



**ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ
ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ КРОССУ
(ПРК-17)**

Минск 2016

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КРОСС (КРОСС) – группа дисциплин, представляющих собой скоростные соревнования с одновременным стартом (гонки), в которых определяющим является порядок пересечения контрольной (финишной) линии, количество пройденных кругов дистанции, проходящих на кольцевых (замкнутых) трассах без покрытия либо с насыпным покрытием (грунт, песок, крошка, гравий и т.п.), закрытых для постороннего движения.

2. РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ

2.1. Соревнования проводятся в соответствии со Спортивным Кодексом БАФ (СК БАФ), Общими условиями проведения Чемпионатов, Кубков, Первенств Республики Беларусь (ОУ БАФ), Официальным календарем БАФ, Классификацией и техническими требованиями к автомобилям, участвующим в соревновании (КиТТ БАФ), настоящими правилами (ПРК), регламентом БАФ и приложениями к ним, дополнительным регламентом организатора на конкретное соревнование.

2.2. Регламент Чемпионатов, Кубков и Первенств Республики Беларусь по представлению Комитета кросса БАФ утверждается Президиумом БАФ и публикуется БАФ (регламент БАФ).

2.3. Дополнительные регламенты и регламенты иных официальных соревнований БАФ разрабатываются организаторами этих соревнований, **согласно постановлению Совета Министров Республики Беларусь № 902 от 19.09.2014** и в соответствии с главой 3 ОУ БАФ, и в обязательном порядке согласовываются с БАФ в установленные сроки.

3. УЧАСТНИКИ, ВОДИТЕЛИ И КОМАНДЫ

3.1. Водитель — физическое лицо, обладающее лицензией Водителя и управляющее автомобилем в заездах соревнований (ст. 45 СК БАФ).

3.2. Участник (Заявитель) — любое юридическое или физическое лицо обладающее лицензией Участника и заявляющее водителя (водителей) для участия в соревнованиях (ст. 44, 47 СК БАФ). Участник несет всю полноту юридической ответственности за действия водителя (водителей).

3.3. Команда — водители, заявленные в соревновании, предусматривающем командный зачет. Максимальное и минимальное количество водителей и иные условия состава команды определяются общим регламентом для официальных соревнований.

3.4. Команда может иметь произвольное название по усмотрению ее заявителя, если это название не содержит оскорбительной информации, противоречащей действующему законодательству.

3.5. К участию в соревнованиях допускаются водители, имеющие соответствующую лицензию Водителя БАФ, прошедшие административную проверку, медицинский контроль, техническую инспекцию и получившие отметку о допуске в карточке участника.

3.6. К участию в соревновании дивизиона «Д1-Юниор» допускаются только водители-юниоры в возрастной группе от 14 до 18 полных лет включительно.

К участию в соревновании дивизиона «Мини-баги-Юниор» допускаются только водители-юниоры в возрастной группе от 10 до 14 полных лет включительно.

К участию в соревновании дивизиона «Мини-баги» допускаются только водители-юниоры в возрастной группе от 6 до 9 полных лет включительно.

Возраст спортсмена-юниора определяется на день его первого старта в многоэтапном соревновании.

Решение о выдаче спортсменам-юниорам в возрасте до 18 лет лицензии категории «Д» и допуске их к участию в соревновании со взрослыми спортсменами, принимается Президиумом БАФ по ходатайству комитета кросса БАФ в исключительных случаях при наличии письменного согласия родителей или опекуна, заверенного нотариально.

Спортсмены-юниоры, принявшие участие в официальных соревнованиях с взрослыми, прекращают участие в соревнованиях с юниорами.

3.7. Водители, не достигшие 18 лет, допускаются к детско-юношеским соревнованиям при предоставлении лицензии «Юниор». Наличие водительского удостоверения у этих водителей не требуется.

3.8. Каждый водитель должен иметь действующий спортивный страховой полис от травм и несчастных случаев на сумму не менее 50 базовых величин, за исключением случаев, если страхование предусмотрено лицензией.

3.9. Организаторам также рекомендуется предусмотреть страхование водителей, судей, официальных лиц, персонала Участников и/или зрителей на время соревнования. При этом организатор должен предоставить копию договора страхования на Административную проверку. В этом случае наличие у Водителей страховых полисов не обязательно.

4. АВТОМОБИЛИ И ЭКИПИРОВКА УЧАСТНИКОВ

4.1. К соревнованиям допускаются автомобили, соответствующие Техническим требованиям к автомобилям, участвующим в соревнованиях по кроссу и прошедшие Техническую инспекцию.

4.2. Использование на одном этапе соревнования одним водителем в одном дивизионе двух и более автомобилей не допускается.

4.3. Каждый водитель, принимающий участие в официальных соревнованиях БАФ, должен быть экипирован в соответствии с Приложением 15 к КиТТ БАФ (Об экипировке водителей в автоспорте). Для международных соревнований экипировка должна соответствовать требованиям ФИА.

4.4. На автомобилях, участвующих в национальных соревнованиях (за исключением международных классов) должны быть нанесены стартовые номера от 1 до 99. Все автомобили кроме основных стартовых номеров должны иметь дополнительные двусторонние таблички со стартовыми номерами, укрепленные наверху автомобиля (Приложение к КиТТ БАФ).

Размеры и фон стартовых номеров должны соответствовать требованиям СК БАФ и КиТТ БАФ.

5. ТРАССЫ СОРЕВНОВАНИЙ

5.1. Соревнования проводятся на трассах, соответствующих Требованиям к трассам для автомобильного кросса (Приложение 1 к настоящим Правилам), а также Приложению к СК БАФ «Рекомендации по безопасности для автомобильных гоночных трасс».

5.2. Организатор соревнования должен иметь действующий Паспорт на трассу, установленной БАФ формы. Для постоянных трасс – лицензию трассы (см. п. 6 Приложения к СК БАФ «Рекомендации по одобрению автомобильных гоночных трасс»), для временных – достаточно иметь акт принятия трассы.

5.3. Перед началом соревнования Руководитель гонки обязан проверить готовность трассы и ее соответствие паспорту трассы. По результатам проверки составляется Акт принятия трассы, который подписывается Руководителем гонки и Начальником дистанции.

5.4. На трассе соревнований применяется флаговая и световая сигнализации в соответствии с Приложением к СК БАФ и Приложением 4 к настоящим Правилам.

5.5. При проведении соревнований по Приложению 2 трасса должна быть оборудована автоматической системой электронного хронометража. Тип системы указывается в регламенте многоэтапного соревнования.

6. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

6.1. Руководитель гонки, обязан немедленно остановить соревнование, если появилась угроза жизни и здоровью людей.

6.2. К мерам безопасности относятся:

- выполнение условий, указанных в Требованиях к трассам автомобильного кросса;
- поддержание общественного порядка, дисциплины водителей и персонала;

- наличие предусмотренного паспортом трассы количества автомобилей скорой медицинской помощи и Главного врача соревнования. Рекомендуется наличие автомобилей службы спасения и их расположение на трассе в соответствии с паспортом трассы. При наличии в автомобилях службы спасения медицинских работников с соответствующим оборудованием, допускается нахождение на соревновании только одного автомобиля скорой помощи;
- наличие пожарного автомобиля, пожарного поста в парке-стоянке, по два огнетушителя емкостью не менее 5 литров на каждом посту у судей на дистанции (запасные огнетушители в случае использования основных), огнетушители у каждой участвующей команды (водителя) в парке-стоянке;
- организация радио или телефонной связи необходимой для проведения соревнований, а также радиотрансляции для оперативной информации зрителей и участников соревнования (водителей, судей, механиков, персонала);
- наличие необходимого количества тягачей и другой техники для эвакуации поврежденных автомобилей (в том числе с полной погрузкой поврежденного автомобиля), полива трассы и восстановления, при необходимости, гоночного полотна.

6.3. Особые условия:

- запрещается проводить соревнования в условиях плохой видимости: в темное время суток, в густом тумане, при сильном дожде или снегопаде и в условиях сильной запыленности;
- в случае резкого ухудшения видимости, метеорологических условий или других форс-мажорных обстоятельств соревнование должно быть остановлено и, в соответствии с решением Коллегии Спортивных Комиссаров (КСК) или (при отсутствии КСК) Руководителя гонки при согласовании с организатором, перенесено или отменено, либо продолжено с изменением конфигурации трассы, если это возможно по соображениям безопасности.

7. ЗАЯВКИ

7.1. Заявочные формы заполняются на бланке в соответствии с требованиями БАФ и подаются вместе с другими необходимыми документами на административную проверку в течение времени, определенного дополнительным регламентом соревнования.

7.2. Заявка подается в сроки, определенные дополнительным регламентом соревнования. Организаторы вправе устанавливать различные размеры стартовых взносов для участников, подавших заявки, и для участников, нарушивших условия подачи заявки.

7.3. Своей подписью на заявке участник признает свою ответственность за неукоснительное соблюдение настоящих правил, регламента и за возможное причинение вреда другим лицам во время соревнования.

7.4. Если регламентом БАФ предусмотрен командный зачет, то на административную проверку на каждом этапе подается командная заявка. Командные заявки могут быть поданы по окончании квалификационных (контрольных) заездов, но не позднее старта первого заезда.

8. АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРОВЕРКИ, МЕДИЦИНСКИЙ КОНТРОЛЬ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКЦИИ

8.1. Административная проверка, медицинский контроль и техническая инспекция проводятся согласно расписанию в местах, указанных в дополнительном регламенте соревнования.

8.2. На административную проверку участник (или его представитель) предоставляет на каждого заявленного водителя:

- заполненный бланк заявки;
- лицензию водителя;
- страховой полис (не требуется, если страхование обеспечено лицензией, либо организатором заключен договор страхования всех водителей на время соревнования);

- действующую медицинскую справку из врачебно-физкультурного диспансера или медицинского учреждения;
- документ об оплате предусмотренных дополнительным регламентом стартовых взносов;
- **иные документы, предусмотренные регламентом БАФ.**

По прохождении административной проверки представитель участника получает карточки участника на заявленных водителей.

8.3. На медицинский контроль заявленный водитель обязан прибыть с документом, удостоверяющим личность и карточкой участника (п. 8.2.), в которой делается отметка главным врачом соревнования.

8.4. Технические инспекции (ТИ) проводятся с целью проверки соответствия автомобиля техническим требованиям, требованиям безопасности и требованиям регламента к автомобилям соответствующего дивизиона.

8.5. На соревнованиях проводятся одна или несколько ТИ, в том числе:

- предварительная (может проводиться в соответствии с регламентом до предстартовой ТИ);
- предстартовая (проводится в обязательном порядке до начала всех заездов);
- внеочередная (проводится по решению КСК или, в их отсутствии, Руководителя гонки в любой момент соревнования);
- заключительная (может быть предусмотрена регламентом, а также проводится по решению КСК или Руководителя гонки после финиша в закрытом парке (ЗП) при поступлении протеста или без такового).

8.6. Информация о месте и времени предварительной и предстартовой ТИ должна быть опубликована в регламенте соревнования. Эти инспекции могут проводиться путем обхода автомобилей техническими контролерами в парке-стоянке.

8.7. На предстартовую ТИ предъявляется готовый к старту автомобиль с ответственным за его состояние представителем участника. Также должны быть предъявлены: спортивный технический паспорт автомобиля и экипировка водителя. После осмотра Технический комиссар соревнования делает отметку в карточке участника и, при необходимости, в спортивном техническом паспорте автомобиля.

8.8. По требованию Технического Комиссара каждый участник в любой момент соревнования обязан предъявить свой автомобиль для осмотра, а также, в случае поступления протеста или соответствующего решения КСК или Руководителя гонки, по окончании заездов произвести необходимые вскрытия до того состояния, которое потребует Технический Комиссар. В случае отказа водитель исключается из зачета в этапе соревнований.

8.9. ТИ должна проводиться в закрытом помещении (допускается в палатке). Для осмотра трансмиссии автомобиля организатор должен обеспечить наличие смотровой канавы, эстакады или подъемника. Для взвешивания автомобиля организатор обязан обеспечить наличие ровной твердой площадки и сертифицированных весов.

9. СИСТЕМЫ ЗАЕЗДОВ. ДИСТАНЦИЯ

Система заездов определяется регламентом соревнования. Возможны следующие системы заездов:

9.1. **СИСТЕМА ЗАЕЗДОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОГО КРОССА** (Приложение 2 к настоящим Правилам).

9.2. **СИСТЕМА ОТБОРОЧНЫХ И ФИНАЛЬНЫХ ЗАЕЗДОВ** (Приложение 3 к настоящим Правилам).

9.3. Дистанция любого заезда должна быть не менее 3 000 м и не более 10 000 м. Для детских и юношеских заездов, дистанция не менее 50% от взрослой.

10. СТАРТ

10.1. Старт всех заездов дается с места.

10.2. Старт осуществляется из стартовой зоны с размеченными местами для автомобилей (стартовой решеткой).

