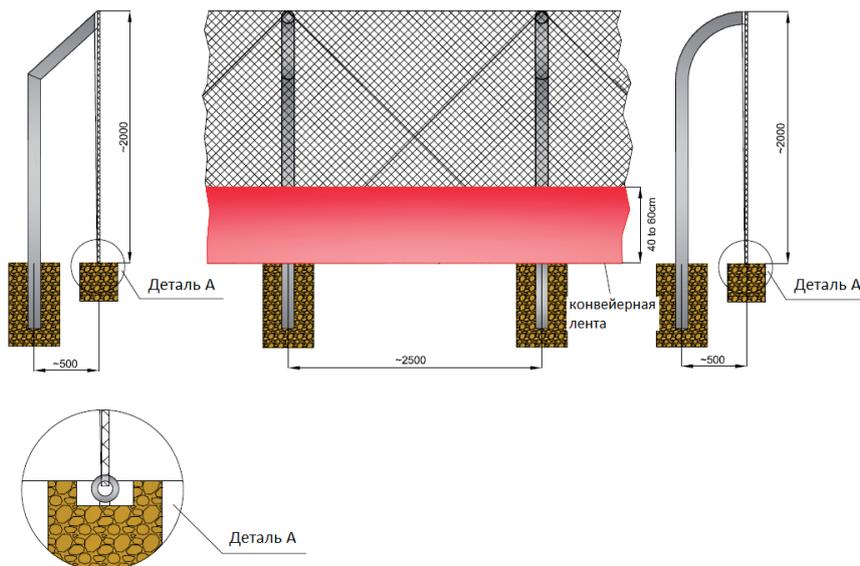


Рисунок 6 – Сетчатое ограждение

3.2 Для национальных соревнований допустимо использование сетчатого ограждения следующей спецификации:

