

## საავტომობილო წრიული რბოლების ორგანიზებისა და შეჯიბრების ჩატარების წესები

დამტკიცებულია სსსფ-ს სპორტული  
საბჭოს მიერ 2018 წელი

შინაარსი:

1. ტერმინოლოგია და განსაზღვრება
2. ნორმატიული ბაზა
3. პადოკი
4. შეჯიბრების ცხრილი
5. მძღოლების დაშვების პირობები
6. განაცხადებისა და სასტარტო შესატანები
7. ადმინისტრაციული შემოწმებები, სამედიცინო კონტროლი, ტექნიკური ინსპექცია
8. აწონვა
9. სასტარტო ნომერი, წარწერები, რეკლამა
10. საინფორმაციო დაფა, ინფორმაცია
11. უსაფრთხოების პირობები
12. თავისუფალი ქრონომეტრული ვარჯიშები, კვალიფიკაცია, გახურება
13. ბრიფინგი
14. სასტარტო ბადე
15. სასტარტო პროცედურები
16. რბოლის ან ვარჯიშის გაჩერება
17. რბოლის განმეორებითი სტარტი
18. უსაფრთხოების მანქანა
19. ფინიში
20. დასჯა
21. კლასიფიკაცია
22. ერთნაირი შედეგი

### მუხლი 1. ტერმინოლოგია და განსაზღვრებები

საავტომობილო წრიული რბოლების ორგანიზებისა და შეჯიბრების ჩატარების წესებში,

გამოიყენება ტერმინოლოგია შემდეგი მნიშვნელობით:

- 1.1. **გუნდი** – იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელსაც გააჩნია გუნდის სარეგისტრაციო მტკიცებულება, რომელიც გაცემულია სსსა–ს მიერ, აგრეთვე შეჯიბრებებში მონაწილეობისა და გუნდური ჩათვლების შესახებ განაცხადის შემტანი, მითითებული რეგლამენტისა და მოთხოვნების შესაბამისად.
- 1.2. **მონაწილის პერსონალი** – ფიზიკური პირები დარეგისტრირებული მონაწილის მიერ,

რომლებსაც აქვთ რბოლების დროს პიტლეინზე ყოფნის უფლება ავტომობილის მომსახურების ნებართვით.

- 1.3. **წარმომადგენელი** – ფიზიკური პირი, რომელიც შეტანილია მონაწილის მიერ განაცხადში, მოქმედებს მისი სახელით, წარმოადგენს და იცავს მის ინტერესებს. წარმომადგენლის უფლებამოსილების დამადასტურებელ საკმარის საბუთად ითვლება, მონაწილის კუთვნილი ლიცენზიის წარდგენა.
- 1.4. **ავტოდრომი** – დახურული და შემოფარგლული ტერიტორია დამახასიათებელი შენობებით, გამოიყენება შეჯიბრებების ჩატარებისათვის და არის ორგანიზატორის კონტროლის ქვეშ.
- 1.5. **სარბოლო ბილიკი** – მარშრუტი, რომელიც მიეკუთვნება წრიულ რბოლებს, შეზღუდულია თეთრი ზოლებით, რომლებზეც შეჯიბრის დროს მოძრაობენ სარბოლო ავტომობილები.
- 1.6. **ტრასა** – სარბოლო ბილიკი დაპროექტებული ან მისადაგებული საავტომობილო რბოლებისათვის, უსაფრთხოების ნაგებობებით, ზღუდარებით, ტრასიდან გავარდნის ზონებით, ენერგოშეზღუდვითი და სიჩქარის ჩამხშობი ბადეებით.
- 1.7. **წრიული ტრასა** – დახურული ტრასა, რომელიც იწყება და მთავრდება ერთ წერტილში.
- 1.8. **ორგანიზატორის პერსონალი** – ფიზიკური პირები, რომლებიც უზრუნველყოფენ შეჯიბრებების მომზადებასა და ჩატარებას.
- 1.9. **პადდოკი** – მკვრივი ზედაპირის მქონე მონაკვეთი, რომელიც გამოეყოფა მონაწილეებს ტექნიკური ავტომობილების, სპორტული ტექნიკის განლაგებისა და მათი სარემონტო მომსახურებისათვის.
- 1.10. **პიტვოლი** – ბეტონის კედელი, რომელიც გამოყოფს პიტლეინს ტრასისაგან.
- 1.11. **სასიგნალო პლატფორმა** – რბოლების მიმდინარეობის შედეგების განსათავსებელი ადგილი.
- 1.12. პიტლეინი სპეციალურად გამოყოფილი საგზაო მონაკვეთი, მდებარეობს ტრასასა, პიტვოლსა და ბოქსებს შორის, გამოიყენება ტრასაზე უსაფრთხოდ გასვლისა და მისგან უსაფრთხოდ გამოსვლისათვის. პიტლეინის გვერდით გამოყოფილი და მონიშნული უნდა იყოს საჯარიმო მოედანი დაჯარიმებული ავტომანქანებისათვის **stop@go**.
- 1.13. **ბოქსი** – ნაგებობა, რომელიც გადაეცემა მონაწილეს სპორტული ტექნიკის შენახვის, რემონტისა და მომსახურებისათვის, რომელსაც აქვს პიტლეინზე გასვლის საშუალება.
- 1.14. **სამუშაო ზონა** – პიტლეინის ნაწილი, რომელიც ესაზღვრება ბოქსებს და არ არის განკუთვნილი ავტომანქანების გამჭოლი მოძრაობისათვის, გამოიყენება რბოლების დროს მონაწილის პერსონალისათვის რეგლამენტით გათვალისწინებული ავტომანქანის ტექნიკური მომსახურებისათვის.
- 1.15. **მოძრაობის ზოლი fast-line** – პიტლეინის ნაწილი, რომელიც ესაზღვრება სასიგნალო პლატფორმას, განკუთვნილია ავტომანქანების მოძრაობისათვის.
- 1.16. **უსაფრთხოების ზონა** – პიტლეინის ნაწილი, შემოსაზღვრული თეთრი ფერის ზოლით, რომელიც გამოყოფს სამუშაო ზონას მოძრაობის ზონისაგან, უსაფრთხოების დაცვის თვალსაზრისით.
- 1.17. **რბოლების მართვის პულტი** – სტაციონალური ან დროებითი ნაგებობა, რომელიც რბოლების მართვის ცენტრს წარმოადგენს, სადაც რბოლების დროს კონცენტრირდება შეჯიბრებების ოპერატიული ინფორმაცია. პულტი შესაძლებელია დაყოფილი იყოს რამოდენიმე ზონად, სადაც შეღწევადობა შეზღუდულია.
- 1.18. **საინფორმაციო დაფა** – შეჯიბრის დროს მიმდინარე ინფორმაციის გამოსაქვეყნებელი ადგილი.

- 1.19. **პრეს-ცენტრი** – სტაციონალური ან დროებითი ნაგებობა, სადაც რბოლების დროს გროვდება წინასწარი ინფორმაცია. შეჯიბრებების პრეს მდივანი ხელმძღვანელობს აკრედიტებული მასმედიის მუშაობას და პასუხისმგებელია მათთვის შეჯიბრებების ოფიციალური ინფორმაციის მიწოდებაზე.
- 1.20. **დახურული პარკი** – შეჯიბრებების მსვლელობისას, ავტომობილი შესაძლებელია არაერთხელ იყოს გამოძახებული გათვალისწინებული პროცედურების ჩასატარებლად. (აწონვა, ხმაურთანობის შემოწმება, საწვავის შემოწმება).
- 1.21. **ტრიბუნები** – სტაციონალური ან დროებითი ნაგებობა, რომელიც გათვალისწინებულია მაყურებლებისათვის.
- 1.22. **ბრიფინგი** – მძღოლებისა და მათი წარმომადგენლების შეკრება, ორგანიზატორისა და მსაჯებისაგან ინფორმაციის მისაღებად.
- 1.23. **ეტაპის ორგანიზატორი** – იურიდიული პირი სსსა-ს ლიცენზიით, რომელიც პასუხისმგებელია სსსა-ს მოთხოვნებისა და მისი ოფიციალური კალენდარის მიხედვით შეჯიბრებების ჩატარების კონტროლის გასაწევად.
- 1.24. **შეჯიბრებების სერიის ორგანიზატორი** – იურიდიული პირი, რომელსაც გააჩნია მოქმედი ხელშეკრულება სსსა-სთან, პასუხისმგებელია სსსა-ს მოთხოვნებისა და მისი ოფიციალური კალენდარის მიხედვით შეჯიბრებების სერიის ჩატარების კონტროლის გასაწევად.
- 1.25. **გასწრება** – მოიცავს შემდეგ სტადიებს:
- გასწრების დასაწყისი – მიახლოება (გამსწრები ავტომობილის ცხვირსა და გასასწრები ავტომობილის უკანა ნაწილს შორის არსებული მანძილის შემცირება.)
  - ერთი ავტომობილის წინსწრება მეორის მიმართ (მოდრაობა გვერდი-გვერდ).
  - გასწრების დასრულება (გამსწრები ავტომობილის უკანა ნაწილსა და გასასწრები ავტომობილის ცხვირს შორის არსებული მანძილის გაზრდა.) თუ მოსახვევში შესვლის დროს გამსწრები ავტომობილი შევიდა გასასწრები ავტომობილის „ბაზაში,“ მაშინ ავტომანქანების შემდგომი მოძრაობა უნდა ხორციელდებოდეს პარალელური ტრაექტორიით (არცერთმა ავტომობილმა არ უნდა შეიცვალოს მოძრაობის ტრაექტორია) მოსახვევში შესვლის დროს, უშუალოდ მოსახვევში და მოსახვევიდან გამოსვლის დროს. ავტომობილმა რომელიც იმყოფება შიდა ტრაექტორიაზე არ უნდა დაუშვას ისეთი მოქმედება, რომელიც გამოიწვევს გარე ტრაექტორიაზე მყოფი ავტომობილის გადაევნას სარბოლო ზონიდან. იგივე ეხება გარე ტრაექტორიაზე მოძრავ ავტომობილსაც.

## მუხლი 2. ნორმატიული ბაზა.

- 2.1. მოცემული დოკუმენტი არეგულირებს საავტომობილო წრიული რბოლების ორგანიზებისა და ჩატარების წესებს. არსებული წესების ინტერპრეტაციის უფლება ენიჭებათ რბოლის დირექტორს და სპორტულ კომისართა კოლეგიას. სპორტული ღონისძიების მიმდინარეობისას, ნებისმიერი ისეთი სადავო საკითხის გადაწყვეტა, რომელიც პირდაპირ არ რეგულირდება აღნიშნული დოკუმენტით, ღონისძიების რეგლამენტით, ან სხვა ოფიციალური დოკუმენტებით, ხორციელდება რბოლის დირექტორის, ტექნიკური კომისიის და სპორტულ კომისართა კოლეგიის მიერ, მათი კომპეტენციის შესაბამისად.
- 2.2. წრიული რბოლების ჩატარებისა და ორგანიზაციის ნორმატიულ დოკუმენტაციდ ითვლება:
- კვალიფიკაციის საკითხები.

- სპორტული სახეობების რეესტრი.
- ჩემპიონატების, პირველობების, თასების ჩატარების საერთო პირობები გათვალისწინებული სსს-ის მიერ.
- ავტომობილების ტექ. მოთხოვნები და მათი კლასიფიკაცია, ტექნიკური აღწერილობა და ჩათვლითი ჯგუფები.
- შეჯიბრებების რეგლამენტი, ეტაპების რეგლამენტი.

### **მუხლი 3. პადდოკი.**

- 3.1. პადდოკის მოწესრიგების თვალსაზრისიდან გამომდინარე, ეტაპის ყველა მონაწილემ მისი დაწყების წინ, შეჯიბრის ორგანიზატორებს უნდა გადაუგზავნონ ტექნიკური მიზნებისათვის განკუთვნილი გასაშლელი კარგების ზომები(თუ არის აღნიშნულის საჭიროება).
- 3.2. შეჯიბრების ორგანიზატორს უნდა გააჩნდეს პადდოკის განაწილებული გეგმა მონაწილეების მიხედვით. უნდა იყოს დანიშნული პასუხისმგებელი პირი, რომელიც მოახდენს მონაწილეების განლაგების ორგანიზებას.
- 3.3. მონაწილეებს ეკრძალებათ პადდოკზე სადემონტაჟო სამუშაოების წარმოება იმ დრომდე, სანამ მიმდინარეობს ბოლო რბოლაში გამარჯვებულების დაჯილდოვების ცერემონია.

### **მუხლი 4. შეჯიბრების განრიგი.**

- 4.1. ყოველი შეჯიბრი მოიცავს რამოდენიმე სახის რბოლას, რომლებიც განისაზღვრებიან სავარჯიშო და სარბოლო გავლებით.
- 4.2. შეჯიბრების დროს ტარდება არანაკლებ, ერთი სავარჯიშო და ერთი სარბოლო გავლა.
- 4.3. სავარჯიშო გავლებად ითვლება:
  - თავისუფალი ვარჯიში (შემდგომში პრაქტიკა);
  - ქრონომეტრირებული ვარჯიში (შემდგომში კვალიფიკაცია);
  - თუ კვალიფიკაცია ტარდება რბოლის წინა დღეს, მაშინ შეჯიბრის დღეს შესაძლებელია დამატებითი სავარჯიშო გავლების (შემდგომში ვორმაპი) გამართვა.
- 4.4. შესვენების დრო კვალიფიკაციასა და რბოლას შორის, ყოველი ჩათვლითი ჯგუფისათვის უნდა შეადგენდეს სულ მცირე, 1 საათს.

გავლების მინიმალური ხანგრძლივობა:

- პრაქტიკა არანაკლებ 10 წუთისა;
- კვალიფიკაცია არანაკლებ 10 წუთისა;
- ვორმაპი არანაკლებ 10 წუთისა.

- 4.5. შეჯიბრების განრიგი და რბოლების მიმდინარეობის თანმიმდევრობა მოცემული უნდა იყოს ღონისძიების რეგლამენტში.

