

**БЪЛГАРСКА ФЕДЕРАЦИЯ ПО АВТОМОБИЛЕН СПОРТ**



# **ОБЩИ ПРАВИЛА**

*2019 година*

***ЗА ОРГАНИЗИРАНЕ И ПРОВЕЖДАНЕ НА  
АВТОМОБИЛНИ СЪСТЕЗАНИЯ ПО***

***РАЛИКРОС***

## Съдържание

|  |    |
|--|----|
| <b>1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ</b> .....   | 2  |
| <b>2. ОБЩИ УСЛОВИЯ</b> .....   | 2  |
| <b>3. СПОРТНИ ПРЕДПИСАНИЯ</b> .....                                    | 2  |
| <b>3.1 Допълнителен правилник (ДП)</b> .....                           | 2  |
| <b>3.2 Състезатели (АСК) и Водачи (Пилоти)</b> .....                   | 2  |
| <b>3.3 Допустими за участие автомобили</b> .....                       | 3  |
| <b>3.4 Приемане на заявки</b> .....                                    | 3  |
| <b>3.5 Общи спортни правила</b> .....                                  | 3  |
| <b>3.6 Административна и техническа проверка</b> .....                 | 3  |
| <b>3.7 Брифинг със Водачите (Пилотите)</b> .....                       | 5  |
| <b>3.8 Сигурност</b> .....   | 6  |
| <b>3.9 Инструкции и съобщения предназначени за състезателите</b> ..... | 7  |
| <b>3.10 Трасета</b> .....  | 7  |
| <b>3.11 Организация на състезанието</b> .....                          | 7  |
| <b>3.12 Стартове</b> .....   | 7  |
| <b>3.13 Фалстарт</b> .....   | 8  |
| <b>3.14 Спиране на състезанието</b> .....                              | 8  |
| <b>3.15 Финал</b> .....  | 9  |
| <b>3.16 Закрит парк</b> .....  | 10 |
| <b>3.17 Резултати</b> .....  | 10 |
| <b>4. ИНЦИДЕНТИ</b> .....  | 10 |
| <b>5. ГЛОБИ</b> .....  | 11 |
| <b>6. ПРОТЕСТИ И ОБЖАЛВАНЕ</b> .....                                   | 11 |

## **ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА АВТОМОБИЛНИ СЪСТЕЗАНИЯ ПО РАЛИКРОС 2019 г.**

### **1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

Настоящите правила са приложими за Националния Шампионат (НШ) по Раликрос на БФАС. Те имат за цел да посочат общите условия валидни за състезанията от шампионата по Раликрос. Контролът и правилния начин на протичане на състезанията се подsigурява от Националната спортна власт (НСВ) - БФАС.

Общите правила се отнасят също и до сигурността, организацията на състезанията, методите за класиране и трасетата и са създадени, с цел да обхванат различните правилници, които касаят дисциплината по време на състезанията.

### **2. ОБЩИ УСЛОВИЯ**

**2.1** Всяко състезание трябва да бъде записано в календара на БФАС, в съответствие с Международния спортен кодекс (МСК).

**2.2** Всички Специални правилници (СП) и Допълнителни правилници (ДП) на състезанията (записани в календара на БФАС), трябва да са в съответствие с МСК и неговите приложения.

### **3. СПОРТНИ ПРЕДПИСАНИЯ**

#### **3.1 Допълнителен правилник (ДП)**

Допълнителен Правилник (ДП) се изготвя за всяко състезание заявено и одобрено от БФАС, което трябва да отговаря на предписанията дадени в МСК (чл.3.5). Всякакви промени или допълнения се включват към ДП чрез Бюлетини (номерирани и датирани) и трябва да са съобразени с текстовете на МСК. Тези бюлетини стават неразделна част от ДП.

#### **3.2 Състезатели (АСК) и Водачи (Пилоти)**

За да вземе участие в състезание всеки Състезател (АСК) или Водач (пилот) трябва да има валиден лиценз за текущата година, издаден от НСВ. За Състезател (АСК)/Водач (пилот), от страна член на ФИА, се иска разрешение от съответната НСВ.

### 3.3 Допустими за участие автомобили

Допустимите за участие автомобили се описват в СП на шампионата и в ДП и трябва във всички случаи да отговарят на текстовете от Приложение J отнасящи се до сигурността.