Автомобили расставляются таким образом, чтобы на уровне линии старта (стартовой решетки) находилась передняя часть (передний бампер) автомобиля.

10.3. Выезд в стартовую зону производится из предстартового накопителя. Очередность выезда в стартовую зону определяется стартовой ведомостью.

10.4. Водитель, опоздавший в накопитель к моменту выезда в стартовую зону, занимает место в своем ряду на стартовой решетке в последнюю очередь.

10.5. Нахождение людей после начала процедуры расстановки автомобилей на старте (кроме судей) вне автомобилей в стартовой зоне запрещено. Контрольное время прибытия на старт оговаривается регламентом соревнования или объявляется на собрании водителей.

10.6. После старта выезд водителей из стартовой зоны на трассу допускается до момента завершения прохождения лидером заезда первого круга.

10.7. При изменении состояния трассы или при отсутствии в этот день тренировки (разминки) перед стартом заездов необходимо проводить показ трассы – ознакомительный круг.

10.8. Старт подается сигналом светофора или отмашкой флагом судьи-стартера.

10.9. Процедура старта светофором: светофор должен быть размещен в месте, хорошо видимом всем участникам заезда, должен состоять минимум из двух красных фонарей. После полной готовности старта включается светофор и судья проходит стартовые ряды с **поднятым** зеленым флагом, показывается табличка 5 сек. **Стартовый сигнал дается выключением красного света светофора.**

10.10. Процедура старта флагом судьи-стартера: судья-стартер должен располагаться в месте, хорошо видимом всем участникам заезда, после полной готовности старта судья проходит стартовые ряды с поднятым зеленым флагом и показывается табличка 5 сек., судья-стартер поднимает флаг горизонтально, после чего стоит неподвижно (не более 5 сек.) до стартовой отмашки. **Стартовый сигнал дается энергичным махом вверх.** Стартовый флаг определяется Приложением 4 к настоящим правилам.

11. ФАЛЬСТАРТ

11.1. Фальстарт объявляется, если автомобиль покидает место старта с предписанной ему стартовой позиции с момента показа таблички 5 сек. до подачи стартового сигнала.

11.2. Контроль фальстарта при применении автоматических электронных средств хронометража:

- фиксация фальстарта с помощью показаний датчиков и компьютера.
- при зрительном контроле — на каждый ряд стартовой решетки выставляется судья факта (ст. 132, 149в СК БАФ). Напротив него устанавливается красный фонарь, дублирующий стартовый светофор (при старте светофором). Судья факта фиксирует фальстарт в соответствии с п. 11.1 резким поднятием вверх красного флага.
- при фальстарте руководитель гонки поднимает красный флаг, при этом судьи на дистанции также поднимают красные флаги.

Причастные к фальстарту водители наказываются в соответствии с таблицей пенализации (Приложение 5 к настоящим правилам).

11.3. Водитель, совершивший фальстарт в заезде, наказывается полной остановкой. В этом случае ему должен быть показан флаг «Фальстарт» (желтые диагональные полосы на зеленом фоне) с указанием стартового номера на специальной табличке черного цвета. Остановка производится в зоне судейской бригады старта следующим образом: водителю, которому был показан флаг «Фальстарт» с указанием стартового номера на специальной табличке черного цвета обязан в течение следующих двух кругов произвести полную остановку автомобиля в зоне судейской бригады старта и по команде судьи старта продолжить заезд (соблюдая меры безопасности).

11.4. Обязательно применение автоматических электронных средств хронометража и фиксации фальстарта, проводимых по системе заездов для автомобильного кросса

(Приложение 2 к настоящим правилам). Рекомендуется применение и в других официальных соревнованиях БАФ.

12. ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ

12.1. При движении по трассе на автомобилях должны быть включены габаритные огни. Движение по трассе разрешается только в установленном направлении.

При этом не являются нарушениями правил движения по трассе:

- вынужденный съезд назад с крутого подъема;
- выезд задним ходом из непреодолимого препятствия;
- минимально необходимое маневрирование в случае разворота автомобиля.

При совершении этих маневров водитель не должен создавать помех другим участникам заезда (п. 8 Сводной таблицы пенализации, Приложение 5 к настоящим правилам).

12.2. Водитель должен соблюдать «Правила поведения Водителей на трассе» (Приложение к СК БАФ). Водители, нарушившие эти правила, наказываются в соответствии со сводной таблицей пенализации (Приложение 5 к настоящим правилам).

12.3. Гоночное полотно трассы должно быть обозначено земляным валом или барьером (п. 8 приложения СК БАФ «Рекомендации по безопасности гоночных трасс»). Водитель, выехавший за пределы обозначенного гоночного полотна обязан вернуться на него на том же участке трассы, а если он таким образом получил преимущество, то обязан отказаться от него. При этом запрещается выезд за ограждения зоны безопасности.

12.4. Обгон разрешается как с левой, так и с правой стороны, но с соблюдением мер предосторожности. Водитель обгоняющего автомобиля не должен допускать толчков и ударов обгоняемого автомобиля. Контактная борьба запрещена.

12.5. Обгоняемый автомобиль не должен препятствовать обгону резким изменением траектории направления движения или каким-либо другим способом.

12.6. Запрещается резко изменять направление движения, если это не обусловлено конфигурацией трассы.

12.7. При движении по трассе в ходе заезда автомобиль должен передвигаться только под действием силы тяги своего двигателя или сил инерции и тяжести. Запрещается передвижение автомобиля с помощью мускульной силы водителя или помогающих ему людей.

12.8. Водитель, чей автомобиль в ходе заезда потерпел аварию или вышел из строя вследствие технической неисправности, обязан, поставив автомобиль в возможно безопасное место, немедленно его покинуть, выйдя за пределы трассы. Возврат водителя к автомобилю допускается только по окончании заезда.

12.9. Во время заезда оказание посторонней помощи водителю остановившегося или замедлившего движение автомобиля запрещено. Категорически запрещается ремонт автомобиля на трассе во время заезда, кроме специально отведенной для этого ремонтной зоны, в том числе силами самого водителя. Если водитель покинул автомобиль во время заезда вне ремонтной зоны (отстегнул ремни безопасности), то данный заезд для него закончился, и он должен ожидать эвакуации в безопасном месте за пределами трассы. Если указанное действие совершено, водителю засчитывается количество полных кругов в заезде, пройденных до места нарушения данного пункта. Если водителю, после стартовой команды оказана любая посторонняя помощь, он также считается закончившим заезд.