### **მუხლი 5. მძღოლების დაშვების პირობები. გუნდი. პერსონალი.**

- 5.1 ოფიციალურ შეჯიბრებში მონაწილეობის მისაღებად დაიშვებიან პირები რომლებსაც აქვთ სსსა-ს მიერ გაცემული საერთაშორისო ან ნაციონალური მძღოლის ლიცენზია ან ნებისმიერი ქვეყნის საავტომობილო ფედერაციის მიერ გაცემული ლიცენზიით, რომელიც აკმაყოფილებს საერთაშორისო საავტომობილო ფედერაციის მოთხოვნებს. ასევე შესაძლებელია შეჯიბრებებში დაშვებულნი იყვნენ პირები რომლებსაც გააჩნიათ არანაკლებ D კატეგორიის ლიცენზია, საკმარისი გამოცდილება კარტინგის სფეროში, გავლილი აქვთ ფიზიკური და ფსიქოლოგიური ხარისხის დატვირთვები. აღნიშნული კანდიდატები შეჯიბრში მონაწილეობაზე განიხილებიან მონაწილის მიერ შემოტანილი განაცხადის საფუძველზე, რომელსაც თან ერთვის ორივე მშობლის მიერ ნოტარიალურად დამოწმებული ნებართვა.
- 5.2. იმ შემთხვევაში, როდესაც შემოსულ განაცხადთა რიცხვი, აღემატება სარბოლო ტრასის პასპორტით განსაზღვრულ ტევადობას, მონაწილეების შერჩევა ხორციელდება ღონისძიების რეგლამენტის შესაბამისად, ან სპორტულ კომისართა კოლეგიის გადაწყვეტილების შესაბამისად.
- 5.3. რბოლების ხელმძღვანელს, უფლება აქვს წარუდგინოს სპორტულ კომისართა კოლეგიას საკუთარი უარყოფითი მოსაზრება მონაწილის შესახებ, (არ გააჩნია საკმარისი მომზადების დონე, წარმოადგენს საფრთხეს დანარჩენი მონაწილეებისათვის) რომელთა შესაბამისი გადაწყვეტილების შემდგომ მონაწილე შესაძლოა არ დაიშვას სტარტზე.
- 5.4. რამდენიმე ღონისძიებისგან შემდგარი ოფიციალური შეჯიბრების დროს, ერთი და იგივე მძღოლი ერთ ჩათვლით ჯგუფში, შესაძლოა წარმოადგენდეს მხოლოდ ერთ გუნდს. მძღოლის ერთი გუნდიდან მეორეში გადასვლა დასაშვებია მხოლოდ სარბოლო ღონისძიებებს შორის.
- 5.5. მონაწილის პერსონალი, დარეგისტრირებული უნდა იყოს ყოველი ღონისძიების ადმინისტრაციული შემოწმების გავლისას. სამუშაო ზონაში ყოფნისას პერსონალი ჩაცმული უნდა იყოს უნიფორმაში – მექანიკოსების კომბინიზონსა და თერმომედეგ ხელთათმანებში. რეკომენდირებულია საერთაშორისო საავტომობილო ფედერაციის, სტანდარტი 8856-2000 .

## **მუხლი 6. საგანაცხადო და სასტარტო შენატანები.**

- 6.1. ოფიციალურ შეჯიბრში მონაწილეობის მისაღებად, პირადი ჩათვლისათვის საჭირო საგანაცხადო შესატანი, ირიცხება სსსფ-ს ანგარიშზე.
- 6.2. ოფიციალურ შეჯიბრებაში მონაწილეობის მისაღებად, გუნდური ჩათვლის საგანაცხადო შესატანი (თუ ასეთს აქვს ადგილი) ირიცხება სსსფ-ს ანგარიშზე.
- 6.4. სასტარტო, ან საგანაცხადო შესატანების შესაძლო არსებობის შემთხვევაში, გადახდის წესებს, განსაზღვრავს რეგლამენტი.
- 6.5. მონაწილე უფლებამოსილია, განაცხადოს ერთი და იგივე მძღოლი ორ ჩათვლით ჯგუფში, თუ მის მიერ შევსებული იქნა ორი ფორმა. სასტარტო შესატანის ოდენობა განისაზღვრება ცალკეულ ჯგუფში მონაწილეობის ღირებულებით.

## მუხლი 7. ადმინისტრაციული შემოწმება, სამედიცინო კონტროლი, ტექნიკური ინსპექცია.

- 7.1. ადმინისტრაციული შემოწმება ტარდება შეჯიბრებების მდინის მიერ, ადგილზე, მოცემული სპორტული ღონისძიების რეგლამენტის მიხედვით.
- 7.2. ადმინისტრაციული შემოწმებისას, მძღოლები, ან მათი წარმომადგენლები უნდა გამოცხადდნენ მათი უფლებამოსილების განმსაზღვრელი საბუთებით და თან იქონიონ პერსონალის დამადასტურებელი საბუთები, რომელებიც განსაზღვრულია 7.3.პუნქტით.
- 7.3. წარმომადგელებმა უნდა წარმოადგინოს:
- მძღოლის ლიცენზია;
  - სამედიცინო დაწესებულების მიერ გაცემული ცნობა, რომელიც ადასტურებს მძღოლის საავტომობილო სპორტში მონაწილეობის უფლებას.
  - სადაზღვევო პოლისი თუკი იგი გათვალისწინებულია რეგლამენტის მიხედვით.
  - სხვა საბუთები რომელებიც გათვალისწინებულია რეგლამენტით.
- 7.4. ღონისძიების ორგანიზატორს უფლება აქვს მოითხოვოს დაზღვევის პოლისი „ტრავმებისა და უბედური შემთხვევისაგან,“ როგორც პილოტისაგან, ასევე მისი გუნდის წევრებისაგანაც. მოთხოვნა დაფიქსირებული უნდა იყოს ღონისძიების რეგლამენტში.
- 7.5. ადმინისტრაციული შემოწმების დასრულების შემდგომ, სამედიცინოაწარმოებს მძღოლების, მონაწილეებისა და გუნდების სიის გამოქვეყნებას. ოფიციალურ შეჯიბრზე დაშვებულთა სია გამოქვეყნდება, პირველ ოფიციალურ რბოლამდე.
- 7.6. მძღოლების სამედიცინო შემოწმება შესაძლოა განხორციელდეს გასვლებსა და ძირითადი რბოლების წინ. მთავარი ექიმის გადაწყვეტილების საფუძველზე, შესაძლებელია შემოწმებული იქნას ნებისმიერი მძღოლი, რბოლების დაწყებამდე არაუგვიანეს ნახევარი საათით ადრე. მძღოლებს რომელებსაც არ ექნებათ გავლილი სამედიცინო შემოწმება რბოლებზე არ დაიშვებიან.
- 7.7. სპორტული ღონისძიების ორგანიზატორი ვალდებულია ორგანიზება გაუწიოს ტექნიკური ინსპექციის პუნქტში წინასწარ ტექნიკურ შემოწმებას. ტექნიკური ინსპექციის პუნქტში შემოწმების დრო და ადგილი გამოქვეყნდება წინასწარ ორგანიზატორის მიერ. ტექნიკური ინსპექციის პუნქტში წარმოდგენილ უნდა იქნას შეჯიბრისთვის მომზადებული ავტომობილები, მათ შორის აუცილებელი წარწერებით. ასევე ექვემდებარება ავტომობილის ტექნიკური პასპორტი და მისი ომლოგაციური საბუთები, უსაფრთხოების და სხვა საბუთები.
- 7.8. ავტომობილისა და საბუთების წარდგენისას მონაწილე ადასტურებს წარმოდგენილი ავტომობილის შესატყვისობას ტექნიკურ რეგლამენტთან.
- 7.9. წინასასტარტო ტექნიკური დათვალიერება შეიძლება ჩატარდეს ტრასაზე თითოეული გავლის წინ, შემოწმებას ექვემდებარება უსაფრთხოების მოწყობილობები და ეკიპირება.
- 7.10. მსაჯთა კორპუსის კოლეგიის გადაწყვეტილებით, შეჯიბრის მსვლელობის დროს, ავტომანქანის ტექნიკური შემოწმება შესაძლებელია ჩატარდეს რამდენიმეჯერ.

- 7.11. ავტომობილის ტექნიკური ინსპექციის დროს მსაჯებს აქვთ უფლება, დაპლომბონ, ან მარკირება გაუკეთონ ავტომობილის აგრეგატებს, ან საწვავის ავზს, თუ აღნიშნული გათვალისწინებულია რეგლამენტში, ტექნიკურ მოთხოვნებში, ან სპორტულ კომისართა კოლეგიის მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებებში.
- 7.12. მძღოლის დასწრება ავტომანქანის ტექნიკურ შემოწმებაზე აუცილებელია მხოლოდ მაშინ, როდესაც წარმოებს ავტომობილისა და პილოტის საერთო წონის დადგენა.
- 7.13. ავტომობილები, რომლებიც არ გაივლიან შესაბამისი შეჯიბრის წინ ტექნიკურ დათვალიერებას აღნიშნულ რბოლაზე არ დაიშვებიან.
- 7.14. კვალიფიკაციის, ან რბოლის დასრულების შემდგომ, მძღოლებმა უნდა მიიყვანონ საკუთარი ავტომობილები დახურულ პარკში, რომელიც გამოყოფილია ორგანიზატორის მიერ ტექნიკური დათვალიერებისათვის. მძღოლი, რომელიც არ დაემორჩილება აღნიშნულ მოთხოვნას დაჯარიმდება შემდეგნაირად:
- კვალიფიკაციის შემდგომ – რბოლაში ბოლო სასტარტო პოზიციაზე განთავსება;
  - რბოლის შემდგომ – შედეგების ანულირება;
  - სპორტული ჯარიმების ჩამონათვალი მოცემულია დანართ 1–ში .
- 7.15. ტექნიკური კომისარის ნებართვის გარეშე, დახურულ პარკში - აკრძალულია ავტომანქანის ნებისმიერი სახის მომსახურება.
- 7.16. დახურულ პარკში ტექნიკური კომისარის მოთხოვნით, მონაწილე ვალდებულია მოახდინოს ავტომობილის სადემონტაჟო სამუშაოების წარმოება, რათა გადამოწმებული იქნას მისი შესატყვისობა განაცხადში მითითებული კლასის ტექნიკურ მოთხოვნებთან. მონაწილემ უნდა უზრუნველყოს ავტომობილის დაშლა შეჯიბრის კომისარის მოთხოვნის შესაბამისად.
- 7.17. ავტომობილები რჩებიან დახურულ პარკში რბოლის დასრულების მომენტიდან, პროტესტების შეტანის დროის გასვლამდე. (რბოლის არაოფიციალური შედეგების გამოქვეყნებიდან 30 წუთი.) ავტომობილები ტოვებენ აღნიშნულ ადგილს რბოლების ხელმძღვანელის ნებართვით ამასთან, საჭიროების შემთხვევაში, სპორტულ კომისართა კოლეგიას უფლება აქვს გააჩეროს ავტომობილები დახურულ პარკში უფრო მეტი დროით.
- 7.17. ტექნიკური ინსპექციის დროს, ავტომობილს შესაძლებელია თან ახლდეს არაუმეტეს ორი მექანიკოსისა, რომლებმაც ტექნიკური კომისარის მოთხოვნის შემდგომ, უნდა წარადგინონ საჭირო დოკუმენტაცია და აწარმოონ მოთხოვნის შესაბამისი სამუშაოები. აუცილებლობის შემთხვევაში ტექნიკურ კომისარს უფლება აქვს დაუშვას ავტომობილთან მუშაობისათვის დამატებითი ტექნიკური პერსონალი. სხვა პირებს, რომლებიც არიან წარმოდგენილი მონაწილის განაცხადში არ აქვთ უფლება მიეკარონ შესამოწმებელ ავტომანქანას, წინააღმდეგ შემთხვევაში მონაწილის მიერ მიღწეული შედეგები გაუქმებული იქნება.

## მუხლი 8. აწონვა.

- 8.1 შეჯიბრების პერიოდში შესაძლებელია აიწონოს რბოლებში მონაწილე ნებისმიერი ავტომობილი.

### 8.1.1. პრაქტიკის დროს:

- სპორტულ კომისართა კოლეგიის მიერ გაცემული სანქციის შემდგომ, ტექნიკურ წარმომადგენელს, უფლება აქვს გააჩეროს პიტლეინზე შესული ნებისმიერი ავტომანქანა რათა მას ჩაუტარდეს აწონვის პროცედურები;
- მძღოლმა, ვისი მანქანაც შერჩეული იქნა აწონვითი პროცედურების ჩატარებისათვის, დახმარების გარეშე უნდა მიიყვანოს ავტომობილი აწონვის ზონაში და მისვლისას გამორთოს ძრავი;
- ავტომობილი შესაძლებელია აწონილი იქნას როგორც მძღოლთან ერთად, ასევე მის გარეშეც, ამასთან შესაძლებელია ვიზუალურად დათვალიერებული იქნას როგორც ავტომობილი, ასევე მძღოლის ეკიპირებაც;
- ტექნიკური წარმომადგენლის უფლების გარეშე, მძღოლსა და ავტომობილს არ აქვთ უფლება დატოვონ ასაწონი ზონა.

### 8.1.2. აწონვა კვალიფიკაციისა და რბოლების დროს, ასევე მათ შემდგომ:

- ნებისმიერი ავტომობილი, რომელმაც გაიარა საკვალიფიკაციო სესია უნდა აიწონოს;
- ავტომობილისა და პილოტის აწონვისას, პილოტი უნდა იყოს სრული ეკიპირებით იმ სახით, როგორითაც ის მონაწილეობას იღებს რბოლებში;
- აწონვის შედეგები შეაქვთ შეჯიბრების პროტოკოლში;
- იმ შემთხვევაში როდესაც ავტომობილს ტექნიკურად არ შეუძლია თავისით გადაადგილდეს ასაწონ ზონაში, მაშინ მისი გადაადგილება ხორციელდება იმ მსაჯების მეთვალყურეობის ქვეშ, რომლებსაც ნებადართული აქვთ აწონვითი პროცედურების ჩატარება;
- პილოტს არ აქვს უფლება დატოვოს ასაწონი ზონა და გაიყვანოს ავტომობილი, ტექნიკური კომისარის ნებართვის გარეშე,;
- იმ პილოტებს, რომელთა წონა ნაკლებია რეგლამენტში გაწერილ წონაზე, გაუუქმდებათ მიღწეული შედეგები.

8.2. არანაირი საპოხი მასალა, ზეთი, გაზი ან სხვა სუბსტანცია, ნებისმიერი ქიმიური შემადგენლობის ნაჭერი ან ნივთი არ შეიძლება იყოს დამატებული სარბოლო ავტომანქანაში, აწონვითი პროცედურებამდე, ან საფინიშე ზოლის გადაკვეთის შემდგომ.

8.3. ასაწონ ზონაში ნებადართულია მხოლოდ, ტექნიკური კონტროლიორებისა და ოფიციალური პირების ყოფნა, ასევე დაუშვებელია ნებისმიერი სახის გარე ჩარევა, თუ ის სანქციონირებული არ არის ზემოაღნიშნული პირებისაგან.

## მუხლი 9. სასტარტო ნომრები, აუცილებელი წარწერები ,რეკლამა.

9.1. სასტარტო ნომრების მინიჭება ხორციელდება რეგლამენტში გაწერილი პირობების მიხედვით თუ არ არსებობს წინასწარი მოლაპარაკება, პილოტებს უფლება აქვთ მიიღონ მონაწილეობა მათთვის ტრადიციული სასტარტო ნომრებით. დაუშვებელია ორ სიმბოლოზე მეტი რიცხვისაგან შემდგარი ნომრის, ასევე– 0 ან 00 ნომრების გამოყენება. შესაძლებელია 1 , 2 ან 3 ნომრების მინიჭება( თუ არ არის რეგლამენტირებული შეუსაბამობა) იმ პილოტებისთვის, რომლებიც არიან წინა სეზონის გამარჯვებულები, ან პრიზიორები.