### 3.4 Приемане на заявки

3.4.1 В Допълнителният Правилник могат да посочат максималния брой автомобили по категории или максималния общ брой.

3.4.2 Организаторът си запазва правото да откаже заявка на състезател или пилот, като се мотивира за този отказ (чл. 3.14 МСК).

**3.4.3 С поставяне на подписа си под заявката за участие Състезателят (АСК) и Водача (Пилот) се ангажират, както и всички членове на екипа му, да спазват условията поставени от Общите правила, МСК, СП и ДП на състезанието.**

### 3.5 Общи спортни правила

3.5.1 **Състезателят (АСК)** е отговорен затова, че всички членове на екипа му ще спазват условията поставени от МСК и неговите приложения, техническия регламент, СП и ДП. **Ако Председателят на АСК не е в състояние лично да присъства на състезанието, то той трябва писмено да посочи свой заместник.** Във всеки един момент от състезанието, отговорното лице за даден състезателен автомобил е отговорен солидарно заедно със Състезателя (АСК) за спазването на всички условия на правилника.

3.5.2 Всички, които имат отношение по какъвто и да е начин със състезателен автомобил, или се намират в зоната с боксовете, в зоната на старта или на трасето, трябва да носят със себе си необходимият за целта пропуск осигурен от организатора.

3.5.3 За стартирал се смята всеки Водач (пилот), чиито автомобил е преминал техническия преглед и е преминал стартовата линия по време на тренировките на собствен ход.

### 3.6 Административна и техническа проверка

3.6.1 По време на предварителната административна и техническа проверка, които се провеждат на датите и местата описани в ДП, Водачите (пилотите) и Състезателите (АСК) трябва да разполагат с

всички изискуеми документи и да могат да предоставят исканата от тях информация.

3.6.2 На Състезателите (АСК) и Водачите (пилотите), които не са се представили на проверките в предвиденото време не се разрешава да участват в състезанието. Изключение се прави за тези, които са получили специално разрешение от Директора на състезанието за закъснение.

3.6.3 Всеки състезателен автомобил трябва да има технически паспорт. Този паспорт се издава от НСВ, трябва да е автентичен и да бъде представен на техническата проверка на всяко състезание. Хомологациите се представят на техническите комисари.

3.6.4 Автомобил, който не е проверен от техническите комисари не може да вземе участие в състезанието. Автомобилите, които не отговарят на изискванията за сигурност, описани в Приложение J, не се допускат до участие.

Облеклото на Водачите (пилотите) - (комбинезони, бельо, каски, ръкавици и др.) се проверяват на техническия преглед, заедно с автомобилите.

3.6.5 Представянето на автомобил на технически преглед се смята за декларация за доброто му техническото състояние.

3.6.6 Състезателните номера и евентуалните реклами трябва вече да са поставени на автомобилите, когато те се явяват на технически преглед.

3.6.7 Техническите комисари имат следните права във всеки един момент от състезанието:

а) да проверяват годността на автомобила и екипировката на пилота.

б) да изискват от Състезателя (АСК) да разглови автомобила за да се уверят, че са изпълнени условията за приемането му и че съответства на всички изисквания.

в) да поискат от състезателя (АСК) да им предостави образец или дадена част, която те сметнат за необходимо.

г) да проверят горивото, за което трябва да се предостави възможност на техническите комисари да вземат 3 бр. образци от по 1 л. всеки.

3.6.8 Всеки автомобил, който след като е преминал технически преглед е разглобен, модифициран или поправен по начин, който да се отразява негативно на сигурността му или поставя под съмнение съответствието му или автомобил претърпял инцидент, довел до подобни на горе описаните последствия, трябва да се представи отново на техническа проверка за одобрение.

3.6.9 Директорът на състезанието може да поиска спиране и техническата проверка на автомобил, който е претърпял инцидент.

3.6.10 Директорът на състезанието или гл. лекар могат да поискат от пилота да се подложи на медицински преглед във всеки един момент от състезанието.

## **3.7 Брифинг със Водачите (Пилотите)**

3.7.1 Определение: Брифинг е среща, организирана от Директора или Рейс Директора на състезанието, на която присъстват всички Състезатели (АСК) и Водачи (пилоти), които са подали заявка за участие в състезанието.