12.10. Судьи должны обозначить участок трассы, на котором находится аварийный автомобиль с водителем, желтыми флагами, а в необходимых случаях принять меры к эвакуации водителя. При этом на данном участке запрещаются обгоны, и водители, участвующие в заезде, при необходимости обязаны обеспечить безопасность эвакуации, вплоть до полной остановки.

12.11. Если возникает необходимость остановить заезд (при аварии в целях безопасности или по причине фальстарта или при «форс-мажорных» обстоятельствах) следует показать красный флаг на линии старт/финиш и на всех судейских постах. Это означает, что все водители должны сразу же прекратить гонку и медленно продолжать движение, подчиняясь указаниям судей.

12.12. Если к моменту остановки заезда лидер прошёл не менее 60% запланированного количества кругов, заезд считается состоявшимся и всем участвовавшим в заезде водителям засчитывается результат по прохождению финиша на предыдущем полноценном круге для всех водителей. (Пример: если лидер на момент остановки гонки закончил 6 из 10 кругов, то заезд будет считаться состоявшимся и результаты будут подведены по итогам 5 круга гонки). В противном случае (менее 60%), как только появится возможность продолжить соревнование, КСК принимает решение об организации перезаезда.

12.13. Только стартовавшие в остановленном заезде водители могут быть допущены к перезаезду. Если водитель **преднамеренно** стал причиной остановки заезда (заблокировал проезд или спровоцировал массовую аварию) – он не будет допущен на старт перезаезда и может быть исключён из этапа соревнований по решению КСК.

12.14. Водители, которые стартовали в первоначальном заезде, но не смогли стартовать в перезаезде, будут классифицироваться перед водителями, которые не стартовали вообще.

13. ФИНИШ. ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

13.1. Финиш заезда фиксируется в момент пересечения установленной контрольной (финишной) линии по прохождении последнего круга лидером заезда, это касается всех водителей, независимо от количества пройденных ими кругов.

13.2. Пересечение водителями установленной контрольной (финишной) линии фиксируется в течение времени, от момента финиша лидера заезда до окончания контрольного времени закрытия финиша, которое оговаривается дополнительным регламентом соревнования или объявляется водителям на собрании Руководителем гонки.

13.3. Организатор соревнования обязан в официальных соревнованиях БАФ предусмотреть режим Закрытого парка (ЗП) (ст. 42б СК БАФ). Для этого: после окончания финального **или второго финального** заезда без остановки в парке-стоянке (ремонтной зоне) все автомобили устанавливаются в ЗП, где они находятся в течение 15 минут после публикации предварительных результатов заезда (время, установленное для подачи протестов). Водитель должен обеспечить доставку автомобиля в ЗП. По докладу руководителя гонки, решением КСК в ЗП могут не ставиться автомобили, получившие в ходе заезда значительные повреждения в результате аварии и вследствие этого не финишировавшие, или автомобили участвуют в следующем финальном заезде другого класса. Водители в течение 5 минут с момента постановки автомобиля должны покинуть ЗП. После истечения указанных 15 минут режим ЗП снимается по решению КСК, за исключением случая подачи протеста либо специального решения КСК или Руководителя гонки, при котором необходимо произвести демонтаж узлов или агрегатов автомобиля. В этом случае «опротестованный» автомобиль передается в распоряжение Технического Комиссара для проверки на соответствие техническим требованиям и возвращается по решению официальных лиц соревнования (в зависимости от статуса соревнования: это Руководитель гонки либо КСК).

14. ПЕНАЛИЗАЦИЯ

Пенализация накладывается в соответствии с Главой XI СК БАФ и Сводной таблицей пенализации (Приложение 5 к Правилам).

15. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ И НАГРАЖДЕНИЕ

15.1. Места в соревновании определяются в соответствии с принятой системой зачета.

Места в заездах определяются по количеству пройденных кругов и очередности пересечения установленной контрольной (финишной) линии или количеству пройденных кругов, порядку пересечения линии финиша и времени прохождения дистанции.

15.2. Система заездов и определения результатов указывается в регламенте соревнования. При любой системе заездов водитель, чтобы быть классифицированным - получить очки в зачет многоэтапного соревнования - должен проехать хотя бы один круг в квалификационных, отборочных или финальных заездах.

- a. Количество кругов в каждом заезде объявляется Руководителем гонки на собрании водителей перед началом свободной тренировки.
- b. При любой системе заездов принявшим старт в соревновании является водитель, прошедший административную и техническую проверки, внесенный секретариатом в список допущенных водителей и пересёкший линию старта в хронометрируемой тренировке (контрольных заездах) или в одном из заездов своим ходом. При любой системе заездов организатор обязан предоставить спортсменам проехать на свободной тренировке не менее 3-х кругов.
- c. Каждый водитель должен пройти хотя бы один круг в свободной или хронометрируемой тренировке (контрольных заездах) (п. 10 Сводной таблицы пенализации). Водитель, не имеющий результата в хронометрируемой тренировке (контрольных заездах) может быть допущен к старту в заездах по решению КСК.

15.3. Порядок, процедура награждения и призовой фонд определяется регламентом соревнования.

16. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

16.1. Каждый протест подается в соответствии с требованиями Главы XII СК БАФ и сопровождается денежным взносом в размере 5 базовых величин.

16.2. Если протест требует демонтажа и последующей сборки различных частей автомобиля, протестующий участник должен внести дополнительный взнос, размер которого определяется регламентом соревнования, но не более 100% от взноса протеста.

16.3. В случае необоснованности протеста денежный взнос не возвращается. При этом, если протест касался соответствия автомобиля Техническим требованиям, и его рассмотрение сопровождалось демонтажем агрегатов автомобиля, то 75 % суммы взноса передается «опротестованному» водителю.

16.4. Взнос или часть взноса возвращается подателю протеста, если протест или его отдельные пункты будут признаны обоснованными.

16.5. Участники имеют право апеллировать перед БАФ против решений, вынесенных по протесту официальными лицами соревнования в соответствии с процедурой, изложенной в Главе XIII СК БАФ.

16.6. Один протест подается только на одного участника, одно действие, одно решение, один автомобиль и т.д.