9.2. ავტომობილზე აუცილებელი წარწერების ჯგუფს განეკუთვნება:



- ემბლემები და წარწერები, ზომები და ადგილმდებარეობები, რომლებიც დაშვებულია ეტაპის ხელმძღვანელის მიერ.
- პილოტის სახელი და გვარი, სახელმწიფო დროშების გამოსახულებები, განთავსებული უნდა იყოს მსუბუქი ავტომობილის ორივე მხარეს და კოკპიტის გვერდითა გარე ზედაპირებზე
- სასტარტო ნომრები მსუბუქ ავტომობილებზე განთავსებული უნდა იყოს წინა საქარე, უკანა მინებზე და წინა კარებებზე, სარბოლო ავტომობილებზე – კოკპიტის გარშემომდენი, კოკპიტის გვერდებზე ან უკანა ანტიფრთის ვერტიკალურ სიბრტყეებზე. ფერი– მუქი ციფრები ღია ფონზე, ან ღია ციფრები მუქ ფონზე. საუკეთესო შეფარდება–შავი ციფრები თეთრ ფონზე. ნომერი წინა საქარე და უკანა მინებზე უნდა იყოს თეთრი ფერის, ზომებით არაუმეტეს 20სმ–ისა, ფონები არ გამოიყენება.

9.3. აუცილებელი წარწერები ავტომობილზე დატანილი უნდა იყოს ტექნიკური ინსპექციის გავლამდე (სათადარიგო ავტომობილების გარდა, მანქანებზე რომლებზედაც შესაბამისი სათადარიგო წარწერები დატანილი უნდა იყოს ტრასაზე გასვლამდე, თუ რეგლამენტით გათვალისწინებულია სათადარიგო ავტომანქანის ყოლა) და დაცული უნდა იყოს შეჯიბრის ბოლომდე. აუცილებლობის შემთხვევაში წარწერების კონტროლი შეიძლება ჩატარდეს სარბოლო ტრასაზე გასვლის წინ. აუცილებელი წარწერების არ ქონის შემთხვევაში ავტომობილი არ დაიშვება რბოლაზე.

9.4. თუ შეჯიბრების დროს გაირკვა, რომ ავტომობილზე არ არის დატანილი თუნდაც ერთი აუცილებელი წარწერა, პილოტი შესაძლებელია დაჯარიმდეს რეგლამენტით გათვალისწინებული სანქციებით.

9.5. მონაწილეებს უფლება აქვთ განათავსონ თავის მანქანებზე ნებისმიერი სახის რეკლამა თუ ის:

- არ ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობას;
- არ ფარავს ხედვის არეს პილოტის ადგილიდან;
- არ ეწინააღმდეგება ეთიკისა და მორალის ნორმებს;
- არ არის რელიგიური და პოლიტიკური (მისი შინაარსით) ;
- არ ატარებს შეურაცყოფით ხასიათს;
- არ იკავებს სპორტული ნომრებისა და აუცილებელი წარწერების ადგილს;
- არ ეწინააღმდეგება რეგლამენტს.

## **მუხლი 10. საინფორმაციო დაფა, ინფორმაცია.**

10.1. მხოლოდ რბოლის ხელმძღვანელსა და შეჯიბრის მდივანს შეუძლიათ ოფიციალური ინფორმაციის მოწოდება.

10.2. შეჯიბრის ოფიციალური დაფა (იხილეთ პუნქტი – 1.18) მდებარეობს შეჯიბრის სამდივნოში, მადუბლირებელი დაფები შესაძლებელია განთავსებული იყოს სადგომ– პარკში ან პრეს – ცენტრში.

10.3. ორგანიზატორს უფლება აქვს განსაზღვროს პილოტებისა თუ მათი წარმომადგენლებისათვის ოფიციალური ბრიფინგების და მათი ჩატარების ადგილი.

ბრიფინგების ჩატარების ადგილი და დრო ცხადდება დამატებით . პილოტებისა და მათი წარმომადგენლების ბრიფინგებსა და კრებებზე დასწრება სავალდებულოა.

## **მუხლი 11. უსაფრთხოების საერთო პირობები.**

- 11.1. პილოტებს კატეგორიულად ეკრძალებათ იმოძრაონ საკუთარი ავტომანქანით რბოლის მოძრაობის საწინააღმდეგოდ როგორც ტრასაზე, ისე პიტლეინზე..
- 11.2. ვარჯიშებისა და რბოლების დროს, პილოტებს შეუძლიათ გამოიყენონ, მხოლოდ სარბოლო ტრასა ისინი ვალდებული არიან იხელმძვანელონ „მძღოლების ტრასაზე მოქცევის წესებით“.
- 11.3. თუ შეჯიბრის დროს ავტომობილი გაჩერდა და პილოტს არ შეუძლია მანქანის უსაფრთხო ზონაში გაყვანა, მან სასწრაფოდ უნდა დატოვოს ავტომანქანა და გადავიდეს უახლოეს უსაფრთხო ზონაში, პილოტი რომელიც ტოვებს ავტომანქანას ვალდებულია მანქანაში დატოვოს დამაგრებული საჭე.
- 11.4. იმ შემთხვევაში, როდესაც კვალიფიკაცია შედგება ორი ნაწილისაგან, შესვენებით – ყველა ავტომანქანა, რომელიც გაჩერდა ტრასაზე მის პირველ ნაწილში უნდა იყოს მიყვანილი ბოქსებში (პადდოკზე) შესვენების დროს, რათა მათ მიეცეთ მეორე ნაწილში ასპარეზობის საშუალება.
- 11.5. ავტომობილისთვის საჭირო სამუშაოების ჩატარება შესაძლებელია მხოლოდ პადოკში, ბოქსებსა და სამუშაო ზონაში პიტლეინზე.
- 11.6. არავის არ აქვს უფლება მიეკაროს გაჩერებულ ავტომანქანას, თუ ის არ დგას სასტარტო ზოლზე გარდა პილოტისა, ოფიციალური პირებისა და ავარიული სამაშველო პერსონალისა.
- 11.7. იმ დროს როდესაც შეჯიბრის ხელმძღვანელი ტრასას აცხადებს დახურულად, არავის აქვს უფლება იმყოფებოდეს მასზე გარდა დისტანციაზე მყოფი მსაჯებისა, რომლებიც ასრულებენ თავიანთ სამუშაოს, ასევე მძღოლებისა რომლებიც გამოდიან შესაბამის რბოლაში და მათი მექანიკოსებისა რომლებიც ასრულებენ ავტომანქანების განლაგებას სასტარტო ზონაში და მოქმედებენ მსაჯების კონტროლის ქვეშ. ტრასის დაკეტვის პერიოდი გრძელდება მთელი მანამ, სანამ ტრასაზე დადის უსაფრთხოების ავტომობილი წითელი ფერის ციმციმებით, ან წითელი ფერის დროშით და იხსნება მას შემდეგ, როცა გაივლის ტრასის „გახსნის“ ავტომანქანა მწვანე ციმციმებით ან მწვანე დროშით.
- 11.8. რბოლების დროს ძრავის გაშვება დასაშვებია მხოლოდ მანქანაში არსებული გამშვები საშუალებებით, გარდა სამუშაო ზონებისა, პიტლეინისა და სასტარტო ზონისა სადაც ძრავის გაშვება დაშვებულია გარეშე მოწყობილობების გამოყენებით.
- 11.9. პილოტები, რომლებიც მონაწილეობას იღებენ რბოლებში აღჭურვილი უნდა იყვნენ სპეციალური ეკიპირებით და შლემებით.
- 11.10. პიტლეინზე მოქმედებს სიჩქარის შეზღუდვა მაქსიმუმ 60 კმ/სთ.

## მუხლი 12. თავისუფალი ვარჯიშები, გახურება

- 12.1. ვარჯიშების ხანგრძლივობა და რიგითობა განისაზღვრება ღონისძიების ხელმძღვანელის მიერ.
- 12.2. კვალიფიკაციაში მონაწილეობის მიღების აუცილებლობა განისაზღვრება რეგლამენტში.
- 12.3. თუ კვალიფიკაციაში მონაწილეობის მიღება არ წარმოადგენს აუცილებლობას, მაშინ პილოტები რომლებსაც არ გაუვლიათ კვალიფიკაცია გავლენ სტარტზე მხოლოდ მათ შემდეგ, ვისაც გავლილი აქვს კვალიფიკაცია და გააჩნია შესაბამისი შედეგები.
- 12.4. თავისუფალი ვარჯიშის ბოლოსა და კვალიფიკაციის დასაწყისს შორის ინტერვალი ერთი დღის განმავლობაში უნდა განისაზღვრებოდეს რეგლამენტში. მინიმალური ინტერვალი კვალიფიკაციის ბოლოსა და რბოლის დაწყებას შორის უნდა იყოს 1 საათი.
- 12.5. ვარჯიშების, კვალიფიკაციის შეჩერების აუცილებლობის დროს ფინიშის ხაზზე აღიმართება წითელი ალამი და ირთვება წითელი შუქნიშანი. ერთდროულად წითელი ალამები აღიმართება ყველა სამსაჯო პოსტზე, რის შემდეგაც ყველა ავტომობილმა სასწრაფოდ უნდა დააგდოს სიჩქარე და გასწრებების გარეშე უსაფრთხოების დაცვით გააგრძელოს სვლა ბოქსებისაკენ. ავტომობილებს რომლებსაც არ შეუძლიათ ავტონომიურად გადაადგილება ბოქსებისაკენ, სასწრაფოდ უნდა იქნენ ევაკუირებული უსაფრთხო ადგილებში.
- 12.6. რბოლების ხელმძღვანელს შეუძლია არა ერთხელ შეწყვიტოს ვარჯიში ან კვალიფიკაცია იმ დროით რომელიც მისი აზრით საჭიროა ტრასის გაწმენდისა თუ მანქანების ევაკუაციისათვის. მხოლოდ თავისუფალი ვარჯიშების დროს, რბოლების ხელმძღვანელს, სპორტულ კომისრებთან შეთანხმებით, შეუძლია სესიის შეწყვეტის შემდგომ აღარ განაახლოს იგი. თუ აღნიშნული შეფერხება კომისრების აზრით გამოწვეულია პილოტის შეგნებული ქმედებით. პილოტის შედეგები რომელსაც უშუალო შეხება აქვს აღნიშნულ ინციდენტთან, უქმდება.
- 12.7. გაუთვალისწინებელი გარემოებების დროს, საკვალიფიკაციო დრო მსაჯთა კოლეგიის გადაწყვეტილებით შეიძლება შემცირდეს.
- 12.8. კვალიფიკაციის შეწყვეტის, ან დროის შემცირებასთან დაკავშირებით პროტესტი არ მიიღება.
- 12.9. ყველა წრე და დრო, რომელიც დაფიქსირებული იყო ქრონომეტრირებული კვალიფიკაციისას, გათვალისწინებული იქნება პილოტის სასტარტო პოზიციის დასადგენად. ავტომობილების სასტარტო ზოლზე განლაგების წესი განისაზღვრება რეგლამენტით.
- 12.10. ვარჯიშის, კვალიფიკაციის, ან ვორმაპის დასრულების შემდგომ, პილოტებს შეუძლიათ მხოლოდ ერთხელ გადაკვეთონ ქრონომეტრირებული ფინიშის ხაზი.
- 12.11. ტრასის გამოყენება ვარჯიშისთვის, რბოლის ხელმძღვანელის მიერ დადგენილი დროის გარდა სხვა პერიოდში იწვევს დამრღვევი პილოტის მოხსნას შეჯიბრიდან.
- 12.12. რბოლის შედეგების დასადგენად დაუშვებელია ვარჯიშების, ან სხვა თავისუფალი გავლების შედეგების გამოყენება.

12.13. თუ კვალიფიკაციაში მონაწილეობა აუცილებელია, მაშინ სპორტულ კომისრებს უფლება აქვთ, დაუშვან სტარტზე ის პილოტები, რომლებსაც ამა თუ იმ მიზეზების გამო არ გააჩნიათ საკვალიფიკაციო შედეგები. ასეთი პილოტების დაშვება სტარტზე შესაძლებელია მხოლოდ შემდეგი პირობებით:

- არ მოხდება ტრასის საპასპორტო ტევადობის გადაჭარბება;
- პილოტები აკმაყოფილებენ უსაფრთხოების ყველა ნორმებს და იციან ტრასაზე მოქცევის წესები;
- სტარტზე ასეთი პირობებით დაშვებული მძღოლები უნდა განლაგდნენ იმ მძღოლების შემდეგ, რომლებსაც აქვთ საკვალიფიკაციო შედეგები.

### **მუხლი 13. ბრიფინგი.**

13.1. შეჯიბრის დაწყებამდე ბრიფინგს ატარებს რბოლების ხელმძღვანელი.

13.2. ბრიფინგი უნდა ჩატარდეს განსაზღვრულ ადგილზე ყველა პილოტი და მისი წარმომადგენელი აუცილებლად უნდა ესწრებოდნენ მას, წინააღმდეგ შემთხვევაში შესაძლებელია მოხდეს მათი დისკვალიფიკაცია ან. თუ რბოლის ხელმძღვანელი გადაწყვეტს დამატებითი ბრიფინგის ჩატარებას, მაშინ ის უნდა შეთანხმდეს სპორტულ კომისარებთან. დრო და ადგილი წინასწარ უნდა შეთანხმდეს პილოტებთან და მათ წარმომადგენლებთან.

### **14. სასტარტო ბადე.**

14.1. სატარო ბადეზე არ დაიშვებიან მძღოლები, რომლებსაც არ აქვთ გავლილი სულ ცოტა სამი მიმდინარე წრე ნებისმიერი სესიიდან.

14.2. სასტარტო ბადეზე ავტომობილების საბოლოო განლაგება უნდა გამოქვეყნდეს დილის ვორმაპის შემდეგ (კვალიფიკაციის შემდგომ) რბოლების დღეს. ნებისმიერი მრბოლელი, რომლის ავტომანქანასაც გარკვეული მიზეზების გამო, არ შეუძლია სტარტზე გასვლა, ვალდებულია დროულად განაცხადოს აღნიშნულის შესახებ რბოლების ხელმძღვანელთან. თუ ერთი, ან რამოდენიმე ავტომობილი უარს აცხადებს სასტარტო ბადეზე დადგომაზე, მაშინ სასტარტო ბადე უნდა შემცირდეს. სასტარტო პროტოკოლი უნდა შეიცვალოს და გამოქვეყნდეს სტარტამდე არაუგვიანეს 45 წუთით ადრე.

14.3. სასტარტო ბადე დგინდება თვითიეული პილოტის მიერ საკვალიფიკაციო სესიაში მიღწეული შედეგების შესაბამისად. თუ ნაჩვენებია ერთი და იგივე დრო რამოდენიმე მძღოლის მიერ, მაშინ სტარტზე განლაგებისას უპირატესობა ენიჭება იმ მძღოლს, რომელმაც პირველად დააფიქსირა აღნიშნული დრო.

14.4. პირველი სასტარტო ზოლის ადგილმდებარეობა განისაზღვრება ტრასის პასპორტით.

14.5. სასტარტო ზოლის ადგილები დატანილი უნდა იყოს ჭადრაკისებრი მიმდინარეობით, ხოლო მეზობელ პოზიციებამდე მანძილი უნდა იყოს არანაკლებ 6 მეტრისა. ზუსტი მანძილი განსაზღვრულია ტრასის პასპორტში.