3.7.2 Цел на брифинга: Да се обърне внимание на Състезателите (АСК) и Водачите (пилотите) върху основните моменти и специфичните изисквания на ДП, отнасящи се до организацията на състезанието; да им се напомнят изискванията по отношение на сигурността, общи и специфични за даденото състезание; да се уточни всичко свързано с тълкуването на правилниците.

3.7.3 Часът и мястото за брифинг трябва да се упоменат в ДП.

3.7.4 Присъствието на брифинга е задължително. Преди да получат разрешение за участие в състезанието, на Състезателите (АСК) и Водачите (пилотите), които не са взели участие в брифинга могат да се наложат глоби от спортните комисари, по предложение на Директора или Рейс Директора, което не ги освобождава от отговорността да спазват всички изисквания поставени на брифинга.

3.7.5 Могат да се организират и допълнителни срещи, ако е необходимо.

### 3.8 Сигурност

3.8.1 По време на всички тренировки и етапи на състезанието, всички Водачи (пилоти) трябва да са с каски и огнеупорни облекла, предвидени в Гл. III на Приложение L, както и да са закопчани с предпазни колани за седалката на автомобила.

3.8.2 Всички Водачи (пилоти) трябва да затворят страничното стъкло.

3.8.3 Сигнализирането с флагове трябва да отговаря на това описано в приложение H, със следните изключения:

Жълт флаг се показва само на един пост, непосредствено преди мястото на инцидента или пречката. След като е показан жълт флаг, пилотите не могат да изпреварват, преди да се достигне следващия зелен флаг.

Червен флаг, черно/бял и черен флаг: решението да се покаже някой от изброените флагове е на Директора или Рейс Директора на състезанието. Показване на черно/бял флаг заедно със състезателен номер означава, че пилота чийто номер е показан ще бъде подложен на анкета (разследване).

Черен флаг и черно-бял се показват заедно със състезателния номер на водача (пилота), за който се отнася (размер на паното с номера 80 x 60 см). Ако остават да бъдат преминати две или повече обиколки в момента на показването на черния флаг, то той трябва да бъде показан на пилота, за който се отнася по време на две последователни обиколки. **Ако водач (пилот) види да му се показва черен флаг по време на Манш той трябва да се върне в бокса веднага; ако черен флаг е показан по време на Финал, то пилота трябва да прибере автомобила си в Закрития парк или на друго място, описано в ДП.** Мотивите за показване на черно/бял флаг или черен флаг се връчват в писмен вид на състезателя от спортните комисари.

3.8.4 **На Водачите (пилотите) е забранено да пилотират автомобилите си в посока обратна на тази на състезанието.**

3.8.5 Организаторът е длъжен да осигури на трасето, от началото на тренировките до края на състезанието, всички мерки предвидени в чл. 3 на Приложение Н.

**3.8.6 Максималната скорост на движение в боксовете е 20 км/ч, превишаването води до наказание наложено от спортните комисари**

### **3.9 Инструкции и съобщения предназначени за състезателите**

Всички класирания и резултати публикувани по време на състезанието, както и всички официални решения трябва да се афишират на официалното информационно табло, място на което е посочено в ДП.

### **3.10 Трасета**

Състезанията се провеждат на трасета, както е описано в Приложенията Н и О от МСК. Всеки квалификационен Манш се състои от най-малко 4 Обиколки, като общата дължина не трябва да превишава 6 000 м. Всеки Полуфинал и Финал се състои от най-малко 5 Обиколки, като общата дължина и не трябва да превишава 8 000 м.

### **3.11 Организация на състезанието**

Системата на квалификационните Маншове и Финалите трябва да бъде описана в Специалния правилник на шампионата или в Допълнителния правилник на състезанието. Квалификационните Маншове се предхождат от най-малко една тренировка.

### **3.12 Стартове**

Официалните лица трябва да се уверят, че автомобилите се намират на определеното им място на стартовата решетка. Стартърът показва пано с броя на обиколките и зелен флаг. След това старт се подава със светлинен сигнал. Старт се подава само след като е включена системата за регистриране на Фалстарт. Хронометрирането се извършва с помощта на електронни уреди, които могат да правят измервания най-малко до стотна от секундата.



