



Регламент соревнования Karting Cup 2019

1. Сроки, место проведения и организация

- 1.1. Соревнование проводится 13 июля 2019 года.
- 1.2. Место проведения: «Одесса Картинг Клуб» - ул. Базовая, 17.
- 1.3. Общее руководство организацией и проведением Соревнования осуществляется владельцем ТМ «Одесса Картинг Клуб».
- 1.4. Судейский состав:
 - Алексей Скоробогатов

2. Участники соревнования

- 2.1. К участию в Соревновании допускаются все желающие возрастом от 15 лет и весом не более 90 кг.
- 2.2. К участию в Соревновании не допускаются профессиональные картингисты (пилоты с действующей лицензией ФАУ).
- 2.3. Для участия в Соревновании желающие подают [электронную заявку на регистрацию](#) и оплачивают регистрационный взнос:
 - 1000 грн при оплате до 00:00 12 июля 2019 года;
 - 1200 грн при более поздней оплате.Регистрация считается подтвержденной только после оплаты и получения уведомления от организатора.
- 2.4. Минимальное количество команд – 6, максимальное – 12.
В случае отмены соревнования по инициативе организатора, внесенные регистрационные взносы возвращаются в полном объеме.

3. Характер соревнования

- 3.1. Соревнование проводится в формате командной гонки на картах Rimo EVO5 270cc, где каждая команда должна состоять из 2х человек весом до 90 кг каждый.
- 3.2. Команды распределяются в заезды по 6 человек таким образом, чтобы каждая команда проехала с каждой возможной стартовой позиции. Заезды проводятся на 6 картах, предоставленных организатором соревнования. Организатор обеспечивает также наличие одной или двух запасных машин на случай поломок.

3.3. Соревнование состоит из отборочных и двух финальных заездов, их длительность:

- отборочные заезды - 10 кругов (1 пит-стоп)
- финальные заезды - 12 кругов (1 пит-стоп)

3.4. По результатам каждого заезда Пилоты набирают очки согласно таблице.

3.5. В результате отбора, набравшие большее кол-во баллов попадают в полуфиналы. Остальные участники выбывают из соревнований.

3.6. В финале участвует 6 (возможно более) команд. Команда, финишировавшая первой во втором финальном заезде, объявляется победителем.

3.7. Каждый карт на стартовой решетке оборудуется стартовым флажком, которые необходимо будет сменить во время пит-стопа вторым участником команды.

3.8. В каждом из заездов, команда самостоятельно выбирает, какой из двух пилотов управляет картом, таким образом, чтобы каждый из участников команды сделал равное количество заездов. Задача второго участника «механика» состоит в замене стартового флажка на карте сокомандника во время пит-стопа, а так же решениями по стратегии гонки.

3.9. Скорость заезда в пит-стоп будет ограничена шиканой при въезде на пит-лейн. Увеличивать скорость после проезда шиканы запрещается до выезда из пит-лейна

3.10. За каждым картом закрепляется место на пит-лейне, где должен находиться участник команды. Пилот при заезде на пит-лейн обязан проехать к своему месту и полностью остановиться для замены флага. Начинать движение можно только после разрешения «механика», при этом пилот обязан уступить дорогу едущему по питлейну карт. В случае столкновения на пит-лейн, виновным будет признан выезжающий карт.

3.11. Время пит-стопа не регламентировано и напрямую зависит от слаженных действий команды

3.12. Во время смены флажка на карте, финишный флажок должен быть вручен полностью. В случае утери флажка во время заезда по причине плохой фиксации его на пит-стопе, команде объявляется технический сход и последнее место в заезде.

3.14. Въезд в пит-лейн невозможен на первом и последнем круге каждого из заездов, а в финале на первых двух и последнем из кругов.

3.15. Выезжающий из пит-лейна карт, обязан пропускать едущих по трассе участников. В случае столкновения с едущим по трассе картом, выезжающий из пит-лейна будет признан виновником и будет оштрафован.

3.16 Финал состоит из двух этапов. После проезда первого этапа, команды обязаны сменить пилота, который продолжит борьбу во втором заезде финала с той же позиции, на которой финишировал его сокомандник в первом. Временные разрывы при этом не учитываются, а заезд осуществляется в реверс.