14.6. პიტლეინიდან სასტარტო ზოლზე გასასვლელი იკეტება სტარტამდე 5 წუთით ადრე. ნებისმიერი ავტომობილი, რომელიც ვერ მოასწრებს დროულად სასტარტო ზოლზე

გასვლას, სტარტს აიღებს პიტლეინიდან, მას შემდეგ რაც სტარტზე მდგომი ავტომობილები გაცდებიან პიტლეინიდან გასვლის ზონას.

## 15. სტარტის პროცედურები.

### 15.1. სტარტი.

15.1.1. სასტარტო სიგნალი მიეცემა სასტარტო შუქნიშანზე წითელი შუქის ჩაქრობის შემდგომ. შუქნიშანზე სიგნალების მუშაობის განრიგი აღწერილი უნდა იყოს ღონისძიების სახელმძღვანელოში. სტარტის დროს სასიგნალო პლატფორმაზე უნდა იმყოფებოდნენ მხოლოდ უფლებამოსილი პირები.. ავტომობილების გამახურებელ წრეზე გასვლის შემდგომ, ყველა პირმა სასწრაფოდ უნდა დატოვოს სასტარტო ბადე. მასზე დაბრუნება შესაძლებელია მხოლოდ მაშინ, როდესაც სასტარტო ბადის ტერიტორიაზე გაივლის უსაფრთხოების მანქანა, რომელიც ხურავს პელეტონს.

15.1.2. დადგენილსასტარტო დრომდე 15 წუთით ადრე, მას შემდეგ როცა ნაჩვენები იქნება ნიშანი 15 წუთი, მანქანებს შეუძლიათ დატოვონ პიტლეინი, რათა გაეცნონ სარბოლო ტრასას. გაცნობითი გასვლის დროს, აკრძალულია ავტომანქანის გაჩერება ტრასის ნებისმიერ მონაკვეთზე. აღნიშნული წრის გასვლის შემდგომ ისინი უნდა გაჩერდნენ სასტარტო განლაგების მონაკვეთზე, სასტარტო განლაგებაში განსაზღვრული თანმიმდევრობით. სტარტზე განლაგების შემდგომ აუცილებელია ძრავის გათიშვა. თუ ავტომობილები გადიან ერთზე მეტ გაცნობით წრეს, თითოეულმა ავტომანქანამ დაბალი სიჩქარით უნდა გაიაროს პიტ-ლეინი და არცერთ შემთხვევაში არ უნდა გაიაროს სტარტ-ფინიშის ზოლზე სასტარტო ბადეზე. ყველა სარემონტო სამუშაოები, რომლებიც ეხება დეტალების მონტაჟსა თუ დემონტაჟს უნდა შეწყდეს სტარტის მიცემამდე 5 წუთით ადრე.

15.1.3. სტარტამდე 5 წუთით ადრე, პიტლეინიდან გასვლა და სასტარტო განლაგების ბადეზე დადგომა დახურულია თუ ამ პერიოდში ავტომობილი იმყოფება ტრასაზე, მაშინ მან სტარტი უნდა განახორციელოს ბოლო სასტარტო ადგილიდან. ნებისმიერ ავტომობილს, რომელიც დარჩა ბოქსებში, შეუძლია განახორციელოს სტარტი პიტლეინიდან მსაჯების ნებართვის შემდგომ. ავტომობილმა რომელმაც ვერ შეძლო გასვლა ტრასაზე ნიშანი 5 წუთის ჩვენებამდე, რჩება პიტ-ლინზე, ის სტარტს აიღებს მხოლოდ მას შემდეგ, როდესაც გაივლიან ის მანქანები, რომლებმაც წესების მიხედვით გაიარეს გამახურებილი წრე.

15.1.4. სასტარტო დროის მოახლოვება ცხადდება დროის მანიშნებელი დაფებით, რომლებიც ანიშნებენ 3, 1 და 30 წამს სასტარტო დრომდე, ამ დაფებს აქვთ შემდეგი დანიშნულება:

ა) დაფა „3“ წუთი– სასტარტო ბრძანების გაცემამდე დარჩენილია სამი წუთი. პილოტის ა, გუნდის ოფიციალური პირებისა და ტექნიკურმა პერსონალის გარდა ყველამ უნდა უნდა დატოვოს სასტარტო ტერიტორია.

ბ) 1 წუთი– ძრავების გაშვება, ხორციელდება მხოლოდ პილოტის მიერ რომელიც ზის საჭესთან, ტექნიკურმა პერსონალმა უნდა დატოვოს სასტარტო ტერიტორია 30 წამიანი დროის გამოცხადებამდე.

გ) 30 წამი– აღნიშნული სანიშნე დაფის ჩვენების შემდეგ აფრიალდება მწვანე ფერის ალამი, რომელიც აღნიშნავს გასახურებელი წრის გავლის დაწყებას სადაც არ უნდა დაირღვეს

ავტომობილების განლაგება და ის სიჩქარე, რომელსაც კარნახობს უსაფრთხოების ავტომობილი. გასახურებელ წრეზე აკრძალულია მოულოდნელი აჩქარება, გავარდნა, (სტარტის იმიტაცია) ხოლო ავტომანქანების რიგი უნდა იყოს მაქსიმალურად მჭიდრო. ნებისმიერი გაჩერებები გამახურებელ წრეზე აკრძალულია. პილოტს შეუძლია ავტომანქანის გაჩერება მხოლოდ ერთხელ სასტარტო ზოლში რბოლის უსაფრთხოდ დაწყებისათვის. თუ ავტომობილი გაჩერდა (ტექნიკური მიზეზით, გადავიდა სარბოლო მოედნიდან) ან დაკარგა სვლის ტემპი, რომელსაც კარნახობს უსაფრთხოების მანქანა და აღარ შეუძლია ამ ტემპში გადაადგილება მაშინ პილოტი ვალდებულია ანიშნოს უსაფრთხოების ავტომანქანას, მსაჯებს ტრასაზე და შეუზღუდავად გაატაროს ტრასაზე მყოფი ყველა ავტომანქანა (პელეტონი), ამასთან გააგრძელოს მოძრაობა ბოქსებისაკენ (შემდეგ სტარტს პილოტი განახორციელებს ბოლო ადგილიდან). აღნიშნულ შემთხვევაში გამახურებელ წრეზე სასტარტო ბადიდან პილოტის ამოვარდნის შედეგად მისი სასტარტო ადგილი რჩება თავისუფალი.

- 15.1.5. ნებისმიერმა პილოტმა, რომელსაც არ შეუძლია გასახურებელ წრეზე გასასვლელად მოძრაობის დაწყება, უნდა ანიშნოს მსაჯებს. მხოლოდ მას შემდგომ, როცა ყველა ავტომობილი გავა ტრასაზე, პილოტის ტექპერსონალს შეუძლია გავიდეს სასტარტო ბადეზე და მსაჯების დაკვირვების ქვეშ დაიწყოს ავტომანქანის გაშვებისათვის საჭირო ღონისძიებები. ასეთ ავტომობილს შეუძლია გასახურებელ წრეზე გასვლა მაგრამ მას ეკრძალება სხვა მანქანების გასწრება. თუ ძრავის გაშვება არ ხერხდება, მაშინ აუცილებელია აღნიშნული ავტომანქანა გადაყვანილი იქნას სასტარტო ბადიდან პიტ-ლეინზე, სადაც მექანიკოსები გააგრძელებენ ძრავის გაშვების მცდელობას.
- 15.1.6. გასახურებელ წრეზე ავტომობილები მოძრაობენ უსაფრთხოების ავტომანქანის უკან (რომელზეც ჩართულია ყვითელი ფერის ციმციმები) და იყენებენ ტრასის მთელ სიგანეს. ავტომობილმა, რომელიც მიყვება უსაფრთხოების მანქანას, უნდა დაიცვას მანძილი მასზე და უსაფრთხოების ავტომობილს შორის. აღნიშნული მანძილი განისაზღვრება მისივე ავტომობილის 5 კორპუსის ზომით, ან მიახლოებით 20 მეტრის მანძილით. გასახურებელი წრის გავლის პროცეში პილოტებმა უნდა დაიცვან უსაფრთხოების მანქანის მიერ შემოთავაზებული სიჩქარე, გასწრება აკრძალულია მხოლოდ იმ შემთხვევების გარდა, როდესაც წინ მოძრავ ავტომანქანას აღარ შეუძლია გადაადგილება ან იძულებულია შეანელოს გადაადგილების სიჩქარე. ამდაგვარი შემთხვევის დროს უკან მიმავალ ავტომანქანას უფლება აქვს დაიკავოს გამონთავისუფლებული ადგილი. გამახურებელი წრის გავლის დროს აკრძალულია გასწრება., დამრღვევი პილოტი დაჯარიმდება STP@GO პროცედურის გამოყენებით.
- 15.1.7. გასახურებელ წრეზე გადასწრება შეიძლება დაშვებული იქნას იმ შემთხვევაში როდესაც, ავტომობილი ყოვნდება თავისი სასტარტო ადგილმდებარეობის დატოვების დროს რის შედეგადაც ავტომობილებს რომლებიც მოძრაობენ მის უკან ხელი ეშვებათ გადაადგილებაში. ასეთი შემთხვევის დროს დაყოვნებულ ავტომობილს, თუ მან აღიდგინა სიჩქარე უფლება ეძლევა მოახდინოს გადასწრება, რათა აღიდგინოს დაკარგული პოზიცია.
- 15.1.8. ნებისმიერი პილოტი, რომელიც გამახურებელი წრის დაწყების მომენტში შეყოვნდება, ვალდებულია გაატაროს ყველა ავტომობილი სასტარტო ბადიდან და მხოლოდ მაშინ დაიწყოს გადაადგილება, იგი უნდა მოძრაობდეს პელეტონის ბოლოში, ხოლო თუ ასეთი

შეყოვნება მოხდა რამოდენიმე ავტომანქანის შემთხვევაში, მაშინ მოქმედება ხორციელდება იგივენაირად, შეყოვნების რიგის დაცვით.

15.1.9. პილოტებმა, რომლებსაც გამახურებელი წრის გავლის დროს არ შეუძლიათ დაიცვან უსაფრთხოების მანქანის მიერ შემოთავაზებული სიჩქარე, უნდა მოახდინონ გადაადგილება ტრასის კიდისაკენ, გადმოვიდნენ ავტომობილიდან, აღმართონ ხელი და გაატარონ დანარჩენი ავტომობილები. ისეთი ავტომობილები, რომლებსაც ჩაუარა სხვა დანარჩენმა ავტომობილებმა, იღებენ სტარტს ბოლო ადგილიდან, ანუ – სასტარტო სიგნალის მიცემამდე მათ ეკრძალებათ სხვა ავტომანქანების გასწრება.

15.1.10. ნებისმიერ ავტომობილს, რომელსაც არ შეუძლია გამახურებელ წრეზე გასვლა ან ვერ ინარჩუნებს კუთვნილ სასტარტო ადგილმდებარეობას, ვალდებულია განახორციელოს სტარტი სასტარტო განრიგის ბოლო პოზიციიდან. სასტარტო წითელი შუქნიშნის პროცედურის დაწყების მომენტში ასეთი ავტომობილი უკვე უნდა იდგეს სასტარტო ბადეზე და უნდა იყოს გაჩერებულ მდგომარეობაში (ადგილიდან სტარტის შემთხვევაში). თუ სასტარტო პროცედურების დაწყების მომენტში მომენტში ავტომობილი იმყოფებოდა მოძრაობაში, მაშინ ის უნდა შევიდეს პიტლეინზე, ან მოცილებული იქნას ტრასიდან და გადაყვანილი იქნას უსაფრთხო ადგილას. მას შეუძლია განახორციელოს სტარტი ისე როგორც არის მითითებული პუნქტ 15.1.3. ში.

15.1.11. სასტარტო პროცედურების მსვლელობისას, ნებისმიერ მომენტში, დაწყებული 15 წთ–იანი დაფის ჩვენებიდან, სტარტი შესაძლებელი იქნას შეჩერებული. ამ შემთხვევაში სპორცმენებს მიეწოდებათ ინფორმაცია სტარტის შეჩერების თაობაზე ნიშნით „სტარტი შეჩერებულია“. თუ სტარტის შეჩერების მომენტში დაწყებულია გასახურებელი წრე, უსაფრთხოების ავტომობილი აგდებს სიჩქარეს და ჩერდება სასტარტო ნიშნულზე, მის უკან ჩერდებიან ყველა ავტომობილები სასტარტო პროტოკოლით გათვალისწინებული ადგილმდებარეობის მიხედვით. ავტომობილები, რომლებიც ჩამორჩნენ პელეტონს გახურების წრის გავლისას, შეუძლიათ დაიკავონ მათთვის განკუთვნილი ადგილები, ხოლო ავტომანქანები, რომლებსაც არ შეუძლიათ მოძრაობა გადაყვანილი უნდა იქნან პიტლეინში.

15.1.12. შეყოვნების მიზეზების აღმოფხვრის შემდეგ ყველა წინასასტარტო და სასტარტო პროცედურა მეორდება სიგნალი „5“ გამოცხადების შემდგომ.

15.1.13. შეჯიბრის ორგანიზატორი, ვალდებულია უზრუნველყოს ვიდეოგადაღება მინიმუმ ორი კამერის მეშვეობით „3“ წუთის გამოცხადებიდან, მანამ სანამ სასტარტო ზოლს არ დატოვებს ბოლო ავტომანქანა. ამავდროულად, ერთ–ერთი კამერის მხედველობის არეში უნდა მოყვეს შუქნიშანი, რეკომენდირებულია, რომ ორივე კამერა იწერდეს და ეკრანზე აჩვენებდეს მიმდინარე დროს. მსაჯთა კომისიის კოლეგიას საშუალება უნდა ჰქონდეს ოპერატიულად ნახოს ჩაწერილი მონაცემები.

## 15.2. სტარტი ადგილიდან

15.2.1. ადგილიდან სტარტის შემთხვევაში, მოასპარეზე ავტომობილების წინ, უნდა იყოს უსაფრთხოების ავტომანქანა, ხოლო პელეტონი უნდა უხურებოდეს სწრაფი რეაგირების ავტომანქანით. გასახურებელი წრის ბოლოს უსაფრთხოების ავტომობილი უნდა გადავიდეს ტრასიდან მანამ, სანამ ის მიუახლოვდება სასტარტო ბადეს, ამის შემდეგ პირველმა ავტომობილმა უნდა გააგრძელოს მოძრაობა უსაფრთხოების მანქანის მიერ შეთავაზებული

სიჩქარით, ხოლო დანარჩენმა ავტომობილებმა მოძრაობაშივე დაიცვან მათთვის მინიჭებული ადგილი. გახურების წრიდან დაბრუნებულმა ავტომობილებმა უნდა დაიკავონ სასტარტო განლაგებაში მათთვის მინიჭებული ადგილები ძრავის გამოურთველად, ავტომანქანები უნდა განლაგდნენ ღერძულა ხაზის პარალელურად და არ უნდა დაიკავონ ისეთი პოზიცია, რომელიც მისცემს მათ უპირატესობას სხვებთან შედარებით. აღნიშნულის დამრღვევი დაჯარიმდება „STOP@GO“-სისტემით. როგორც კი ყველა ავტომანქანა დაიკავებს მისთვის განკუთვნილ ადგილს და გაჩერდება სასტარტო ბადეზე, მსაჯი აჩვენებს 10 წამიანი მზადყოფნის დაფას, ხოლო 5 წამის გასვლის შემდეგ ჩართავს წითელი ფერის შუქნიშანს, 2–3 წამში კი გამორთავს, რაც სტარტის მიცემას აღნიშნავს. ამ მომენტიდან იწყება რბოლის ქრონომეტრაჟი, სასტარტო ბრძანების ზუსტი პროცედურა გაწერილი უნდა იყოს ეტაპის რეგლამენტში.