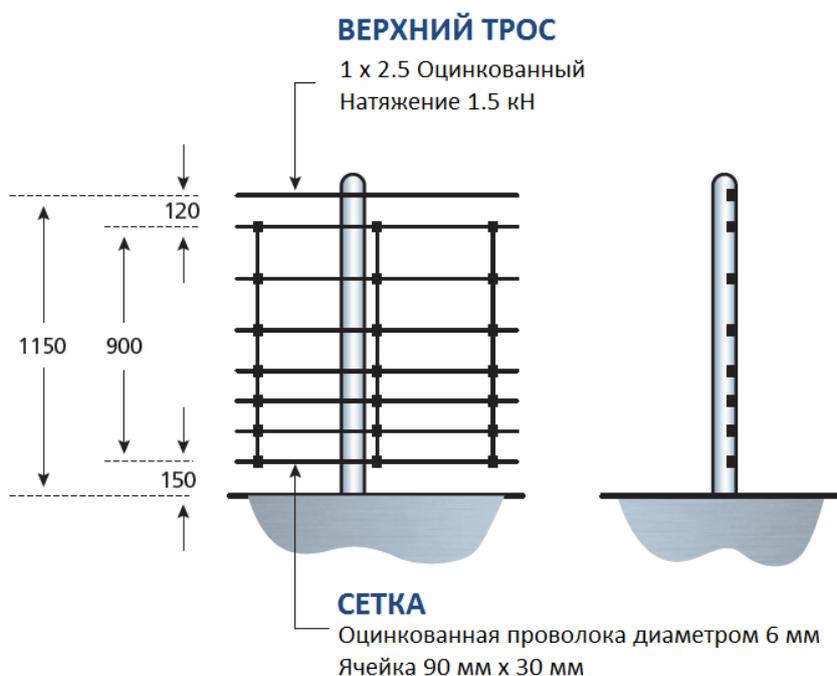


Рисунок 7 - Сетчатое ограждение, допустимо для национальных соревнований



#### 4. РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПЛАНИРОВКА СЕРВИСНОГО И ЗАКРЫТОГО ПАРКОВ

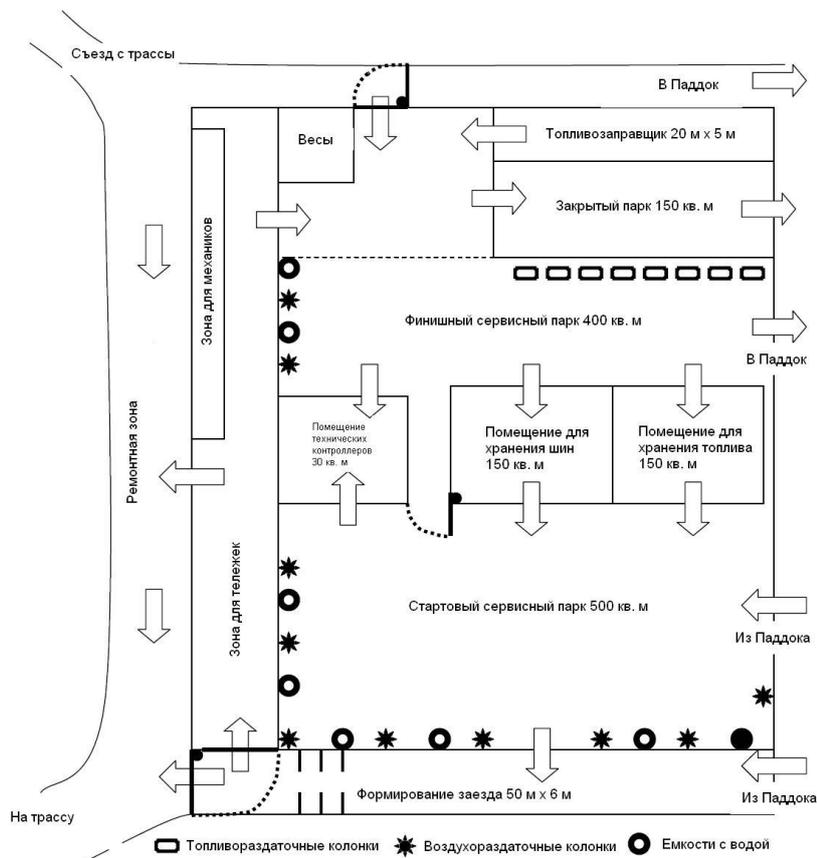


Рисунок 8 - Рекомендуемая планировка сервисного и закрытого парка

#### 5. РАЗМЕТКА СТАРТОВОЙ РЕШЁТКИ



Рисунок 9 - Разметка стартовой решётки

Ширина линий разметки стартовой решётки минимум 100 мм, максимум 120 мм.

Линия финиша размечается элементами или размером 250 мм x 250 мм

**Дополнение 3**  
**ФОРМА АКТА ПРИНЯТИЯ ТРАССЫ**

**АКТ ПРИНЯТИЯ ТРАССЫ**

Дата

Место проведения соревнования

Настоящим актом удостоверяем, что для проведения (*наименование и дата проведения соревнования*) нами, Руководителем гонки (ФИО) и Комиссаром по безопасности и маршруту (ФИО), произведена проверка трассы (*наименование трассы, её адрес или место расположения*).

В результате проверки установлено, что трасса имеет Паспорт трассы, лицензию №\_\_\_\_ категории \_\_\_\_,<sup>1)</sup> соответствует характеристикам, указанным в Паспорте трассы и пригодна для проведения соревнования (*полное наименование соревнования*).

Руководитель гонки

подпись

(ФИО)

Комиссар по безопасности  
и маршруту

подпись

(ФИО)

<sup>1)</sup> Указывается при наличии лицензии.

## Дополнение 4 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО НАБЛЮДЕНИЮ ЗА ТРАССОЙ И РАБОТЕ АВАРИЙНЫХ СЛУЖБ

### 1. ЦЕЛИ

Данные требования определяют цели и организацию наблюдения за трассой и работу аварийно-спасательных служб, а также устанавливают правила, которые рекомендуется соблюдать для достижения этих целей.

Наблюдение за трассой означает обеспечение оптимальных условий безопасности для участвующих в Соревновании. Персонал трассы (судьи, врачи, фельдшеры и т.д.) должны легко идентифицироваться согласно выполняемым ими обязанностям на каждом Соревновании.

### 2. ОБЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Руководитель гонки должен назначить помощника, ответственного за организацию и управление наблюдением за трассой и работой аварийных служб. Этот помощник имеет должность Комиссара по безопасности и отчитывается непосредственно перед Руководителем гонки.

Перед началом соревнования должен быть составлен и утверждён План обеспечения безопасности при проведении соревнования.