Председатель комитета кросса БАФ

А.А.Хамлюк

Приложение 1

ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССАМ И ТЕРРИТОРИИ СОРЕВНОВАНИЙ ПО КРОССУ

1. Трасса должна представлять собой замкнутую кривую произвольной конфигурации.
2. Для легковых и специальных кроссовых автомобилей трасса должна иметь грейдерированное грунтовое покрытие. Не допускается в соревнованиях для легковых и специальных кроссовых автомобилей пересечение ручьев и других естественных или искусственных водоемов, ям и канав.
3. Полотно трассы должно быть проходимым для всех классов автомобилей НЕЗАВИСИМО от погодных условий (кроме форс-мажорных обстоятельств) без применения шин с внедорожным протектором.
4. Гоночное полотно должно быть очищено от камней, обработано пылесвязующим веществом и своевременно поливаться водой.
5. Длина (размеры по средней линии трассы) минимум 800 м (для детских соревнований – 500 м), максимум 1 400 м. Ширина трассы 10-25 м). Длина прямолинейных участков не должна превышать 200 м.
6. 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.
7. На всем протяжении трассы, то есть в любом ее месте, должен быть возможен обгон двигающегося впереди или остановившегося автомобиля.
8. 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 1%. Разрешается оборудование стартовой зоны твердым покрытием, при этом оно должно заканчиваться не менее чем через 30 м после линии старта и находится за пределами замкнутого кольца трассы.
9. 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 не в коем случае не должен иметь сужение трассы вплоть до конца первого поворота.
10. Размеры стартовой зоны должны обеспечивать расстояние по фронту между стоящими на одной линии автомобилями не менее 2 м и расстояние между стартовыми рядами в глубину не менее 8 м. Ширина стартовой зоны должна быть как минимум 14,5 м.
11. Линия финиша должна располагаться по возможности на прямом участке трассы и таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность съезда с трассы финишировавшему автомобилю.
12. На трассе должны быть оборудованы судейские посты, имеющие последовательную взаимовидимость, радио или телефонную связь с Руководителем гонки. Оборудование и расположение судейского поста должно обеспечивать безопасность находящихся на нем судей.
13. На судейских постах должны находиться средства пожаротушения (огнетушители емкостью не менее 5 л огнегасящего вещества) и сигнальные флаги (желтых – 2, голубой и красный).
14. Граница гоночного полотна с обеих сторон должна быть обозначена (поребриками, минивалом – высотой 15-20 см, пластиковыми столбиками и т.п.), а в опасных местах (местах расположения зрителей или местах, представляющих опасность для гонщика в случае выезда автомобиля за пределы гоночного полотна) должна быть оборудована отбойниками (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 вылета с траектории более 30 градусов. Высота барьера из покрышек зависит от конкретных условий, но должна быть не менее 1 м.

15. Зрители, свободные от гонки водители, механики, тренеры, представители 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 м над трассой, возможно на расстоянии не ближе 30 м от края гоночного полотна. Эта граница должна быть четко обозначена и обеспечена организатором.

16. Категорически запрещается нахождение людей на земляном валу, отбойниках, ограничивающих полотно трассы.

17. Парк-стоянка водителей 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 водителей должно быть обеспечено размещение спортивной и сервисной техники спортсменов.

18. Сервисные автомобили, размещенные в парке-стоянке, должны быть оборудованы средствами пожаротушения.

19. Скорость автомобилей в парке-стоянке не должна превышать 5 км/час.

20. Организатор должен предусмотреть возможность мойки, ремонта, погрузки и разгрузки спортивных автомобилей, наличие санузлов, воды и электричества в парке-стоянке.

21. Судейская бригада и весь персонал организатора, выполняющие свои обязанности на трассе и в местах парковки спортивной и транспортной техники, должны быть обучены приемам и действиям при возникновении пожара.

22. Закрытый парк должен вмещать все автомобили, участвующие в финальном заезде, огорожен и охраняем от посторонних лиц и оборудован средствами пожаротушения.

Приложение 2

СИСТЕМА ЗАЕЗДОВ ДЛЯ КРОССА

1. ТРЕНИРОВКИ И БРИФИНГ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

1.1. Для каждого класса проводятся одна свободная тренировка и два хронометрируемых тренировочных заезда. Первый из хронометрируемых тренировочных заездов проводится в порядке возрастания стартовых номеров, а второй – в порядке их убывания. Автомобили из разных классов стартуют отдельно.

1.2. Перед хронометрируемыми тренировочными заездами проводится Брифинг (собрание) Водителей. Водители, чьи автомобили были допущены к участию в гонке, обязаны присутствовать на Брифинге, где сообщаются особенности конкретного соревнования.

1.3. Каждый хронометрируемый тренировочный заезд состоит из 3-5 кругов, начиная с выхода первого автомобиля на трассу, при этом хронометраж начинается со 2-го круга.

1.4. Во время каждого хронометрируемого тренировочного заезда на дистанции одновременно должно быть не больше 6 автомобилей.

1.5. Время прохождения лучшего круга, показанное в любом из двух хронометрируемых тренировочных заездов, определяет позицию на старте в первом Квалификационном заезде. Если у двух или более Водителей это время оказывается одинаковым (т.е. разница менее погрешности хронометража), то между ними приоритет в стартовой позиции определяет лучшее время прохождения любого другого круга, показанное в официальных тренировочных заездах, при дальнейшем равенстве рассматривается следующее лучшее время круга и т.д.

Каждый Водитель должен пройти хотя бы один круг на свободной тренировке или в одном из хронометрируемых тренировочных заездов. В противном случае, в первом Квалификационном заезде он может стартовать только по решению КСК (п.10 Сводной таблицы пенализации).

2. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ДЛЯ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ЗАЕЗДОВ (ХИТОВ) И ФИНАЛОВ

2.1. Автомобили из разных классов стартуют раздельно.

2.2. Стартовая решетка размечается на 10 автомобилей, расставленных в четыре ряда по схеме 3–2–3–2. Водитель, показавший лучший результат в хронометрируемых тренировочных заездах, выбирает себе место на старте в пределах стартовой разметки первого ряда. Водитель, занявший второе место, может, в свою очередь, выбрать одно из двух остающихся мест. Такая возможность выбора также распространяется на 2-й, 3-й и 4-й ряды, но выбирать ряды запрещается.

2.3. Стартовые позиции должны быть размечены на стартовом поле. Минимальное расстояние между рядами – 8 м. Автомобили должны быть построены в шахматном порядке.

2.4. Дистанция каждого заезда должна быть от 3 000 м (не менее 4 кругов) до 5 600 м в квалификационных и от 5 000 м (не менее 5 кругов) до 7 000 м в финальных заездах.

3. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ЗАЕЗДЫ

3.1. В каждом классе предусмотрено три квалификационных заезда. При количестве стартующих более 10 – три серии квалификационных заездов. Распределение стартовых позиций в квалификационных заездах (сериях) осуществляется следующим образом:

- 1-я серия заездов: согласно классификации хронометрируемой тренировки;
- 2-я серия заездов: согласно классификации первой серии заездов;
- 3-я серия заездов: согласно классификации второй серии заездов.