15.2.2. გასახურებელი წრის დასრულებისას, რბოლის ხელმძღვანელმა შეიძლება გასცეს განკარგულება, რათა უსაფრთხოების მანქანამ გაიაროს დამატებითი გასახურებელი წრეები. თუ გამოყენებული იქნა დამატებითი წრეები, მაშინ რბოლის დისტანცია მცირდება აღნიშნული წრეების მანძილის შესაბამისად.

15.2.3. თუ სასტარტო ბადეზე განლაგების მომენტში, გასახურებელი წრიდან დაბრუნებული , ავტომანქანა ჩაქრა, აღარ იქოქება და ამასთან იგი არ უშლის ხელს სხვა მანქანებს, პილოტი ვალდებულია ანიშნოს მსაჯებს აღნიშნულის შესახებ (გააღოს კარი, ასწიოს ხელი) ასეთ შემთხვევაში სტარტი არ უქმდება. გვერდით მდგომმა მსაჯმა, უნდა აცნობოს ამის შესახებ ყველა მონაწილეს, ყვითელი აღმის აწევის საშუალებით. ყოველივე ამის შემდგომ პილოტი ასრულებს პროცედურებს, რომელიც მოყვანილია პუნქტებში 15.1.5. და 15.1.6. სხვა ავტომობილებმა უნდა დაიკავონ თავიანთი ადგილები და არ გადავიდნენ გამოთავისუფლებულ სასტარტო ადგილებში.

15.2.4. თუ 15.2.3 პუნქტში აღწერილი პრობლემა დგება მაშინ, როდესაც მანქანებმა მიაღწიეს გასახურებელი წრიდან, სასტარტო ზონას, მაგრამ ჯერ არ შესულან მასზე, მაშინ პროცედურები შემდეგნაირად ხორციელდება:

ა) წითელი შუქი ჯერ არ ჩართულა, სასტარტო ბადეზე ჩნდება წითელი ალამი და წარწერა „სტარტი შეჩერებულია“.

ბ) თუ წითელი შუქი უკვე ჩართულია, სასტარტო მსაჯმა უნდა ასწიოს წითელი ალამი, შუქნიშანი რჩება წითელ ფერში.

გ) თუ გაცემულია ბრძანება სტარტის შესახებ და ავტომობილი დარჩა გაუნძრევლად, დისტანციის მსაჯებმა სასწრაფოდ უნდა გაიყვანონ აღნიშნული ავტომანქანა სასტარტო ბადიდან, ხოლო თუ გაყვანის პროცეში პილოტმა შესძლო ძრავის ამუშავება მას შეუძლია განაგრძოს რბოლა.

დ) თუ პილოტმა ვერ შესძლო ძრავის ამუშავება სანამ ის გაყავთ სასტარტო ბადიდან, მაშინ მის ტექნიკოსებს შესაძლებლობა აქვთ დაქოქონ ძრავი პიტლეინზე, თუ ძრავი დაიქოქა პილოტს შეუძლია შეუერთდეს რბოლას 15.1.3. პუნქტში აღნიშნულ წესების შესაბამისად. მძღოლები და მექანიკოსები ექვემდებარებიან დისტანციის მსაჯების ინსრუქციებს.



- 15.2.5. თუ მოქმედებაშია დებულება რომელიც ეხება პუნქტ 15.2.4.რბოლების დისტანცია, ჩაითვლება სრულყოფილად, რამდენჯერაც არ უნდა განმეორდეს აღნიშნული პროცედურა და რამდენი წრითაც არ უნდა შემოკლდეს რბოლა.
- 15.2.6. თუ ზემოთ მოყვანილ პუნქტში 15.2.4. ტარდება ერთზე მეტი სასტარტო პროცედურე, დაუშვებელია სასტარტო განლაგების ბადეში ავტომანქანების საწვავით მომარაგება.
- 15.2.7. იმ შემთხვევაში თუ ავტომობილმა დაიწყო მოძრაობა შუქნიშნის წითელი შუქების ჩაქრობამდე, ქმედება განხილული იქნება როგორც ფალსტარტი და ჯარიმდება რბოლის დროს პიტლეინზე საჯარიმო გავლით.
- 15.3. სტარტი მოძრაობისას.
- 15.3.1. მოძრავი სტარტის დროს, შეჯიბრში მონაწილე ავტომანქანების წინ გასახურებელ წრეზე უნდა მოძრაობდეს უსაფრთხოების ავტომობილი, ხოლო პელეტონის ბოლოს კი სწრაფი რეაგირების მანქანა. უსაფრთხოების მანქანაზე ყვითელი ციმციმას ჩაქრობისას, პილოტები ქმნიან ორ მჭიდრო კოლონას და ინარჩუნებენ უსაფრთხო დისტანციას (მანძილიკოლონებს შორის უნდა შეადგენდეს 3 მეტრს). პირველი რიგის ორივე ავტომობილი უნდა მოძრაობდეს უსაფრთხოების ავტომობილის მიერ შეთავაზებული სიჩქარით და არ უნდა ასწრებდეს ერთმანეთს. ფალსტარტად ჩაითვლება სიჩქარის მკვეთრი შეცვლა, ერთმანეთის გადასწრების პროვოცირება სისწრაფის მკვეთრი ცვლილებით და კოლონიდან გამოსვლა. პოზიციის, ან კოლონის შეცვლა მარჯვნიდან მარცხნივ, ან პირიქით, ითვლება ფალსტარტად.
- 15.3.2. თუ რბოლების ხელმძღვანელი თვლის, რომ კოლონები მჭიდროა, ის აძლევს ნიშანს უსაფრთხოების მანქანას, რათა მან დატოვოს ტრასა. ავტომობილები სიჩქარის შენარჩუნებით აგრძელებენ მოძრაობას ორი პარალელური კოლონით, სასტარტო ბადემდე, სასტარტო შუქნიშანზე ანთია წითელი შუქები.
- 15.3.3. სასტარტო სიგნალს იძლევა შუქნიშანი, სადაც ითიშება წითელი შუქი იმ დროს, როდესაც ავტომობილების პირველი წყვილი დაცილებულია შუქნიშნიდან 50 მეტრის მანძილზე. იმ დრომდე სანამ არ იქნება მოცემული სასტარტო სიგნალი, გასწრება აკრძალულია.
- 15.3.4. თუ პილოტებმა დაარღვიეს რიგითობა გახურების წრეზე, ან შეიქმნა რაიმე სხვა წინააღმდეგობა, რბოლების ხელმძღვანელი ავალებს უსაფრთხოების მანქანას დამატებითი გამახურებელი წრის გავლას, ამ შემთხვევაში უსაფრთხოების მანქანაზე ანთია ყვითელი ციმციმები, ასეთი მოქმედებები რბოლების ხელმძღვანელის მხრიდან შეიძლება განხორციელდეს არაერთხელ, იმ მომენტამდე სანამ მოასპარეხეთა მანქანების კოლონა მწყობრად არ მიუახლოვდება სასტარტო ზოლს.
- 15.3.5. თუ უსაფრთხოების ავტომანქანის გასვლის შემდგომ სტარტი არ განხორციელდა, სასტარტო შუქნიშანზე უნდა ენთოს წითელი ნათურა, ყველა სამსაჯო პოსტიდან უნდა გადმოიკიდოს ყვითელი ალმები, ლიდერმა მანქანამ აუჩქარებლად უნდა განაგდოს მსვლელობა, ხოლო დანარჩენებმა კოლონის განლაგების დარღვევის გარეშე უნდა მისდიონ ლიდერ ავტომანქანას, იმ დრომდე, სანამდე ლიდერი მანქანა არ დაეწევა უსაფრთხოების მანქანას, რის შემდეგაც სასტარტო პროცედურები გაგრძელდება.

- 15.3.6. ფალტარტად ითვლება სიჩქარის შენელება ან აჩქარება, გასწრება სტარტამდე, კოლონიდან გამოსვლა იმ შემთხვევის გარდა, როცა წინ მიმავალ მანქანას არ შეუძლია მოცემული სიჩქარის შენარჩუნება, ფალსტარტი ისჯება რბოლის დროს პიტლეინზე საჯარიმო გავლით.
- 15.3.7. სარბოლო დისტანცია მცირდება გამახურებელი წრეების რაოდენობის გაზრდის პროპორციულად.
- 15.4. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიღებულია გადაწყვეტილება ავტომობილზე არსებული საბურავების წვიმის პროტექტორიანი საბურავებით შეცვლის შესახებ, პასუხისმგებელი პირი უჩვენებს დაფას აბრივიატურით „5“ ,მონაწილეებს ეძლევათ საშუალება საბურავების გამოსაცვლელად. ცხადდება რეჟიმი „სტარტი შეჩერებული“, სასტარტო პროცედურები გრძელდება 15 წუთიანი მზადების შემდეგ.

## 16. რბოლის შეჩერება.

- 16.1. თუ შეიქმნა რბოლის გაჩერების აუცილებლობა, რბოლის ხელმძღვანელმა სასტარტო ზოლზე უნდა აჩვენოს წითელი ალამი. იგივე პროცედურა მეორდება ყველა სამსაჯო პოსტზე. გადაწყვეტილებას რბოლის შეჩერების შესახებ ღებულობს რბოლის ხელმძღვანელი (მის არ ყოფნაში მოადგილე).

რბოლის შეჩერების დროს:

ა) ყველა ავტომობილმა დაუყოვნებლივ უნდა დააგდოს მოძრაობის სიჩქარე და გაემართოს სასტარტო ზოლზე წითელი ალამის ხაზთან, ან იმ სასტარტო ზოლზე იმ ადგილისკენ, სადაც მსაჯი დგას წითელი დროშით. ამასთან გათვალისწინებულ უნდა იქნეს შემდეგი გარემოებები:

- რბოლის კლასიფიკაცია და პილოტების განლაგება, რბოლის გაგრძელების დროს განხორციელდება ლიდერი ავტომობილის მიერ გავლილი სრული წრეების მიხედვით;
- ტრასაზე დაიშვებიან სარბოლო და სერვისის ავტომანქანები;
- შესაძლებელია, რომ ტრასა ავარიის გამო იყოს სრულიად ბლოკირებული;
- მეტეოროლოგიური პირობების გამო შესაძლოა ტრასაზე შეუძლებელი იყოს სარბოლო სიჩქარით გადაადგილება;
- იხურება პიტლეინიდან გასასვლელი;
- ნებისმიერი პილოტი, რომელიც შევა პიტლეინზე, ან გადაადგილდება სასტარტო ზოლიდან პიტლეინზე, დაჯარიმდება;
- მექანიკოსებს შეუძლიათ განახორციელონ სარემონტო სამუშაოები იმ ავტომობილებთან, რომლებიც გაჩერებული არიან წითელი ალამის უკან, ან პიტლეინზე, ამასთან აღნიშნულმა სამუშაოებმა არ უნდა შეუშალოს ხელი რბოლების განახლებას. ყველა ავტომობილი განლაგებული იქნება წითელი ალამის წინ, ან წითელ ალამთან, იმ დრომდე სანამ მსაჯთა გადაწყვეტილებით არ გაემართებიან რბოლის მეორე ნაწილის დასაწყებად (პუნქტი 17.2.) პიტლეინისაკენ, ან დახურულ პარკში.

თუ რბოლის გაჩერების მომენტში ავტომობილები განლაგებული იყვნენ პიტლეინზე, რბოლების გაჩერების მიზეზის აღმოფხვრის შემდგომ, რბოლების ხელმძღვანელის მიერ მიღებული გადაწყვეტილებით, მათი გაგრძელების შემთხვევაში, დარჩენილი მანქანები გადიან სრულ წრეს და მიემართებიან სასტარტო ზოლისაკენ.

16.2. სავალდებულო პროცედურა იმასთან დაკავშირებით, თუ რამდენი წრე გაიარა ლიდერმა ავტომანქანამ რბოლების გაჩერებამდე:

ა) გავლილია არასრული ორი წრე. თუ რბოლის განახლება შესაძლებელია ვხელმძღვანელობთ პუნქტით 17.1.

ბ) თუ გავლილია ორი, ან მეტი წრე, მაგრამ მთელი დისტანციის 75% ზე ნაკლები (მრგვალდება ნაკლებობისაკენ) ვხელმძღვანელობთ პუნქტით 17.2..

გ) გავლილია მთელი დისტანციის 75% ან მეტი (მრგვალდება წრეების ნაკლებობისაკენ) ავტომობილი უნდა გაემართონ დახურული პარკისკენ, ხოლო რბოლა ჩაითვლება დასრულებულად იმ მომენტისათვის როდესაც ლიდერმა ავტომობილმა რბოლის გაჩერებამდე ბოლოჯერ გადაკვეთა ფინიშის ხაზი.

## მუხლი 17. რბოლის განმეორებითი სტარტი

17.1. პუნქტი 16.2-ით გათვალისწინებული შემთხვევა „ა“:

ა) პირველი სტარტი ანულირებულია და არ ხდება მისი შედეგების გათვალისწინება.

ბ) განმეორებითი სტარტისას, სარბოლო დისტანციის სიგრძე უნდა იყოს იგივე, რაც იყო პირველი სტარტისას.

გ) მრბოლელებს, რომლებიც დაშვებული იყვნენ შეჯიბრში, უფლება აქვთ მიიღონ მონაწილეობა განმეორებით სტარტში, როგორც მოქმედი ავტომანქანით ასევე სათადარიგო ავტომობილის გამოყენებით.

დ) რბოლების გაჩერების მიზეზების აღმოფხვრის შემდგომ, განმეორებითი სტარტი შედგება 5 წუთიანი მზადების გამოცხადებით.

17.2. პუნქტი 16.2-ით გათვალისწინებული შემთხვევა „ბ“:

ა) რბოლა ითვლება შემდგარად იმ შემთხვევაშიც, თუ გამოყენებული იქნა ორ ნაწილიანი რბოლის სისტემა. პირველი რბოლა ითვლება დასრულებულად იმ მომენტიდან, როდესაც ლიდერი მანქანა რბოლის გაჩერებამდე გადაკვეთს ფინიშის ხაზს.

ბ) მეორე ნაწილის რბოლის სიგრძე, ტოლი უნდა იყოს, საერთო დაგეგმილ სიგრძეს გამოკლებული პირველ ნაწილში გავლილი მანძილის სიგრძე. (წრე რომელზედაც მოხდა რბოლის შეწყვეტა, მხედველობაში არ მიიღება).

გ) ავტომობილების განლაგება რბოლის მეორე ნაწილისათვის განისაზღვრება მათი პოზიციებით რბოლის გაჩერებამდე.

დ) მხოლოდ იმ ავტომობილებს, რომლებმაც მიიღეს მონაწილეობა რბოლის პირველ ნაწილში და თავისით მივიდნენ სასტარტო ხაზზე ან დახურულ პარკში, უფლება აქვთ მიიღონ მონაწილეობა რბოლის მეორე ნაწილში.