### **3.13 Фалстарт**

3.13.1 Автоматичната система за отчитане на Фалстарт е задължителна. Тя трябва да бъде включена преди да започне стартовата процедура. Тази система се дублира от видео контрол. Всяка стартова линия се контролира от камера поставена на височина и перпендикулярно за да може да заснеме предната част на автомобилите, които се намират на една линия. Срещу всяка камера се поставя дублиращ светлинен сигнал. Кадрите се заснемат с индикация на часа на заснемане и могат да се преглеждат при необходимост на забавен кадър. На всяка линия на решетката се поставят съдии, които да следят за Фалстарт, в случай че автоматизираната система се повреди.

3.13.2 Необходимо е да се остави толеранс от 12 см +/- 2 между системата за електронно засичане на Фалстарта и автомобила.

**3.13.3 Фалстарт се отчита, когато автомобилът премине стартовата линия преди да се подаде светлинният сигнал. Движение на автомобил в зоната на старта не се смята за Фалстарт, с изключение на случаите в които автомобила премине през стартовата линия преди подаване на светлинният сигнал.**

3.13.4 В случай на Фалстарт светлинния сигнал за старт се блокира автоматично. Подава се мигащ жълт сигнал придружен със звуков, като точното място на пилота направил Фалстарт се посочва на пано видимо от всички Водачи (пилоти) заели на местата си на стартовата решетка.

3.13.5 В случай на Фалстарт всички Водачи (пилоти) се връщат на изходна позиция в решетката и стартовата процедура се повтаря. На Водачите (пилотите), които са направили Фалстарт се налага наказание предвидено за този случай в СП или в ДП. Водач (пилот) направил втори Фалстарт по време на един и същи манш от състезанието се изключва от него и се класира последен преди не стартиралите.

### **3.14 Спиране на състезанието**

3.14.1 Ако се наложи по много важни причини да се спре състезание, по причина за сигурност или заради Фалстарт, то това се сигнализира с червен флаг на старт/финалната линия и на всички постове на съдиите по трасето. Това означава, че водачите (пилотите) незабавно трябва да

спрат да се състезават и бавно да се насочат към мястото посочено от съдиите по трасето. Директорът или Рейс Директора на състезанието взема решение кои автомобили ще се явят на новият старт, изключение правят случаите предвидени в чл. 3.15.5

3.14.2 Когато времето необходимо за преминаване на цялото разстояние от етапа на състезанието е част от метода за изчисляване на резултатите, се дава нов старт за преминаване на целия манш (разстояние).

### **3.15 Финал**

3.15.1 Сигналът за край на етап от състезанието се подава на финалната линия, веднага след като през нея премине първият автомобил изминал цялото разстояние предвидено за етапа от състезанието.

3.15.2 Ако такъв сигнал е подаден по невнимание или по друга причина преди първият автомобил да е направил всички обиколки, предвидени за състезанието, спортните комисари могат да наредят нов старт.

3.15.3 Ако сигнала за край на етап от състезанието се забави по невнимание, крайното класиране се прави на база на подреждането в момента предвиден в ДП.

3.15.4 Нов старт се разрешава само в случаите когато:

а) по време на етап от състезанието се покаже червен флаг.

б) е подаден сигнал за край на етап от състезанието по невнимание или по друга причина, преди първият автомобил да е направил всички обиколки.

И в двата случая само участниците в първия старт се допускат до повторен старт, като заемат същите места на стартовата решетка както при предишния старт.

При повторен старт всички евентуални предупреждения или наказания се прилагат отново. Ако Полуфинал или Финал бъде прекъснат от червен флаг и бъде даден нов старт, Водачите (пилотите) участвали в първият старт на етап от състезанието, които не са в състояние да вземат участие в повторения старт, ще бъдат класирани преди водачите (пилотите), които не са стартирали.

3.15.5 Всякакъв друг инцидент ще се смята за форс мажорен. Ако водач (пилот) по време на състезание причини нов старт пречейки или предизвиквайки по косвен начин пречки, то той може да бъде изключен от новия старт по преценка на директора.

### **3.16 Закрит парк**

3.16.1 Всички автомобили взели участие в Полуфиналните и Финалите серии трябва да бъдат представени в Закрития парк от техните Водачи (пилоти) веднага след финала.