3.2. При количестве стартующих более 10 они делятся на группы с одинаковым количеством автомобилей (разница плюс-минус один автомобиль). Максимальное количество

автомобилей, стартующих в одной группе – 10. Заезды с наименьшим количеством автомобилей проводятся последними в каждой серии.

3.3. Распределение водителей по группам в каждой серии и расстановка на старте каждого заезда осуществляется в соответствии со следующим примером:

Если проводятся три заезда, первый водитель занимает первую стартовую позицию в первом заезде, второй водитель занимает первую стартовую позицию во втором заезде, третий водитель занимает первую стартовую позицию в третьем заезде. Четвёртый водитель занимает вторую позицию в первом заезде, пятый водитель занимает вторую позицию во втором заезде и т. д. до последнего водителя.

3.4. После второго хронометрируемого тренировочного заезда и после первой и второй серии квалификационных заездов организатор публикует списки стартующих с первого по последнее место.

3.5. Места автомобилей, отсутствующих на стартовых позициях, остаются свободными.

3.6. В каждом заезде водители классифицируются в соответствии с количеством пройденных кругов. Для водителей прошедших одинаковое количество кругов решающим является время пересечения линии финиша.

3.7. Система начисления очков в квалификационных заездах:

- Водитель, пришедший первым, получает одно очко, вторым – два очка, третьим – три очка и т. д.
- Водители, прошедшие менее 2-х кругов, получают 80 очков.
- Водители, которые не стартовали в заезде, получают 90 очков.
- Водители, которые были исключены из заезда, получают 95 очков.

3.8. Только те водители, которые получили в двух лучших заездах общее количество очков, не превышающее 21, допускаются к финальным заездам.

4. ФИНАЛЬНЫЕ ЗАЕЗДЫ

4.1. Финальные заезды формируются по результатам квалификационных заездов. Составляется список водителей в порядке возрастания суммы очков двух лучших результатов. Если у соревнующихся равное количество очков, решающими считаются очки, полученные в заезде, которые не были зачтены. При дальнейшем равенстве решающим является лучшее время любого из заездов, в которых соревнующиеся прошли наибольшее одинаковое количество кругов, если и в этом случае наблюдается равенство – сравнивается лучшее время оставшихся заездов с наибольшим одинаковым количеством кругов. В случае если одинакового количества кругов со временем нет, преимущество будет иметь спортсмен прошедший большее количество кругов.

4.2. Проводится финал «А» с первыми 10-ю автомобилями, а если классификацию прошли более 14-и водителей, проводятся финалы «А» и «Б». В этом случае первые 8 квалифицируются в финал «А», а остальные (не более 10-и) в финал «Б»; первые два водителя по итогам финала «Б» квалифицируются в последний ряд финала «А».

4.3. Если водитель не смог стартовать в финальном заезде, его место остаётся свободным и не может быть занято другим водителем.

4.4. Очки будут присуждаться на каждом этапе в соответствии со следующей шкалой: 1-е место – 20, 2-е – 17, 3-е – 15, 4-е – 13, 5-е – 12, 6-е – 11, и так далее до 16-го, 17-го и 18-го мест, за каждое из которых присуждается 1 очко.

Приложение 3

СИСТЕМА ОТБОРОЧНЫХ И ФИНАЛЬНЫХ ЗАЕЗДОВ

1. Свободная и хронометрируемая тренировки

1.1. Организатор обязан предоставить спортсменам проехать на свободной тренировке не менее 3-х кругов (п.15.2.b ПРК-17).

1.2. Хронометрируемая тренировка состоит из 3 кругов, начиная с выхода первого автомобиля на трассу, при этом хронометраж начинается со 2-го круга. По итогам хронометрируемой тренировки оформляется протокол хронометрируемой тренировки, который содержит список водителей в порядке ухудшения их результатов (времени лучшего круга). При равенстве результатов у двух или нескольких водителей сравниваются результаты другого круга, при дальнейшем равенстве или невозможности применения данного метода приоритет определяется по жеребьевке. Водитель, который не проехал ни одного круга в свободной или хронометрируемой тренировке или не имеющий результата в хронометрируемой тренировке, может быть допущен к старту в заездах только по решению КСК (п.15.2.c ПРК-17).

2. Отборочные и финальные заезды

2.1. В зависимости от количества водителей, заезды могут состоять из нескольких уровней отборочных и финальных заездов (финалы, полуфиналы, четвертьфиналы, 1/8-финалы и т.д.). На каждом уровне проводится несколько заездов, по результатам которых определяется состав участников и расстановка на старте заездов более высокого уровня. Все водители, не попавшие в заезды более высокого уровня, заканчивают участие в этапе соревнований.

2.2. Количество кругов в заездах устанавливается исходя из длины трассы и должно последовательно (от первых отборочных заездов к финальным) увеличиваться минимум на один круг.

2.3. Если водитель в установленное время не явился к старту заезда или он дисквалифицирован в ходе заездов, его место на старте остается свободным.

2.4. Водители должны прибыть в предстартовую зону не позднее пяти минут до времени старта заезда, в котором они участвуют. Если водитель по какой-либо причине не может выйти на старт, он обязан информировать об этом Руководителя гонки.

2.5. Выезд в стартовую зону производится из предстартового накопителя. Очередность выезда в стартовую зону определяется стартовой ведомостью (п.10.3 ПРК-17). Водитель имеет право выбрать любую свободную стартовую позицию в своём ряду.

2.6. Места в заездах определяются по количеству пройденных кругов, а при их равенстве - по очередности пересечения установленной контрольной (финишной) линии.

3. Проведение заездов при участии не более 10 водителей

3.1. Если число водителей, участвующих в соревновании 10 и менее, то проводятся только два финальных заезда. Стартовая решетка размечается на 10 автомобилей, расставленных в четыре ряда по схеме 3-2-3-2. В первом финальном заезде водитель, показавший лучший результат в хронометрируемой тренировке, выбирает себе место на старте в пределах стартовой разметки первого ряда. Водитель, занявший второе место, может, в свою очередь, выбрать одно из двух остающихся мест. Такая возможность выбора также распространяется на 2-й, 3-й и 4-й ряды, но выбирать ряды запрещается. Стартовая решётка второго финального заезда формируется в порядке ухудшения результатов первого финального заезда (схема 1).