### 3. НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ТРАССОЙ

В обязанности по наблюдению за трассой входят следующие задачи: наблюдение, сигнализация, вмешательство и использование определенного оснащения, судейских постов и специальной сигнализации.

#### 3.1 Оснащение

Пункт управления гонкой должен быть обеспечен следующим:

- а) системой радиосвязи, соединенной с судейскими постами, аварийными постами и общей сетью обслуживания;
- б) связью с официальными лицами
- в) микрофонной связью с громкоговорителями и средствами оповещения зрителей;
- г) ТВ мониторами и системой управления видеокамерами, если трасса оснащена системой внутреннего видеонаблюдения;
- д) крупномасштабным и подробным планом трассы с указанием расположения всех служб, отвечающих за безопасность.

Примечание: В этом помещении должны быть сконцентрированы все используемые в соревновании системы связи.

Осуществление работы Пункта управления гонкой:

Перед стартом каждого заезда Соревнования, обязанность Руководителя гонки или его помощника, убедиться, что:

- а) трасса свободна от препятствий;
- б) все судьи, персонал аварийных служб и оборудование находятся на своих местах;
- в) все пути доступа на трассу перекрыты.

Другие обязанности Руководителя гонки, предусмотренные данными требованиями:

- По запросу лиц, ведущих наблюдение за трассой, давать разрешение на начало вмешательства аварийных служб по согласованию с руководителями этих служб;
- Использовать все виды сигнализации, находящиеся в его распоряжении;
- Осуществлять наблюдение за трассой визуально, насколько это возможно, а также при помощи имеющихся систем телевизионного наблюдения, если таковые установлены;
- Обеспечивать надлежащую (письменную или с помощью электронных средств) фиксацию всех докладов лиц, ведущих наблюдение за трассой, с целью принятия правильных решений.

Кроме того, его обязанность следить, чтобы соревнование проходило в полном соответствии со Спортивным кодексом, другими регламентирующими документами и Регламентом данного соревнования.

### **3.2 Судейские посты**

Персоналом постов наблюдения обеспечивается наблюдение за трассой и ее ближайшими окрестностями. В простейшем случае эти посты, расположенные рядом с трассой, должны представлять собой зону достаточной величины для размещения персонала и оборудования, защищенную от соревнующихся картов, их осколков и обломков.

#### **Количество и расположение:**

Определяется для каждой трассы индивидуально в зависимости от её характеристик, принимая во внимание, следующее:

- Ни один из участков трассы не должен оставаться вне зоны обзора;
- На каждом посту должно находиться не менее двух человек, имеющих непосредственную связь с Пунктом управления гонкой;
- Каждый из постов должен иметь визуальную связь с предшествующим и последующим постами;
- Каждый пост должен иметь номер. Нумерация постов ведётся от первого поста после линии старта, а сами номера должны быть хорошо различимы с трассы;
- РАФ должна быть уведомлена о любых изменениях в нумерации или расположении постов.

#### **Защита:**

Посты должны располагаться так, чтобы их персонал был вынужден работать без защиты исключительно только в случаях происшествий на трассе. Посты должны иметь тип защиты, одобренный Комитетом трасс и безопасности.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6 К СПОРТИВНОМУ КОДЕКСУ РАФ