ე) აღნიშნული წესებით განმეორებითი სტარტის დროს სათადარიგო ავტომობილის გამოყენება არ დაიშვება.

- ვ) არ დაიშვება ავტომანქანის საწვავით გამართვა, ან საწვავის მოკლება მისი ავზიდან.
- ზ) თუ რბოლა შეწყვეტილი იქნა წვიმის გამო, მაშინ სასტარტო ზოლზე უნდა გამოჩნდეს წარწერა „წვიმა“, ავტომობილებზე უნდა შეიცვალოს არსებული საბურავები წვიმის საბურავებით, საბურავების შეცვლა შესაძლებელია სასტარტო ბადეზეც.
- თ) რბოლის გაჩერების მიზეზების აღმოფხვრის შემდგომ, განმეორებითი სტარტი შედგება 5 წუთიანი მზადების გამოცხადების შემდგომ.
- ი) უსაფრთხოების ავტომობილი ადგილს იკავებს ავტომანქანების წინ, წითელი ალამის წინ, ან სასტარტო ბადეზე.
- კ) რბოლის განახლებამდე ყველა სიგნალი უნდა მიეწოდებოდეს შესაბამისი პერიოდების შემდგომ და თან უნდა ახლდეს გახმოვანება.
- ლ) შუქნიშანზე მწვანე სიგნალების ჩართვის დროს რბოლა განახლდება უსაფრთხოების ავტომანქანის უკან, დადგენილი წესებით (იხ.პუნქტი 18.2.3.).

### 17.3. 17.1.-სა და 17.2.-ის შემთხვევაში:

ნებისმიერი ავტომობილი, რომელსაც არ შეუძლია დაიკავოს ადგილი სასტარტო ბადეზე ნიშანი „5“-ის ჩვენების შემდგომ, უნდა გაემართოს პიტლეინზე. მას შეუძლია განახორციელოს სტარტი პიტლეინიდან პუნქტი მე-15 მუხლით გათვალისწინებული წესების შესაბამისად. რბოლის ორგანიზატორს უნდა გააჩნდეს საკმარისი პერსონალი იმისათვის, რომ არ გადაუხვიოს დაგეგმილ განრიგს რთული პირობების მიუხედავად..

## მუხლი 18. უსაფრთხოების ავტომობილი.

18.1. უსაფრთხოების ავტომობილის უკანა და გვერდითა ნაწილებზე უნდა იკითხებოდეს წარწერა „SAFETY CAR“- ასოები სარბოლო ავტომობილზე დატანილი ნომრების ზომებით. სახურავზე უნდა ჰქონდეს ორი ყვითელი და ერთი მწვანე ციმციმა, თითოეული მათგანი უნდა იკვებებოდეს ალტერნატიული ელექტრო წყაროს მეშვეობით. მას უნდა მართავდეს მძღოლი, რომელსაც აქვს წრიული რბოლების გამოცდილება. ავტომობილში უნდა იმყოფებოდეს მსაჯი, რომელსაც შეუძლია განასხვავოს ერთმანეთისაგან მონაწილე ავტომანქანები და მუდმივად ამყარებდეს კონტაქტს რბოლების მართვის პუნქტთან.

### 18.2. რბოლის სტარტი.

18.2.1. სტარტის გამოცხადებამდე 15 წუთით ადრე უსაფრთხოების ავტომანქანა ადგილს იკავებს სასტარტო ბადეზე და რჩება იქ იმ მომენტამდე, სანამ არ იქნება გამოცხადებული ნიშანი“5“. სიგნალის მიცემის მომენტიდან მან უნდა გაიაროს სრული წრე და შევიდეს პი-ლეინში.

18.2.2. სასტარტო ხაზის წინ ადგილს იკავებს უსაფრთხოების ავტომანქანა, რომელიც გაიყვანს პელეტონს გამახურებელ წრეზე (პუნქტი 15.). სიგნალზე „1“ მან უნდა ჩართოს ყვითელი ციციმები. ბოლო სასტარტო პოზიციის ადგილს იკავებს უსაფრთხოების მანქანა, რომელიც მიაცილებს პელეტონს გასახურებელ და პირველ წრეზე. მოძრაობისას მასზე ჩართულია მწვანე ციმციმა. პირველი წრის ბოლოს ის შევა პიტლეინზე, ან დაიკავებს მისთვის გამოყოფილ უსაფრთხო ადგილს.

18.2.3. გამონაკლის შემთხვევებში (წვიმის დროს) რბოლამ შეიძლება სტარტი აიღოს უსაფრთხოების ავტომანქანის უკან. ამ შემთხვევაში ხუთწუთიან სიგნალად მიიჩნევა ჩართული ყვითელი ციმციმა, რაც მრბოლელებისათვის აღნიშნავს, რომ რბოლა დაიწყება უსაფრთხოების ავტომანქანის უკან. ბრძანება „1“ ზე აინთება შუქნიშნის წითელი შუქები, ხოლო მათი ჩაქრობის შემდეგ ავტომანქანა დატოვებს სასტარტო ზოლს, მას მიყვებიან ავტომობილები განლაგების დარღვევის გარეშე. ამ შემთხვევაში გასახურებელი წრე არ შედგება და რბოლა დაიწყება წითელი შუქნიშნის ჩაქრობის შემდეგ. რბოლა ნორმალურ რეჟიმში განახლდება 18.3.8. და 18.3.9. პუნქტების შესაბამისად

18.3. რბოლის ნეიტრალიზაცია. რესტარტი.

18.3.1. უსაფრთხოების ავტომობილი გამოიყენება რბოლის ნეიტრალიზაციისათვის, მხოლოდ რბოლის ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით. ის გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც რბოლის მონაწილე, ან პასუხისმგებელი პირი იმყოფება უშუალო ფიზიკური საშიშროების ქვეშ, ან გართულებულია გადაადგილება ტრასაზე, მაგრამ შექმნილი მდგომარეობის მიხედვით რბოლის შეჩერება საჭირო არ არის.

18.3.2. რბოლის დროს უსაფრთხოების ავტომანქანის გამოყენების ბრძანების გაცემის შემდგომ ყველა სამსაჯო პოსტი უნდა აჩვენებდეს ყვითელი ფერის აღმებს (სასტარტო ბადის ჩათვლით) და დაფას წარწერით “SC „ იმ პერიოდამდე, სანამ არ დასრულდება ჩარევა.

18.3.3. რბოლის ხელმძღვანელის ბრძანების შემდეგ, უსაფრთხოების ავტომობილი უნდა გავიდეს ტრასაზე პიტ-ლეინიდან ან სხვა რომელიმე უსაფრთხო ადგილიდან ანთებული ყვითელი ფერის ციმციმებით უსაფრთხოების მანქანის ტრასაზე გასვლა ხორციელდება ლიდერი მანქანის ადგილმდებარეობის მიუხედავად.

18.3.4. შეჯიბრებაში მყოფი ყველა ავტომანქანა უნდა ჩამწკრივდეს ერთ რიგზე უსაფრთხოების ავტომანქანის უკან არაუმეტეს 5 კორპუსის დაშორებით და შეინარჩუნოს შეთავაზებული სიჩქარე. ნებისმიერი გადასწრება აკრძალულია. თუ გადასწრების უფლებას მრბოლელებს არ მისცემენ უსაფრთხოების ავტომობილიდან, მწვანე ციმციმების ანთებით. ნიშანის მიღების შემდეგ წრეზე ჩამორჩენილი სარბოლო მანქანები სათითაოდ და რიგის მიხედვით იწყებენ უსაფრთხოების ავტომობილის გადასწრებას იმ დრომდე, სანამ ლიდერი ავტომობილი არ აღმოჩნდება უსაფრთხოების ავტომობილის უკან. იმ ავტომობილებმა, რომლებმაც განახორციელეს გადასწრება, უნდა განახორციელონ მოძრაობა შენელებული სიჩქარით, ერთმანეთის გასწრებების გარეშე, სანამ არ დაეწევიან პელეტონს უსაფრთხოების მანქანის უკან.

18.3.5. უსაფრთხოების ავტომობილი უნდა გამოიყენებოდეს მანამ, სანამ ლიდერი მანქანა არ აღმოჩნდება უსაფრთხოების მანქანის უკან. იმ შემთხვევაში როდესაც ტრეკზე რამოდენიმე უსაფრთხოების მანქანაა, აუცილებელია მათი ერთ სექტორში განლაგება.

18.3.6. როდესაც უსაფრთხოების მანქანა იმყოფება ტრასაზე, შეჯიბრში მყოფ ავტომანქანებს შეუძლიათ პიტლეინზე გაჩერება, მაგრამ ტრასაზე გასვლა შეუძლიათ მხოლოდ მაშინ, როცა პიტლეინის გასასვლელზე ანთია მწვანე შუქნიშანი. მწვანე სიგნალი პიტლეინიდან გასასვლელში ანთია მუდმივად, გარდა იმ მომენტისა, როდესაც უსაფრთხოების ავტომობილი და მის უკან მიმყოფი მანქანები უახლოვდებიან ან გადიან პიტლეინის გასასვლელს. ავტომობილი, რომელიც ბრუნდება ტრასაზე უნდა მოძრაობდეს შენელებული

სიჩქარით, სანამ არ მიუახლოვდება უსაფრთხოების ავტომობილის უკან მოძრავი ავტომობილების ჯაჭვის ბოლოს.

- 18.3.7. განსაკუთრებული შემთხვევის დროს, რბოლების ხელმძღვანელს შეუძლია გასცეს ბრძანება რათა უსაფრთხოების მანქანა გამოიძახოს პიტლეინზე. ამ შემთხვევაში უსაფრთხოების ავტომობილზე მუდმივად უნდა იყოს ანთებული ყვითელი ციციმები. ყველა ავტომობილი უნდა გაემართოს პიტლეინში შესასვლელად გადასწრების გარეშე. ნებისმიერ ავტომანქანას რომელიც შედის პიტლეინზე შეუძლია თავის ბოქსში შესვლა.
- 18.3.8. როდესაც ყველა მიზეზი, რის გამოც ნეიტრალიზებული იყო რბოლა, აღმოფხვრილია და შესრულებულია პირობები გათვალისწინებული პუნქტში 18.3.5, რბოლების ხელმძღვანელი იძლევა განკარგულებას რათა უსაფრთხოების ავტომობილმა დატოვოს ტრასა. ამ შემთხვევაში უსაფრთხოების მანქანაზე, აღარ უნდა ენთოს ციციმები, რაც სარბოლო ავტომობილებისთვის ნიშნავს, რომ უსაფრთხოების ავტომობილი დაბრუნდება პიტლეინზე წრის ბოლოს. ამის შემდეგ უსაფრთხოების ავტომობილის უკან მიმავალ სარბოლო ავტომობილს შეუძლია სიჩქარის მომატება და თუ ეს აუცილებელია 5 ავტომანქანის ტოლი დისტანციის დაკავებაც, როგორც კი უსაფრთხოების ავტომობილი შევა პიტლეინის ზონაში, ალმები და ინფორმაციული დაფები უნდა ალაგდეს ტრსიდან.
- 18.3.9. რბოლის გაგრძელების სიგნალად ითვლება სასტარტო ბადიდან მწვანე ალმების აფრიალება, რომლის შემდგომაც ტრასაზე არსებული ყველა სამსაჯო პოსტი ააფრიალებს მწვანე ალამს. გადასწრებები აკრძალულია იმ პერიოდამდე, სანამ მანქანა არ გადაკვეთს სტარტის ხაზს. მწვანე ალმების ფრიალი შეჩერდება მას მერე, როცა ავტომანქანები გაივლიან ერთ სრულ წრეს. გადასწრება სასტარტო ბადემდე ჯარიმდება.
- 18.3.10 ყოველი ერთი სრული წრე, იმ დროს როდესაც უსაფრთხოების ავტომობილი ტრასაზეა უნდა ჩაითვალოს სარბოლო წრედ.

## მუხლი 19. ფინიში.

- 19.1. სიგნალი ფინიშის შესახებ უნდა გაიცეს საფინიშო ხაზიდან და ფინიშის აღმნიშვნელი ალამით, რომელიც აუცილებლად უნდა ემთხვეოდეს ქრონომეტრაჟის ხაზს. ფინიშირება ითვლება მას შემდეგ, რაც ლიდერი ავტომობილი გაივლის სრულ დისტანციას, ან ყველაზე დიდ დისტანციას რბოლისათვის განკუთვნილი დროის ამოწურვის მომენტისთვის. ფინიშირებად ითვლება ავტომობილის მთლიანი კორპუსით, ან მისი უდიდესი ნაწილით ფინიშის ხაზის გადაკვეთა.
- 19.2. თუ პუნქტ 19.1.ში გათვალისწინებული შემთხვევის გარდა, სხვა სიტუაციაში ხდება რბოლის გაჩერება, მაშინ სასტარტო ბადეზე და ყველა სამსაჯო პუნქტზე უნდა აღიმართოს წითელი ალამი მანამ, სანამ ლიდერი ავტომობილი დაასრულებს მისთვის დადგენილ წრეების რაოდენობას. აღნიშნული წესით რბოლის დასრულების შემთხვევაში ფინიშად ითვლება ლიდერი ავტომობილის მიერ ფინიშის ხაზის უკანასკნელად გადაკვეთის მომენტი. თუ გარკვეული მიზეზების გამო საფინიშო სიგნალი იგვიანებს, რბოლა დასრულებულად ითვლება იმ მომენტისთვის, როდესაც ის უნდა დასრულებულიყო რეგლამენტით გათვალისწინებული წესით.

19.3. თუ რბოლა დამთავრდება იმ დროს, როდესაც უსაფრთხოების ავტომანქანა იმყოფება ტრასაზე, მაშინ ბოლო წრის გავლისას ის აუცილებლად უნდა შევიდეს პიტლეინზე, ხოლო ტრასაზე დარჩენილმა ავტომობილებმა გასწრების გარეშე უნდა გააგრძელონ გზა ჭრელი ალმისკენ.

19.4. რბოლის დასრულების სიგნალის მიღების შემდგომ, ყველა ავტომანქანა გაჩერებებისა და გადასწრებების გარეშე გარეშე პირების დაუხმარებლად უნდა დაბრუნდეს დახურულ პარკში (მსაჯების მიერ გაწეული დახმარების გარდა).

## მუხლი 20. ჯარიმები.

20.1. რეგლამენტით და აღნიშნული დოკუმენტით გათვალისწინებული მოთხოვნებისა და წესების დარღვევის შემთხვევაში, სპორტულ კომისართა კოლეგიამ შესაძლოა გამოიყენოს შემდეგი ჯარიმების სისტემა::

- შენიშვნა ან საჯარო გაკიცხვა;
- ფულადი ჯარიმა;
- პიტლეინზე საჯარიმო გავლა (drivet hroug);
- გაჩერება პიტლეინის ზონაში (STOP@GO);
- საჯარიმო დრო (ფინიშის დროზე საჯარიმო წამების დამატება. არაუმეტეს 60 წამისა);
- სტარტზე პოზიციების დაკარგვა;
- სარბოლო სესიიდან გამევეება;
- რბოლის შედეგის ანულირება;
- რბოლიდან მოხსნა.