Схема 1. Расстановка водителей в двух финальных заездах

1-й финальный заезд	2-й финальный заезд
1X – 2X – 3X	1Ф – 2Ф – 3Ф
4X – 5X	4Ф – 5Ф
6X – 7X – 8X	6Ф – 7Ф – 8Ф
9X – 10X	9Ф – 10Ф

Обозначения (пример)

2X – водитель, занявший второе место в хронометрируемой тренировке,
9Ф – водитель, занявший девятое место в первом финальном заезде

3.2. Итоговое место водителя в этапе соревнования определяется по минимуму суммы набранных в обоих финальных заездах очков, численно равных занятому водителем месту в заезде. Не стартовавшим или не прошедшим одного круга водителям, начисляется максимально возможное количество очков, численно равное количеству автомобилей, включенных в стартовую ведомость. При равенстве суммы очков преимущество имеет водитель, имеющий лучший результат во втором финальном заезде. Водителю для получения очков в зачет соревнования необходимо проехать хотя бы один круг в одном из финальных заездов.

4. Проведение заездов при участии более 10 водителей

4.1. При числе водителей более 10, проводятся сначала отборочные, а затем финальные заезды. Максимальное количество автомобилей в заездах (как отборочных, так и финальных) - 10.

4.2. КСК по предложению Руководителя гонки может принять решение об участии в первых отборочных заездах до 12 автомобилей, если это обусловлено количеством заявленных водителей и обеспечивается достаточной степенью безопасности.

5. Проведение заездов при участии от 11 до 20(24) водителей

5.1. Расстановка автомобилей в стартовой зоне полуфинальных заездов производится по схеме 2 в соответствии с результатами хронометрируемой тренировки. Расстановка автомобилей на старте каждого заезда по схеме 3–2–3–2(–2).

5.2. В своём полуфинальном заезде водитель должен проехать минимум один круг, чтобы выйти в финал. В противном случае за водителем сохраняется только занятое место. Исключением является формирование финала «Б»: все водители, пересёкшие линию старта и занявшие в полуфинальных заездах места с 5 по 9, выходят в финал «Б» (прохождение круга в данном случае не обязательно). Водители, не стартовавшие в полуфиналах, к участию в финале «Б» не допускаются.

Схема 2. Расстановка автомобилей в двух полуфинальных заездах

1-й Полуфинал	2-й Полуфинал
1X – 3X – 5X	2X – 4X – 6X
7X – 9X	8X – 10X
11X – 13X – 15X	12X – 14X – 16X
17X – 19X	18X – 20X
(21X – 23X)	(22X – 24X)

Обозначения (пример)

2X – водитель, занявший второе место в хронометрируемой тренировке

5.3. Из каждого полуфинального заезда в финал «А» выходят по четыре водителя, занявшие места с первого по четвертое. В финал «Б», который проводится перед финалом «А», выходят по пять следующих водителей (то есть занявших в полуфинальных заездах места с пятого по девятое).

Схема 3. Расстановка автомобилей в финалах «А» и «Б»

Финал «Б»	Финал «А»
5(1) – 5(2) – 6(1)	1(1) – 1(2) – 2(1)
6(2) – 7(1)	2(2) – 3(1)
7(2) – 8(1) – 8(2)	3(2) – 4(1) – 4(2)
9(1) – 9(2)	1 (фин. Б) – 2 (фин. Б)

Обозначения (пример)

8(1) – водитель, занявший восьмое место в первом полуфинале

Если на старте финала «Б» оказалось только два водителя, то заезд не проводится, а оба водителя сразу выходят в финал «А», при этом позицию в 4 ряду стартовой решётки первым выбирает водитель, имеющий лучшую позицию в стартовой ведомости финала «Б», а второй водитель занимает оставшееся место.

6. Проведение заездов при участии от 20(24) до 40(48) водителей

6.1. Расстановка автомобилей в стартовой зоне четвертьфинальных заездов производится по схеме 4 в соответствии с результатами хронометрируемой тренировки.

Схема 4. Расстановка автомобилей в четырёх четвертьфинальных заездах

Четвертьфинальные заезды			
1-й заезд (А)	2-й заезд (Б)	3-й заезд (В)	4-й заезд (Г)
1X – 5X – 9X	2X – 6X – 10X	3X – 7X – 11X	4X – 8X – 12X
13X – 17X	14X – 18X	15X – 19X	16X – 20X
21X – 25X – 29X	22X – 26X – 30X	23X – 27X – 31X	24X – 28X – 32X
33X – 37X	34X – 38X	35X – 39X	36X – 40X
(41X-45X)	(42X-46X)	(43X-47X)	(44X-48X)

Обозначения (пример)

23X – водитель, занявший двадцать третье место в хронометрируемой тренировке

6.2. Первые пять Водителей из каждого заезда выходят в два полуфинальных заезда и распределяются на старте по схеме 5:

Схема 5. Расстановка автомобилей в двух полуфинальных заездах

1-й Полуфинал	2-й Полуфинал
1А – 1В – 2А	1Б – 1Г – 2Б
2В – 3А	2Г – 3Б
3В – 4А – 4В	3Г – 4Б – 4Г
5А – 5В	5Б – 5Г

Обозначения (пример)

2Г – водитель, занявший второе место в 4-м четвертьфинальном заезде

6.3. Формирование финалов «А» и «Б» производится в соответствии с п. 5.3 настоящего приложения.

7. Проведение заездов при участии более 40(48) водителей

В случае необходимости проведения 1/8-финала, 1/16-финала и т.д., расстановку автомобилей на стартовой решётке заездов разрабатывает КСК по аналогии с примерами, рассмотренными выше.

8. Определение личных результатов

8.1. Принявшим старт в соревновании является водитель, прошедший административную и техническую проверки, внесенный секретариатом в список допущенных водителей и пересёкший линию старта в хронометрируемой тренировке (контрольных заездах) или в одном из отборочных или финальных заездов своим ходом.

8.2. По результатам каждого заезда водителю, получившему право участия в нем, присваивается место в заезде в зависимости от количества пройденных кругов, а при их равенстве - по очередности пересечения установленной контрольной (финишной) линии. Места водителей, не прошедших одного полного круга к моменту закрытия финиша, определяются по результатам предыдущих заездов, при этом водители, стартовавшие, но не прошедшие ни одного круга, имеют преимущество перед не стартовавшими и перед водителями, перемещенными решением КСК на последнее место в заезде (после не стартовавших) (п.8 Таблицы пенализации).

8.3. По результатам соревнования каждому принявшему старт водителю присваивается место в соревновании:

- с 1 по 10 – водителям, занявшим соответствующие места в финале «А» (или по итогам двух финальных заездов);
- начиная с 11 места – водителям, получившим право участия в финале «Б» в зависимости от занятых ими в этом заезде мест (кроме водителей, вышедших в финал «А»).