4. Начисление и подсчёт очков

4.1. По результатам отборочных заездов, командам начисляются очки по следующей схеме:

Место	1	2	3	4	5	6
Очки	6	5	4	3	2	1

4.2. При равенстве очков более высокое место в таблице занимает команда (в порядке важности показателя):

- имеющая на счету больше первых мест;
- имеющая на счету больше вторых, а при равенстве вторых - больше третьих мест;
- имеющая меньше штрафных очков.

5. Порядок стартов и проведения заездов

5.1. За каждым картом закреплена позиция на стартовой решетке. На первую позицию ставится карт с наиболее слабыми техническими характеристиками, соответственно на следующих позициях карты размещаются по мере улучшения технических характеристик, (по состоянию на момент начала гонки). Организатор имеет право менять расстановку машин на стартовой решетке в случае изменения их скоростных характеристик.

5.2. Старт всех заездов производится с хода «паровозом», по отмашке флага стартовым маршалом.

5.3. Гонщики не должны стартовать с «двух педалей» т.е. при нажатой педали тормоза нажимать педаль газа до момента старта заезда. В противном случае производится рестарт заезда. При этом пилот-нарушитель перемещается на последнюю стартовую позицию. При повторном нарушении во время рестарта, нарушитель снимается с заезда и ему автоматически присваивается последнее место в заезде.

5.4. В случае если какой-либо карт не смог стартовать или сломался на первом круге заезда, его пилот должен немедленно сигнализировать об этом судьям поднятой вверх рукой. Гонка останавливается и объявляется рестарт заезда. Поломавшийся карт ремонтируется или заменяется запасным. Если поломка произошла на последнем круге гонки, то результаты заезда засчитываются по предпоследнему кругу. Если поломка произошла в середине

заезда то пилот должен сигнализировать об этом маршалам гонки. В таком случае судья гонки назначает рестарт.

5.5. После финиша заезда пилоты обязаны проехать заминочный круг, и остановиться на пит-лейн, либо в обозначенном организаторами месте.

5.6. Рестарт заезда начинается в случае:

- поломки карта;
- массового «завала».

Завалом считается ситуация, когда три и более картов, участвующих в заезде, в результате плотной борьбы попадают в аварию и/или останавливаются в покрывках на одном участке трассы и не могут сразу продолжать движение дальше. При этом виновник завала (если есть) при рестарте стартует с последней позиции.

Рестарт производится с прежних стартовых позиций или «паровозиком».

Если лидер заезда не закончил первый круг на момент остановки гонки, рестарт производится со стартовых позиций с сохранением порядка пилотов (за исключением, когда виновный в завале или в фальстарте Пилот стартует с последней стартовой позиции).

Рестарт «паровозиком» производится во всех других случаях; карты располагаются на старте один за другим, вплотную друг к другу в порядке, в котором они закончили предыдущий перед инцидентом круг. После рестарта гонщики проходят количество кругов, которое оставалось до финиша лидеру на момент остановки гонки.

В случае если лидеру оставалось до финиша менее 1 круга, рестарт не производится, а позиции гонщиков фиксируются по состоянию на момент окончания ими предпоследнего круга.

6. Судейство и правила поведения на трассе

6.1. Пилоты и зрители не имеют права участвовать и/или влиять на принятие судейских решений. Такие решения являются окончательными и дальнейшему обсуждению не подлежат.

6.2. Во время гонки судьи используют систему флагов:

- Клетчатый флаг используется для старта и финиша гонки;
- Красный флаг означает остановку гонки. Увидев красный флаг, пилоты обязаны следовать указаниям судей или остановиться перед въездом на пит-стоп.
- Синий флаг, показанный пилоту, означает, что он «круговой», и обязан пропустить основной пелетон.
- Жёлтый флаг, означает – «внимание, авария на трассе». Пилоты сбрасывают скорость, обгоны запрещены.