20.2. ჯარიმა STOP@GO სრულდება პიტლეინის ზონაში შესვლით. ავტომანქანა გაუჩერებლად მოძრაობს პიტლეინზე საჯარიმო ზონისკენ, წითელ დროშასთან და ჩერდება. საჯარიმო დროის გასვლის შემდგომ მოძრაობა უნდა აღდგეს მხოლოდ მწვანე ალმის აფრიალებისას.

(აღნიშნული ჯარიმისას, ნაჩვენები უნდა იყოს დაფა დაჯარიმებული ავტომანქანის ნომრით) დაჯარიმებულმა პილოტმა სამი წრის განმავლობაში უნდა შეასრულდეს ჯარიმა STOP@GO. ბოლო დარჩენილ 3 წრეზე ჯარიმა STOP@GO არ გამოიყენება, ამ შემთხვევაში დაჯარიმებულის საბოლოო შედეგს ემატება საჯარიმო დრო. დაჯარიმების შედეგად პილოტის მიერ დაკარგული დრო აღნიშნული უნდა იყოს რეგლამენტში და ის არ აღემატებოდეს 30 წამს პიტლეინზე საჯარიმო გავლის (drive through) შემთხვევაში, ხოლო 40 წამს პიტლეინზე საჯარიმო გაჩერების (stop & go) შემთხვევაში. იმ შემთხვევაში, თუ ზოგიერთი ავტომობილის კონსტრუქცია არ იძლევა ადგილიდან საკუთარი ძალებით დაძვრის შესაძლებლობას, ჯარიმა სრულდება პიტლეინზე გავლით.

20.3. სპორტული ინციდენტების განხილვა

20.3.1. სპორტული ჯარიმების ჩამონათვალი მოყვანილია დანართში 1 (ჯარიმების ცხრილი).

20.3.2. სპორტული ჯარიმების შეფარდება ხორციელდება სპორტულ კომისართა კოლეგიის მიერ, ხმათა უმრავლესობით. ხმათა გაყოფის შემთხვევაში გადამწყვეტია კოლეგიის თავმჯდომარის ხმა.

20.3.3. სპორტული ინციდენტის შესახებ ინფორმაციის მიღების შემდგომ, კომისრები განიხილავენ მათ ხელთ არსებულ ინფორმაციას. კომისრებს უფლება აქვთ განხილვაზე გამოიძახონ ინციდენტის

მონაწილე პილოტები, ან გუნდის წარმომადგენლები, გამოითხოვონ საბორტო, ან სხვა კამერების ვიდეო ჩანაწერები.

20.3.4. გამომახებულ პილოტს უფლება აქვს განხილვაზე იყოლოს მისი, ან გუნდის ოფიციალური წარმომადგენელი. განხილვაზე გამომახებული პილოტი, ან სხვა პირი ვალდებულია უპასუხოს კომისრების შეკითხვებს, რის შემდეგაც პილოტმა და მისმა წარმომადგენელმა უნდა დატოვონ სპორტულ კომისართა კოლეგია.

20.3.5. სპორტულ კომისართა კოლეგია გადაწყვეტილებას იღებს უცხო პირთა დასწრების გარეშე. პილოტს, ან სხვა დაინტერესებულ პირს არ აქვს უფლება მონაწილეობა მიიღოს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, აღნიშნული ქმედება გამოიწვევს პილოტის მოხსნას შეჯიბრიდან და შედეგების ანულირებას.

20.3.6. სპორტულ კომისართა კოლეგიის გადაწყვეტილების გასაჩივრება შესაძლებელია სსსფ-ს შესაბამის კომისიაში.

20.4. უხეში მართვის შემთხვევები ფიქსირდება სპორტულ კომისართა კოლეგიის მიერ და გადაეცემა სსსფ-ს შესაბამის კომისიას. თვითოეული უხეში ტარების შემთხვევა მოქმედებს მრბოელის რეპუტაციაზე და მიიღება მხედველობაში სპორტულ კომისართა კოლეგიის მიერ შემდგომი ინციდენტების დროს..

20.5. ერთი შეჯიბრის დროს ერთ მრბოელს მიეცემა არაუმეტეს ორი ჯარიმისა შესაბამისად, თუ მრბოელს მიეცა დამატებით კიდევ ერთი ჯარიმა, ის მიიღებს დისკვალიფიკაციას.

20.6 მრბოლელებისა ან მათი გუნდის წევრების მიერ განხორციელებული დარღვევების გამო შესაძლებელია რბოლის ხელმძღვანელის მხრიდან დაიშვას უკვე მიღებული ჯარიმების გადახედვის შესაძლებლობა.

20.7. ჯარიმა გადახდილი უნდა იყოს სპორტულ კომისართან რომელსაც მინიჭებული აქვს სსსფ-ს უფლებები. დაკისრებული ჯარიმა გადახდილი უნდა იქნეს სალაროში შემდგომი ეტაპის დაწყებამდე.

## **მუხლი 21. კლასიფიკაცია.**

21.1. კლასიფიკაციის დანამატში, რომელიც მოცემულია ოფიციალური შეჯიბრებების შესაბამის დებულებებში, რეგლამენტში, შესაძლებელია ავტომობილების დაყოფა ჩათვლით ჯგუფებში კლასების მიხედვით, სიმძლავრეების, კუბატურისა და სხვ. გათვალისწინებით.

21.2. საერთო კლასიფიკაციის განსაზღვრის ერთადერთი მეთოდი ოფიციალურ შეჯიბრებებზე უნდა იყოს:

ა) ყველა წრიული რბოლის ავტომობილისათვის, მხოლოდ ის ავტომობილები, რომლებსაც დაფარული აქვთ გამარჯვებულის მიერ გავლილი გზის 70% (მრგვალდება ნაკლებობისაკენ).

ბ) თუ ავტომობილი გადის მის საბოლოო წრეს ორჯერ უკეთეს დროში ვიდრე გამარჯვებული მანქანის საუკეთესო მონაცემია, მაშინ აღნიშნული წრე არ მიიღება მხედველობაში მის მიერ გავლილი საერთო დისტანციის გამოთვლისას.



2.1.3. თუ რბოლა გაჩერებულია პუნქტი 16 მიხედვით და აღარ განახლდება პუნქტი 17 მიხედვით მაშინ:

- ა) ქულები არ ირიცხება, თუ ლიდერმა გაიარა ორ წრეზე ნაკლები მანძილი;
- ბ) ირიცხება სრული ქულების ნახევარი, მრბოლელმა გაიარა ორ წრეზე მეტი და მთელი დისტანციის 75%-ზე ნაკლები.
- გ) ირიცხება სრული ქულები, თუ მრბოლელმა გაიარა სრული დისტანციის 75%-ზე მეტი.

## მუხლი 22. ერთნაირი შედეგები.

### 22.1. მრბოლელები.

ერთნაირი შედეგების გამოვლენისას მრავალეტაპიანი შეჯიბრებების დროს პირადი ჩათვლის განსაზღვრა ხორციელდება შემდეგნაირად:

- 1) საუკეთესო შედეგების თანახმად, მრავალეტაპიანი შეჯიბრებების დროს (მოგებების რაოდენობით, მეორე ადგილების რაოდენობით, მესამე ადგილების რაოდენობით და ა.შ.)
- 2) შემდგომი ერთნაირი შედეგების დროს, ბოლო რბოლის უკეთესი შედეგი.

### 22.2. გუნდები.

- 1) საუკეთესო შედეგების თანახმად, მრავალეტაპიანი შეჯიბრების დროს (მოგებების რაოდენობით, მეორე ადგილების რაოდენობით, მესამე ადგილების რაოდენობით და ა.შ.)
- 2) შემდგომი ერთნაირი შედეგების დროს, ბოლო რბოლის უკეთესი შედეგი.

**დანართი 1**  
**წრიული რბოლების**  
**ჯარიმების ცხრილი**  
**2018**

	დარღვევა	ვარჯიში	კვალიფიკაცია	რბოლა
1	ბრიფინგში მონაწილეობის არ მიღება მრბოლელები/მონაწილეები სეზონში პირველი დარღვევა	გაფრთხილება		
2	ბრიფინგში მონაწილეობის არ მიღება მრბოლელები/მონაწილეები სეზონში მეორე დარღვევა		0.5 საგანაცხადო შესატანის	
3	გამარჯვებულების პრესკონფერენციაში მონაწილეობის არ მიღება სეზონში პირველი დარღვევა		0.5 საგანაცხადო შესატანის	
4	გამარჯვებულების პრესკონფერენციაში მონაწილეობის არ მიღება სეზონში მეორე დარღვევა		1 საგანაცხადო შესატანის	

5	სტარტის ვარჯიში ტრასაზე	0.5 საგანაცხადო შესატანის		
6	პიტ-ლეინზე უკანსვლით მოძრაობა	0.5 საგანაცხადო შესატანი		DT **
7	აწონვების პროცედურის იგნორირება	0.25 შესატანი	საგანაც. კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	შედეგის ანუღირება
8	ავტომობილის წონა არ ექვემდებარება ტექნიკურ მოთხოვნებს	0.25 შესატანი	საგანაც. კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	შედეგის ანუღირება
9	კლირენსი არ შეესაბამება ტექნიკურ მოთხოვნებს	0.25 შესატანი	საგანაც. კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	შედეგის ანუღირება
10	უკანა ფრთა არ შეესაბამება ტექნიკურ მოთხოვნებს	0.25 შესატანი	საგანაც. კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	შედეგის ანუღირება
11	წინა სპოილერი არ შეესაბამება ტექნიკურ მოთხოვნებს	0.25 შესატანი	საგანაც. კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	შედეგის ანუღირება
12	არამარკირებული საბურავების გამოყენება	0.25 შესატანი	საგანაც. კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	შედეგის ანუღირება
13	ფინიშის ალმის მოქმედების დროს რბოლის გაგრძელება	გაფრთხილება	0.25 საგანაცხადო შესატანი	0.25 საგანაცხადო შესატანი
14	სიჩქარე პიტ-ლეინზე 65-75კმ/სთ	30 ლარი		DT **
15	სიჩქარე პიტ-ლეინზე 75-85კმ/სთ	70 ლარი		DT **
16	სიჩქარე პიტ-ლეინზე 85კმ/სთ-ზე მეტი	100 ლარი		DT **
17	თეთრი ხაზის გადაკვეთა პიტ-ლეინის გასასვლელიდან	0.25 საგანაცხადო შესატანი		DT **
18	DT იგნორირება			+ 30 წამი საერთო დროს
19	კვალიფიკაციაზე ტრასის დატოვება ოთხი ბორბლით		წრის დროის გაუქმება	
20	მსაჯების მიმართ დაუმორჩილებლობა	0.25 საგანაცხადო შესატანი		DT **
21	ცისფერი ალმის დაუმორჩილებლობა	გაფრთხილება	0.5 საგანაცხადო შესატანი	DT **
22	დაგეგმილი კონტაქტის შემთხვევა	შავი ალამი	კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	DT **
23	დაგეგმილი კონტაქტის შემთხვევის დროს მოწინააღმდეგის გასვლა რბოლიდან			S@G და 10 ადგილის დაკარგვა შემდეგ რბოლაზე
24	ტრასის დატოვების შემდგომ სახიფათო დაბრუნება	პოზიციების დაკარგვა სტარტზე	პოზიციების დაკარგვა სტარტზე	DT ან პოზიციების დაკარგვა შემდეგ სტარტზე
25	გადასწრება ყვითელი ალმის ზონაში	0.5 საგანაცხად შესატანის	კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	DT **
26	ყვითელი ალმის ზონაში თეთრი ზოლის გადაკვეთა	0.5 საგანაცხად შესატანის	კვალიფიკაციის დროის ანუღირება	+ 30 წამი საერთო დროს
27	წითელი ალმის დაუმორჩილებლობა	0.75 სასტარტო შესატანისა და 5 ადგილის დაკარგვა სტარტზე		შედეგის ანუღირება

28	ტრასიდან გასვლა და უპირატესობით დაბრუნება		კვალიფიკაციის დროის ანულირება	DT **
29	სტარტის დროს გუნდის წევრები სასიგნალო პლატფორმაზე			0.25 საგანაც. შესატანი
30	"3" წუთის ჩვენება – ავტომანქანა უთვლებოდ დგას			0.5 საგანაც. შესატანი
31	დაუმორჩილებლობა სასტარტო ხაზის წესებისა "1" წუთის ჩვენებისას			0.2 საგანაც. შესატანი
32	უცხო პირები სასიგნალო პლატფორმაზე (პირველი დარღვევა)		0.5 საგანაცხად. შესატანი	0.5 საგანაც. შესატანი
33	უცხო პირები სასიგნალო პლატფორმაზე (მეორე დარღვევა)		1 საგანაცხად. შესატანი	1 საგანაც. შესატანი
34	გასწრება მწვანე ალამის შემდეგ უსაფრთხოების მანქანის გასვლისას			DT **
35	სტარტის ბრძანებამდე გადასწრება მოძრავი სტარტის დროს			DT **
36	გადასწრება უსაფრთხოების მანქანის მოქმედებისას			DT **
37	ფალსტარტი			DT **
38	პიტსტოპზე შესვლისას ძრავის არ გამორთვა	0.25 საგანაც. შესატანი	0.25 საგანაც. შესატანი	DT **
39	არასანქცირებული სამუშაოები პიტლეინზე	0.5 საგანაც. შესატანი	0.5 საგანაც. შესატანი	DT*

## დანართი 2

### ტრასაზე მძღოლების მოქცევის წესები

#### 1. ზოგადი დებულებები

- 1.1. მოცემული დანართი აყალიბებს წრიულ რბოლაში პილოტების მიერ ტრასაზე მოქცევის წესებს და სავალდებულოა შესრულებისთვის.
- 1.2. ნებისმიერი ინციდენტზე, რომელიც პირდაპირ არ რეგულირდება აღნიშნული წესებით, გადაწყვეტილებას დამოუკიდებლად იღებს სპორტულ კომისართა კოლეგია და რბოლის ხელმძღვანელი, მათი კომპეტენციის შესაბამისად.

#### 2. გასწრება, ავტომობილის მართვა და ტრასაზე გადაადგილება

- 2.1. ტრასაზე მყოფ ავტომობილს უფლება აქვს გამოიყენოს ტრასის სრული სიგანე;
- 2.2. ვარჯიშის, ან კვალიფიკაციის დროს, სხვა საგრძნობლად დიდი სიჩქარით მოძრავი ავტომობილის მიერ დაწევის შემთხვევაში, მძღოლი ვალდებულია დაუთმოს მას გზა პირველივე შესაძლებლობისას.
- 2.3. სპორტსმენი, რომელიც აღმოჩნდება ისეთი ავტომობილის წინ, რომელიც მას ასწრებს წრეზე, ვალდებულია გაატაროს იგი პირველივე შესაძლებლობისას.

**2.4.** თუ მსაჯები ჩათვლიან, რომ წინ მიმავალი ავტომობილის მძღოლი არ სარგებლობს სარკეებით, მას აჩვენებენ ლურჯ დროშას, რითიც აცნობებენ, რომ უფრო სწრაფად მომავალ მძღოლს უნდა მისი გასწრება.