8.4. Водителям, не попавшим в финальные заезды, места в соревновании присваиваются с учетом следующих показателей (в порядке важности):

- максимальный достигнутый уровень отборочного заезда (полуфинал, четвертьфинал, 1/8 и т.д.);
- занятое в этом заезде место;
- количество пройденных в этом заезде кругов;
- результаты предыдущего отборочного заезда, а для первых отборочных заездов – результаты контрольных заездов.

8.5. В зависимости от количества принявших старт водителей и занятого в соревновании места каждому водителю (за исключением водителей, не прошедших ни одного круга в отборочных и финальных заездах, а также водителей, исключенных из зачета в этапе соревнований) начисляются очки по Таблице начисления очков по занятым местам (Приложение 6 ПРК-17).

Приложение 4

ФЛАГИ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ ПО КРОССУ

Флаговая сигнализация должна соответствовать п. 4 главы 2 приложения к СК БАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб» со следующими уточнениями:

БЕЛЫЙ , флаг БАФ или флаг Организатора	—	Для подачи стартовой команды
ЖЕЛТЫЙ (взмахами, показывается 2 круга)	—	При возникновении препятствия (опасности) на участке трассы
Два ЖЕЛТЫХ (взмахами, показываются 2 круга)	—	Предупреждение о повышенной опасности
Сигналы, подаваемые желтыми флагами, действуют до препятствия включительно. В зоне действия желтого флага обгон запрещен.		
КРАСНЫЙ	—	Остановка заезда
Всем водителям прекратить гонку, снизить скорость и медленно продолжить движение, подчиняясь указаниям судей		
ЗЕЛЕНЫЙ С ЖЕЛТЫМИ ДИАГОНАЛЬНЫМИ ПОЛОСАМИ с табличкой, на которой указан стартовый номер водителя	—	Фальстарт. Соответствующий водитель обязан в течение следующих двух кругов произвести полную остановку автомобиля в зоне судейской бригады старта и по команде судьи старта продолжить заезд (соблюдая меры безопасности)
ЧЕРНО-БЕЛЫЙ в шахматную клетку	—	Финиш
ЧЕРНЫЙ с табличкой, на которой указан стартовый номер водителя	—	Соответствующему водителю прекратить соревнование и не создавая препятствий остальным водителям медленно покинуть трассу в установленном месте выезда
ГОЛУБОЙ	—	Сигнал обгона. («Вас обгоняют на круг»).
Показывается водителю, которого обгоняют на круг. Препятствовать обгону запрещается		
ЧЕРНО-БЕЛЫЙ (разделен по диагонали) с табличкой, на которой указан стартовый номер водителя	—	Предупреждение соответствующего водителя за нарушение, допущенное им на трассе.
ЧЕРНЫЙ С ОРАНЖЕВЫМ КРУГОМ с табличкой, на которой указан стартовый номер водителя	—	Техническая неисправность, угрожающая безопасности на трассе.
Водитель обязан остановиться в зоне ремонта для устранения неисправности или прекратить гонку.		
ЖЕЛТЫЙ С ЧЕРНЫМИ ДИАГОНАЛЯМИ	—	Последний круг
Данный флаг не показывается, если на линии финиша показывают таблички (табло) с указанием количества оставшихся кругов		

Приложение 5

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ПЕНАЛИЗАЦИИ, ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ ПО КРОССУ

Следующий перечень не является исчерпывающим. Коллегия Спортивных Комиссаров в полном объеме обладает полномочиями в отношении наложения взысканий в соответствии с СК БАФ.

№	Нарушения, допущенные водителем	Пенализация
1	Опоздание на административную проверку или медицинский контроль или техническую инспекцию	Денежный штраф, предусмотренный регламентом соревнования, или отказ в допуске к соревнованию
2	Отсутствие документов, перечисленных в п.8.2, 8.3 ПРК-17	Отказ в допуске к соревнованию
3	Отсутствие экипировки или технического паспорта БАФ на спортивный автомобиль	Отказ в допуске к соревнованию
4	Автомобиль не соответствует требованиям п. 4.1 ПРК-17	Отказ в допуске к соревнованию
5	Отказ от размещения на автомобиле обязательной рекламы Организатора	Отказ в допуске к соревнованию
6	Отказ от размещения на автомобиле необязательной рекламы Организатора	Дополнительный денежный взнос в кассу Организатора
7.1	Несоответствие стартовых номеров требованиям СК и КиТТ БАФ	Отказ в допуске к соревнованию
7.2	Несоответствие стартовых номеров требованиям п. 4.4 ПРК-14	По решению КСК: предупреждение , денежный штраф, отказ в допуске к соревнованию
8	Нарушение правил движения по трассе; Нарушение правил поведения водителей; Удар соперника (умышленный или неумышленный, по заявлению пострадавшего); Игнорирование сигналов, подаваемых судейскими флагами или других распоряжений судей	По решению Руководителя гонки: замечание (в ходе заезда); По решению КСК: замечание, денежный штраф, штрафное время, исключение из зачета в квалификационном заезде (см. Приложение 2), перемещение на последнее место в заезде (после не стартовавших), исключение из зачета в этапе соревнований (аннулирование результата)
9.1	Оказание посторонней помощи водителю на трассе или выход водителя из автомобиля вне ремонтной зоны	Окончание заезда для данного водителя в данной точке трассы с учетом количества пройденных кругов.
9.2	Оказание посторонней помощи водителю в стартовой зоне, нарушение п.10.5	Исключение из заезда

№	Нарушения, допущенные водителем	Пенализация
10	Водитель не проехал ни одного круга в свободной или хронометрируемой тренировке	Отказ в допуске к участию в заездах, или по решению КСК.
11	Нарушение режима закрытого парка	Исключение из зачета в этапе соревнования
12	Получение на одном соревновании двух замечаний (кроме предупреждений за фальстарт)	Исключение из зачета в этапе соревнований
13	Фальстарт: первый фальстарт; второй фальстарт в заезде по вине того же водителя	предупреждение. Повтор старта; исключение из заезда, классифицируется последним в этом заезде
14	Несоответствие автомобиля Техническим требованиям	При выявлении на предстартовой ТИ – отказ в допуске к соревнованию, а выявленное на заключительной ТИ – аннулирование результата в этапе соревнования.
15	Несоответствие автомобиля Техническим требованиям повторно в течение сезона	Дисквалификация Участника или Водителя с аннулированием результатов в многоэтапном соревновании – решением Президиума по представлению Комитета кросса БАФ.

*В случае исключения из зачета в соревновании, заинтересованная сторона имеет право представить свои оправдания