### Технический делегат РАФ

1. РАФ может направить на соревнование Технического делегата (ст.145 СК РАФ)
  - 1.1. Технический делегат РАФ (ТД) направляется Комитетом Спортивной Техники (КСТ) РАФ по согласованию с Комитетом по виду (Коллегией Спортивных Комиссаров многоэтапного соревнования), как правило, из числа членов КСТ.
  - 1.2. На многоэтапные соревнования ТД должен быть, как правило, «сквозным».
2. Цели работы ТД:
  - 2.1. Обеспечение справедливого судейства в области регламентации спортивной техники.
  - 2.2. Контроль за проведением технических инспекций и повышение квалификации персонала бригад технических инспекций.
  - 2.3. Формирование единых трактовок Технических требований в течение многоэтапного соревнования.
  - 2.4. Выработка предложений для принятия решений Спортивными Комиссарами по вопросам технической регламентации спортивных автомобилей.
  - 2.5. Выявление неоднозначностей в опубликованной технической документации и, соответственно, выработка предложений по внесению изменений в техническую документацию на следующий сезон.
  - 2.6. В случаях, не терпящих отлагательства (безопасность, невозможность однозначного выведения результата и т.п.) - внесение соответствующих предложений в КСТ и видовой комитет с целью максимально быстрой публикации изменений.
  - 2.7. Подготовка предложений в КСТ и видовой комитет по формированию технической политики на предстоящий сезон.
  - 2.8. Проведение «отложенных» технических проверок (проверок, производимых вне конкретного Соревнования), если это предусмотрено Регламентом соответствующего многоэтапного соревнования.
3. Статус и обеспечение.
  - 3.1. ТД является официальным лицом, обладает правом окончательного решения вопросов технической регламентации и осуществляет в этой области власть РАФ в течение соревнования.
  - 3.2. Материальное обеспечение работы ТД на соревновании производится Организатором на уровне обеспечения работы Спортивного комиссара (ст.139 СК РАФ)
  - 3.3. По согласованию с Организатором данного соревнования, и если это не противоречит Регламенту многоэтапного соревнования, ТД вправе совмещать обязанности Технического комиссара.
4. На соревновании ТД обязан предоставить всю необходимую документацию для проведения технического контроля, в том числе: протоколы либо информационные бюллетени по актуальным решениям КСТ и видowego Комитета.
5. ТД должен иметь необходимый инструментарий для проведения технического осмотра, в том числе углубленного.
6. ТД предоставляет в КСТ и видовой комитет отчеты об условиях, организации и качестве проведения ТИ на соревновании, а также о фактах серьезных нарушений участниками Технических требований.
7. ТД участвует в разработке нормативно-технической документации, специального инструмента и методик контроля технических параметров спортивных автомобилей в области его компетенции.
8. В процессе технических проверок ТД:
  - 8.1. Контролирует ход плановых технических инспекций, работу Технического комиссара и контролеров.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6 К СПОРТИВНОМУ КОДЕКСУ РАФ

- 8.2. Имеет право самостоятельно участвовать в технических проверках.
- 8.3. В необходимых случаях, выносит окончательное решение о соответствии того или иного автомобиля требованиям безопасности и требованиям к зачетной группе (классу) и участвует в работе КСК при рассмотрении вопросов в области регламентации спортивной техники.
- 8.4. Внеплановые технические проверки:
  - 8.4.1. ТД согласовывает со Спортивными Комиссарами какие-либо внеплановые технические проверки.
  - 8.4.2. Внеплановые технические проверки ТД может проводить как самостоятельно, так и с привлечением технических контролеров.
  - 8.4.3. ТД уведомляет о своих намерениях руководителя гонки и технического комиссара.
  - 8.4.4. Все результаты таких проверок ТД в кратчайшие сроки доводит до сведения Руководителя гонки и Спортивных Комиссаров в виде рапорта или протокола.
  - 8.4.5. ТД не имеет право сообщать информацию о результатах проверок никому, кроме Спортивных Комиссаров, Руководителя Гонки и Технического комиссара.
  - 8.4.6. Участники, получившие на трассе замечания от ТД, обязаны немедленно (по прибытии в сервисный парк (парк-стоянку), зону регруппинга или ЗП и т.п.) доложить об этом Техническому комиссару, а при его отсутствии – техконтролеру.
- 8.5. Заключительные проверки.
  - 8.5.1. ТД заблаговременно затребует у Организатора соревнования технические мощности (помещение, подъемники, смотровые каналы и т.п.) для проведения заключительных технических проверок.
  - 8.5.2. ТД согласовывает со Спортивными Комиссарами программу заключительных углубленных технических проверок, при необходимости инициирует принятие Спортивными Комиссарами решения о проведении пломбировок и отложенного технического осмотра, если это предусмотрено регламентом многоэтапного соревнования.
- 8.6. Отложенные проверки (Если такие предусмотрены регламентом многоэтапного соревнования).
  - 8.6.1. ТД проводит отложенные технические проверки.
  - 8.6.2. ТД ведет пломбирование агрегатов и узлов.
  - 8.6.3. ТД ведет контроль участия опломбированных агрегатов и узлов в зачетных соревнованиях.
  - 8.6.4. ТД в кратчайшие сроки информирует видовой комитет (Коллегию Спортивных Комиссаров многоэтапного соревнования) о результатах отложенных технических проверок, держа их в тайне от третьих лиц.
9. Дополнительные обязанности и функции ТД, могут быть описаны регламентом многоэтапного соревнования.