6.3. Участники обязаны вести себя корректно по отношению к другим пилотам и членам судейской бригады. Отдельно наказывается неспортивное поведение, выражения и жесты, осознанное создание опасной ситуации на трассе (движение в обратном направлении, умышленное замедление во время

заезда с целью изменения позиций пилотов позади).

6.4. На всем протяжении заезда пилоты обязаны избегать физического контакта с картами соперников. Умышленный контакт с картой соперника, зафиксированный членами судейской бригады считается нарушением и наказывается предусмотренными санкциями.

Удар карта соперника в борт с целью сместить его с траектории так же считается умышленным контактом, что запрещено и наказывается предусмотренными санкциями.

6.5. В случае равных позиций картов, пилоты обязаны оставлять друг другу достаточно места. Равными позициями считается такое положение двух машин, когда передние колеса одного карта находятся на уровне промежутка от передних колес до сидения гонщика другого карта. При входе в поворот обгоняющий карт должен достичь равных позиций до того момента, как впереди идущий карт начал поворачивать по своей траектории.

6.6. В случае систематического физического контакта впереди идущего карта без выигрыша позиции (подталкивание), а также в случае разового удара в заднюю часть карта с выигрышем позиции пилот, допускающий такой контакт, наказывается предусмотренными санкциями

6.7. В ситуациях, когда идущий впереди карт препятствует обгону, намеренно изменяя свою траекторию более одного раза на прямой, это может быть расценено судьями как "кроссинг" и считается нарушением. Участник, совершающий "кроссинг", будет наказан предусмотренными санкциями.

6.8. Идущий впереди карт имеет преимущество и волен выбирать такую траекторию, какую считает для себя лучшей. При этом действия обороняющегося пилота должны быть предсказуемыми. Непредсказуемыми действиями обороняющегося пилота могут быть резкое изменение траектории на прямой, преждевременное торможение, боковой занос карта в повороте. В случае, если такие действия в плотной борьбе привели к контакту и/или развороту обороняющегося карта, атакующий пилот не будет оштрафован, если судьи посчитают, что он не имел возможности среагировать на такие действия.

6.9. В ситуации, когда пилот после вылета с трассы, разворота может развернуться и продолжить движение самостоятельно, он может сделать это, только после того как пропустит следующие за ним карты. Возникновение любой аварийной ситуации при его возвращении в гонку однозначно считается его виной и наказывается штрафами.

6.10. Отстающие на круг и более пилоты обязаны пропускать догнавшие их карты. В случае, если круговой пилот не пропустил догнавшие карты, к нему будут применены штрафные санкции на усмотрение главного судьи.

6.11. В случае любого рода вмешательства болельщиков в совещания и решения судейской коллегии и оргкомитета, пилот в пользу которого допускались некорректные действия будет оштрафован, либо дисквалифицирован.

6.12. Судьи при определении степени нарушения учитывают характер и место столкновения, состояние трассы, погодные условия. Попытка

совершения некорректного действия считается равносильной совершению этого действия.

6.13. Штрафные санкции и баллы:

6.13.1. Опоздание на брифинг	1 штрафное очко
6.13.2. Фальстарт	перемещение на последнее место
6.13.3. Кроссинг	1 штрафное очко
6.13.4. Непрерывное подталкивание сзади без смены позиции	1 штрафное очко
6.13.5. Непрерывное подталкивание сбоку без смены позиции	1 штрафное очко
6.13.6. Попытки ехать против движения	дисквалификация
6.13.7. Невыполнение действий, предписываемых флагами	1-2 штрафных очка
6.13.8. Нарушения по п.п. 6.13.4 – 6.13.5 со сменой позиции	2 штрафных очка + 1 штрафное очко за каждую дополнительно выигранную позицию.
6.13.9. Систематические и преднамеренные нарушения п.п. 6.13.1 -6.13.7	Снятие всех очков в заезде, либо дисквалификация
6.13.10. Самовольный сход с трассы во время заезда, без видимых на то причин либо отказ от продолжения участия в соревновании	Дисквалификация

За каждый штраф судья может дополнительно начислять виновнику инцидента штрафные баллы (ШБ). ШБ судья начисляет при грубых и/или преднамеренных нарушениях, а так же если пострадавший в инциденте потерял 2 и более позиции.