**2.5.** გასწრება შესაძლებელია გარემოებების გათვალისწინებით, როგორც მარჯვნიდან, ისე მარცხნიდან.

**2.6.** პოზიციის დაცვა სწორ მონაკვეთზე

**2.6.1** როდესაც მრბოლელი საკუთარ პოზიციას იცავს სწორ მონაკვეთზე, თუ მისი ავტომობილის კორპუსი სრული მოცულობით წინ იმყოფება გამსწრებ ავტომობილზე, მას უფლება აქვს, პოზიციის დასაცავად, გადაადგილდეს და გამოიყენოს ავტოდრომის საფარის სრული სიგანე.

**2.6.2** გადაადგილება პოზიციის დასაცავად ნებადართულია მხოლოდ ერთხელ და ერთი მიმართულებით.

**2.6.3** მრბოელს, რომელიც იცავს პოზიციას, უფლება აქვს ერთხელ დაბრუნდეს სარბოლო ტრაექტორიაზე, თუ შემტევი ავტომობილის მცირედი ნაწილი მაინც არ არის მისი ავტომობილის პარალელურად.

**2.6.4** თუ გამსწრები ავტომობილის მცირედი ნაწილი მაინც არის გასასწრები ავტომობილის პარალელურად, ტრაექტორიაზე დაბრუნებისას გასასწრები ავტომობილის მძღოლმა არ უნდა გადაკვეთოს გამსწრები ავტომობილის მოძრაობის ტრაექტორია.

**2.6.5** მრბოელს უფლება აქვს აკონტროლოს რამდენად სწრაფად და რა მანძილზე გადაადგილდება მარჯვნივ ან მარცხნივ პოზიციის დასაცავად, თუ არ ავიწროვებს გამსწრებ ავტომობილს.

**2.6.6** სამუხურუკე ზონამდე სარბოლო ტრაექტორიაზე დაბრუნება ნებადართულია იმ შემთხვევაში, თუ მრბოლელი სრულად დაკარგავს პოზიციას.

**2.6.7** თუ გამსწრები ავტომობილის კორპუსის მცირედი ნაწილი მაინც იმყოფება გასასწრები ავტომობილის პარალელურად, გასასწრები ავტომობილის მძღოლი ვალდებულია ერთი მანქანის სიგანეზე მეტი მანძილი დატოვოს სამუხურუკე ზონაში, სარბოლო ტრაექტორიაზე დაბრუნებისას.

**2.7** სარბოლო ტრაექტორიაზე მოძროის უფლება აპექსთან

**2.7.1.** თუ გამსწრები მრბოლელი შიდა ტრაექტორიით ცდილობს გასწრებას, მას ენიჭება აპექსთან სარბოლო ტრაექტორიაზე მოძრაობის უფლება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მისი ავტომობილი იმყოფება გასასწრები ავტომობილის ბაზაში.

ბაზაში ყოფნად ითვლება სიტუაცია, როდესაც გასასწრები ავტომობილის წინა ღერძი იმყოფება გასასწრები ავტომობილის უკანა ღერძზე წინ.

**2.7.2.** თუ შიდა ტრაექტორიით გასწრების მცდელობის დროს, გამსწრები ავტომობილი არ იმყოფება გასასწრები ავტომობილის ბაზაში, გამსწრები ვალდებულია სარბოლო ტრაექტორია და შესაბამისად აპექსზე მოძრაობის უფლება დაუთმოს გარე ტრაექტორიაზე მიმავალ ავტომობილს.

**2.7.3.** თუ გამსწრები მრბოლელი გარე ტრაექტორიით ცდილობს გასწრებას, მას ენიჭება აპექსთან სარბოლო ტრაექტორიაზე მოძრაობის უფლება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გასასწრები ავტომობილი აღარ იმყოფება გამსწრები ავტომობილის ბაზაში.

**2.8.** სარბოლო ტრაექტორიაზე მოძროის უფლება მოსახვევიდან გამოსვლისას.

**2.8.1.** მოსახვევიდან გამოსვლისას, თუ გარე ტრაექტორიაზე მოძრავი ავტომობილის კორპუსი შიდა ტრაექტორიაზე მიმავალი ავტომობილის კორპუსის გვერდით ან წინაა,

მას უფლება ენიჭება გააგრძელოს მოძრაობა სარბოლო ტრაექტორიაზე და შიდა ტრაექტორიაზე მოძრავი ავტომობილის მძღოლმა უნდა დაუტოვოს მას ტრასის გარე ტრაექტორიაზე საკმარისი ადგილი.

**2.8.2.** თუ გარე ტრაექტორიაზე მოძრავი ავტომობილი არ იმყოფება შიდა ტრაექტორიაზე მოძრავი ავტომობილის ბაზაში, შიდა ტრაექტორიაზე მყოფ მრბოლელს უფლება აქვს ბოლომდე გაშალოს მოსახვევიდან გამოსვლის ტრაექტორია და მოძრაობა გააგრძელოს სარბოლო ტრაექტორიაზე.

**2.9.** წინ მიმავალი ავტომობილის უკანა ნაწილზე სისტემატიური დაჯახება ან შეხება დაისჯება სპორტული კომისრების მიერ.

მანევრები, რომლებმაც შეიძლება ხელი შეუშალოს სხვა ავტომობილებს მოძრაობაში, მაგალითად რამდენიმე ავტომობილის ხელოვნურად შეგროვება ტრასის ეგარე ან შიდა ტრაექტორიაზე, ან ნებისმიერი არაორდინალური მოძრაობა, დაისჯება სპორტული კომისრების მიერ.

**2.10.** აკრძალულია ნებისმიერი სახის ბლოკირება ერთი, ან რამდენიმე მრბოლელის მიერ, აკრძალულია ორი, ან მეტი ავტომობილის გადაადგილება გვერდიგვერდ, ან ზიგზაგისებურად მაშინ, როდესაც უკან მომავალი ავტომობილი ცდილობს გასწრებას.

**2.11.** პილოტირებისას მრბოლელები ვალდებული არიან მართონ საკუთარი ავტომობილები სარბოლო ტრასის ფარგლებში. ტრასის საზღვრების აღმნიშვნელი თეთრი ხაზები ითვლება ტრასის ნაწილად.

თუ ავტომობილი დატოვებს სარბოლო მონაკვეთის ფარგლებს (2.12 პუნქტში მოცემული პირობის გარეშე), მას შეუძლია ტრასაზე დაბრუნება. დაბრუნება უნდა განხორციელდეს უსაფრთხოდ და უპირატესობის მოპოვების გარეშე. თუ ავტომობილი დატოვებს სარბოლო მონაკვეთის ფარგლებს ისე, რომ მისი არც ერთი საბურავი არ ინარჩუნებს კონტაქტს სარბოლო მონაკვეთთან, პილოტი შესაძლოა დაჯარიმდეს.

**2.12.** სახიფათო სიარული (შეცდომების არაერთგზის გამეორება) და ავტომობილზე ეფექტური კონტროლის არარსებობა (ხშირი გადასვლა ტრასიდან, ავტომობილის მართვის ხშირი დაკარგვა) შესწავლილი იქნება სპორტული კომისრების მიერ და შესაძლოა გამოიწვიოს პილოტის დაჯარიმება, ან შეჯიბრიდან მისი მოხსნა.

**2.13.** დაუშვებელია ტრასაზე ზედმეტად ნელა სიარული, უწესრიგო, ან პოტენციურად სახიფათო მანევრების შესრულება.

**2.14.** ვარჯიშისთვის ნებადართულია მხოლოდ სარბოლო მონაკვეთის და მხოლოდ ღონისძიების განრიგით გათვალისწინებული დროის გამოყენება.

**2.15.** კატეგორიულად აკრძალულია დისტანციაზე მოძრაობის საწინააღმდეგო მიმართულებით გადაადგილება.

### **3. ავტომობილის გაჩერება რბოლის დროს**

**3.1.** მრბოლელი, რომელსაც სურს რბოლიდან გამოთიშვა ავტომობილის გაუმართაობის, ან სხვა მიზეზების გამო, ვალდებულია აღნიშნული ქმედება განახორციელოს უსაფრთხოდ და შეძლებისდაგვარად ანიშნოს აღნიშნულის შესახებ სხვა მრბოლელებს.

**3.2.** იმ შემთხვევაში, როდესაც ავტომობილი რბოლას ეთიშება პიტლეინის გარეთ, აუცილებელია მისი სასწრაფო გადაყვანა ტრასის ფარგლებს გარეთ, რათა ხელი არ შეეშალოს რბოლის უსაფრთხო მიმდინარეობას.

- 3.3. თუ მრბოლელი, უსაფრთხოების ღვედების გახსნამდე, შეძლებს ავტომობილის ძრავის გაშვებას და რბოლის გაგრძელებას წესების დარღვევის, უპირატესობის, ან სხვა სარგებლის მიღების გარეშე, იგი არ იქნება დაჯარიმებული აღნიშნული ქმედებისთვის.
- 3.4. ავტომობილის შეკეთების ნებისმიერი მცდელობა ნებადართულია მხოლოდ ავტომობილში არსებული ინსტრუმენტებით, მხოლოდ მრბოლელის მიერ, თუ ის არ გაიხსნის უსაფრთხოების ღვედებს.
- 3.5. ავზების შევსება და ავტომობილში ნებისმიერი სითხის დამატება კატეგორიულად აკრძალულია და ისჯება შეჯიბრიდან მრბოლელის მოხსნით.
- 3.6. მრბოლელისა და შეჯიბრის ოფიციალური პირების გარდა, ყველა სხვა პირს ეკრძალება ავტომობილთან შეხება. აღნიშნული დარღვევა იწვევს მრბოლელის მოხსნას შეჯიბრიდან.
- 3.7. იკრძალება ავტომობილზე მიწოლა, ან მიწოლის მეშვეობით ფინიშის ხაზის გადაკვეთა. აღნიშნული დარღვევა იწვევს მრბოლელის მოხსნას შეჯიბრიდან.
- 3.8. აღნიშნული დოკუმენტის 17.1. პუნქტით გათვალისწინებული გარემოების გარდა, ავტომობილის თუნდაც დროებით დატოვება, ნებისმიერი მიზეზით და ნებისმიერი ხანგრძლივობით, გულისხმობს მრბოლელის გამოთიშვას. ავტომობილი მიტოვებულად ჩაითვლება, თუ პილოტი გაიხსნის უსაფრთხოების ღვედებს.

#### 4. პიტლენი. პიტლენზე შესვლა და გამოსვლა

- 4.1. შენელების ზონა ითვლება პიტლენის ნაწილად.
- 4.2. ვარჯიშების და რბოლების დროს პიტლენზე შესვლა შეიძლება მხოლოდ შენელების ზონის გავლით.
- 4.3. მრბოლელი, რომელსაც განზრახული აქვს პიტლენზე შესვლა, უნდა დარწმუნდეს, რომ აღნიშნული მანევი არის უსაფრთხო.
- 4.4. ფორსმაჟორული გარემოებების გარდა (რომლებიც ასეთად მიჩნეული უნდა იყოს სპორტული კომისრების მიერ), ნებისმიერ სიტუაციაში აკრძალულია პიტლენზე შემსვლელი მრბოლელის მიერ ავტომობილის ნებისმიერი ნაწილით შენელების ზონისა და ტრასის სარბოლო ზონის გამყოფი ხაზის გადაკვეთა ნებისმიერი მიმართულებით.
- 4.5. პიტლენზე აკრძალულია უკანა სვლის გადაცემის მეშვეობით უკუსვლით გადაადგილება.
- 4.6. სესიის მიმდინარეობისას აკრძალულია პიტლენის სამომრათ და უსაფრთხოების ზონებში გაჩერება.
- 4.7. სამუშაო ზონიდან გამოსვლისას, მრბოლელი უნდა დარწმუნდეს, რომ აღნიშნული მანევრით არ შეაფერხებს პიტლენზე სხვა ავტომობილების მოძრაობას. იმ შემთხვევაში, როდესაც პიტლენიდან გამოსვლის ადგილს უახლოვდება სარბოლო მონაკვეთზე მოძრავი ავტომობილი, პიტლენის გამოსვლის ადგილზე მყოფი მსაჯი გამომსვლელ პილოტს ანიშნებს აღნიშნულის შესახებ ლურჯი დროშით. ნებისმიერ შემთხვევაში, პიტლენიდან, ან პიტლენის სამუშაო ზონიდან გამოსვლის დროს მომხდარ შეჯახებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება მრბოლელს, რომელიც ტოვებს ზემოხსენებულ ზონებს.
- 4.8. პიტლენიდან გამოსვლისას, ფორსმაჟორული გარემოებების გარდა (რომლებიც ასეთად მიჩნეული უნდა იყოს კომისრების მიერ), მრბოლელს ეკრძალება პიტლენის გაქანების ზონისა და სარბოლო მონაკვეთის გამყოფი ზოლის გადაკვეთა ავტომობილის ნებისმიერი ნაწილით.
- 4.9. ტრასებზე, რომლებზეც გამოიყენება უსაფრთხოების ავტომობილი, აუცილებელია პიტლენზე უსაფრთხოების ავტომობილის ხაზების გავლება. ხაზები გავლებული უნდა იყოს

თეთრი საღებავით, ტრასის განივად, მართი კუთხით, უნდა კვეთდნენ სრულად ტრასას და პიტლეინზე შესასვლელ და პიტლეინიდან გასასვლელ მონაკვეთებს შემდეგ ადგილებში:

**უსაფრთხოების ავტომობილის ხაზი 1**-ის დატანა ხდება პიტლეინის შესასვლელ მონაკვეთზე. მისი გადაკვეთის შემდეგ ავტომობილს აქვს უფლება გაასწროს ტრასაზე მყოფ უსაფრთხოების ავტომობილს. ტრასაზე ყოფნის დროს სარბოლო ავტომობილს უფლება აქვს გაასწროს უსაფრთხოების ავტომობილს, როდესაც ეს უკანასკნელი გადაკვეთს ხაზი 1-ს.

**უსაფრთხოების ავტომობილის ხაზი 2**-ის დატანა ხდება პიტლეინის გასასვლელ მონაკვეთზე. მისი გადაკვეთის შემდეგ მძღოლებს უფლება აქვთ იმოძრაონ იგივე სიჩქარით, რაც ნებადართულია სარბოლო მონაკვეთზე. ტრასაზე მყოფ ავტომობილს უფლება არ აქვს გაასწროს პიტლეინიდან გამომავალ უსაფრთხოების ავტომობილს მას შემდეგ, რაც ეს უკანასკნელი გადაკვეთს ხაზი 2-ს.

- 4.10. თუ ნებადართულია საწვავის დამატება რბოლის დროს, აღნიშნული უნდა განხორციელდეს მხოლოდ პიტლეინის სამუშაო ზონაში, უსაფრთხოების ყველა დადგენილი ნორმის დაცვით.
- 4.11. აკრძალულია პიტლეინზე იმ ავტომობილების გამოსვლა, რომლებიც არ იღებენ მონაწილეობას გავლაში შეჯიბრის განრიგის მიხედვით.
- 4.12. ორგანიზატორმა უნდა მიიღოს ზომები პიტლეინზე უცხო პირების დაშვების შეზღუდვასთან დაკავშირებით.