3.16.2 Автомобилите остават в Закрития парк най-малко 30 мин след публикуване на временното класиране, докато не им се разреши от спортните комисари да го напуснат.

3.16.3 Организаторът е длъжен да осигури охраняема зона и площадка за провеждане на заключителен технически преглед.

**В Закритият парк е забранено присъствието на пилоти, механици и помощен персонал, както и да се правят каквито и да са ремонти по автомобилите и да се зарежда с гориво.**

### **3.17 Резултати**

3.17.1 Резултатите от всяко състезание се афишират на информационното табло веднага след приключване на състезанието. Наредването на автомобилите в крайната решетка се публикува на таблото преди старта на Финалите.

3.17.2 Ако два или повече автомобили се оттеглят в рамките на една и съща обиколка те ще бъдат класирани по местата, които са заели при преминаването на финала на последната обиколка, която са завършили или по мястото си на стартовата решетка, ако са се оттеглили при първата обиколка.

## **4. ИНЦИДЕНТИ**

Под инцидент се разбира факт или серия от факти, в които са включени един или няколко водачи (пилоти) (или всяко действие на водач (пилот) докладвано на спортните комисари от Директора на състезанието или от съдия по фактите или отбелязано от спортните

комисари и докладвано на Директора на състезанието за анкета), ако са:

- Предизвикали спиране на състезанието с прилагане на чл. 11.11 от МСК:
- Нарушили Спортния регламент или МСК
- Пропуснали старта
- Не са спазили сигнализацията с флагове
- Предизвикали са Фал старт на един или няколко автомобили
- Предизвикали са удар с друг автомобил
- Предизвикали са напускане на трасето на друг пилот
- Неправомерно са попречили на друг пилот да ги изпревари
- Неправомерно са попречили на друг пилот при маневра да ги изпревари.

Да се има предвид, че този списък със случаи не е пълен.

а) В правомощията на Спортните комисари е да решават, при доклад или по искане от Директора на състезанието, дали водач (пилот) или водачи (пилоти) са замесени в инцидент; водачите (пилотите) не трябва да напускат трасето без съгласието на спортните комисари;

б) Ако водач (пилот) е замесен в инцидент и е бил информиран от спортните комисари, до 30 мин след края на състезанието, той няма право да напусне мястото на провеждане на състезанието без тяхно съгласие.

в) Спортните комисари могат да използват всякаква видео или електронна система, която би им помогнала за вземане на решение.

## **5. ГЛОБИ**

**5.1** Глоба може да бъде наложена на всеки Състезател (АСК), Водач (пилот), помощен персонал или организатор, който не спазва предписанията на официалните документи. Глобите се налагат от Директора или Спортните комисари.

**5.2 Всички глоби се плащат на Организатора или на БФАС. Глоби до 700 лева се заплащат в момента на налагането им.**

## **6. ПРОТЕСТИ И ОБЖАЛВАНЕ**

**6.1** Протестите се депозират както е описано в МСК. Протестите се подготвят в писмена форма и се подават, придружени от съответната

сума по ДП, до Директора на състезанието, Рейс Директора или в случай на тяхното отсъствие на спортен комисар. Ако протестът изисква демонтаж и монтаж на различни части от автомобила протестиращия внася депозитна сума, определена от Техническите комисари на състезанието.

**6.2** Състезателите (АСК), упълномощените от тях лица и Водачи (Пилоти) имат право на протест, като официалните лица могат да се само сезират служебно дори в случаите, когато не е подаден протест (чл.13.1 от МСК).

**6.3** Сроковете за подаване на протест са описани в чл. 13.4 от МСК.

**6.4** В случай на неоснователен протест, цялата сума или част от депозита може да бъде задържана. Освен това, ако се установи, че подалия протеста го е направил от лоши подбуди, НСВ може да му наложи и наказание предвидено от МСК.

**6.5** Състезателите (АСК) имат право на обжалване по начина описан в чл. 14.1; 14.2; 14.3 и 14.4 от МСК и по начина предвиден в регламента на Международния апелативен съд. Сумата за обжалване се фиксира от НСВ организатор на състезанието и се упоменава в ДП.