

AOS RP

ROLEPLAY CHAMPIONSHIP

СПОРТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ

ЧЕМПИОНАТА AOS RP

ПОЛНАЯ РЕДАКЦИЯ

Правила проведения соревнований, поведения на трассе,
судейства, протестов и спортивных наказаний

РЕДАКЦИЯ 1.3 • 11 АВГУСТА 2026

Для официального использования в проекте AOS RP

СОДЕРЖАНИЕ

Документ состоит из 28 разделов. Каждый раздел начинается с новой страницы для удобного чтения на компьютере, телефоне и в Discord.

01. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	15. LEADER SAFETY CAR
02. ОФИЦИАЛЬНЫЙ БРИФИНГ ЭТАПА	16. ОСТАНОВКА ГОНКИ И РЕСТАРТ
03. ПИЛОТЫ И ДОПУСК К ЧЕМПИОНАТУ	17. ФИНИШ И КЛАССИФИКАЦИЯ
04. ЭТАПЫ ЧЕМПИОНАТА	18. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ И ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
05. КВАЛИФИКАЦИЯ	19. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ
06. СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА	20. РАССМОТРЕНИЕ ИНЦИДЕНТОВ
07. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ НА ТРАССЕ	21. НАРУШЕНИЯ И НАКАЗАНИЯ
08. ВОЗВРАЩЕНИЕ НА ТРАССУ	22. СИСТЕМА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ
09. ОБГОН И ОБОРОНА ПОЗИЦИИ	23. ВИДЫ СПОРТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ
10. ВОЗВРАЩЕНИЕ НЕЗАКОННО ПОЛУЧЕННОЙ ПОЗИЦИИ	24. ПЕРЕНОС НАКАЗАНИЙ
11. ГРАНИЦЫ ТРАССЫ	25. АНТИЧИТ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ
12. ПИТ-ЛЕЙН	26. СПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ
13. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	27. СЕЗОННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ И СПОРТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ
14. SAFETY CAR	28. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ВАЖНО: незнание Регламента, брифинга этапа или официальных объявлений не освобождает пилота от ответственности.

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Назначение Регламента

Настоящий Регламент устанавливает:

- порядок организации и проведения чемпионата AOS RP;
- права и обязанности участников;
- правила поведения пилотов на трассе;
- порядок проведения квалификаций и гонок;
- правила обгона, обороны позиции и возвращения на трассу;
- правила движения по пит-лейну;
- порядок применения режимов Safety Car и Leader Safety Car;
- процедуру подачи протестов и рассмотрения инцидентов;
- виды нарушений и спортивных наказаний;
- порядок работы Дирекции гонки и Судейской коллегии.

Подавая заявку и принимая участие в чемпионате AOS RP, пилот подтверждает, что:

1. ознакомился с действующей редакцией Регламента;
2. полностью принимает установленные правила;
3. обязуется выполнять официальные решения Руководства чемпионата, Дирекции гонки и Судейской коллегии;
4. несёт личную ответственность за собственные действия на трассе и вне её.

Незнание Регламента, брифинга этапа или официальных объявлений не освобождает пилота от ответственности.

1.2. Руководство чемпионата

Организацию чемпионата обеспечивают Администраторы и Модераторы проекта, далее именуемые Руководством чемпионата.

Руководство чемпионата:

1. утверждает календарь и формат сезона;
2. назначает Директора гонки, судей и иных ответственных лиц;
3. определяет состав участников;
4. принимает решения по организационным и дисциплинарным вопросам;
5. утверждает результаты этапов;
6. имеет право временно отстранить или исключить пилота за систематическое нарушение Регламента, грубое неспортивное поведение либо действия, наносящие ущерб чемпионату.

1.3. Дирекция гонки

Дирекция гонки осуществляет непосредственное управление официальными сессиями этапа.

К полномочиям Дирекции гонки относятся:

- подача официальных команд и сообщений;
- управление стартовой процедурой;
- введение режимов Safety Car и Leader Safety Car;
- остановка, перенос или рестарт сессии;

- фиксация нарушений во время гонки;
- вынесение оперативных предупреждений;
- передача спорных эпизодов Судейской коллегии;
- назначение предусмотренных Регламентом оперативных наказаний.

Все официальные сообщения Дирекции гонки обязательны для исполнения.

1.4. Судейская коллегия

Судейская коллегия рассматривает:

- столкновения и гоночные инциденты;
- нарушения границ трассы;
- нарушения правил обгона и обороны;
- опасное возвращение на трассу;
- нарушения на пит-лейне;
- нарушения при жёлтых и синих флагах;
- протесты участников;
- возможное использование запрещённых программ, файлов или помощников;
- иные спорные ситуации.

При рассмотрении эпизода судьи могут использовать:

- официальный повтор сервера;
- повторы участников;
- видеозаписи;
- телеметрию;
- телеметрию педалей газа и тормоза;
- данные рулевого управления;
- серверные журналы;
- сообщения Дирекции гонки;
- другие доступные доказательства.

Решение не должно основываться исключительно на заявлении одного из участников.

1.5. Ответственность Судейской коллегии

Судьи обязаны:

1. рассматривать инциденты беспристрастно;
2. применять одинаковые принципы к сопоставимым нарушениям;
3. учитывать не только сам контакт, но и действия пилотов до и после него;
4. учитывать умышленность, последствия и возможность избежать происшествия;
5. не принимать решение на основании личных отношений, команды пилота или его положения в чемпионате;
6. при необходимости давать понятное объяснение принятому решению;
7. сохранять конфиденциальность внутреннего обсуждения до публикации официального решения;
8. воздержаться от участия в принятии решения, если судья сам является участником рассматриваемого инцидента или имеет прямую заинтересованность в его результате.

Если судья является участником инцидента, окончательное решение по этому эпизоду принимают другие судьи либо Руководство чемпионата.

Судейская ошибка может быть исправлена при повторном рассмотрении, если обнаружены новые доказательства, техническая ошибка или неправильное применение пункта Регламента.

1.6. Изменения в Регламенте

Руководство чемпионата имеет право вносить изменения и дополнения в Регламент.

О плановых изменениях участники уведомляются заранее. Такие изменения вступают в силу не ранее чем через два календарных дня после официальной публикации.

Изменения, связанные с безопасностью, устранением технической ошибки, неисправностью сервера или невозможностью проведения соревнования, могут вступить в силу немедленно.

Новые правила не применяются к инцидентам, произошедшим до вступления этих правил в силу.

РАЗДЕЛ 2. ОФИЦИАЛЬНЫЙ БРИФИНГ ЭТАПА

2.1. Назначение брифинга

Перед каждым этапом Дирекция гонки может опубликовать официальный брифинг.

В брифинге могут указываться:

- особенности конкретной трассы;
- спорные места и границы трассы;
- разрешённое или запрещённое использование поребриков;
- точки начала и окончания линии выезда с пит-лейна;
- особенности въезда на пит-лейн;
- зоны повышенной опасности;
- порядок действий при Safety Car;
- зона подготовки к рестарту;
- точка, после которой разрешён обгон;
- специальные требования конкретного этапа.

2.2. Приоритет брифинга конкретного этапа

По вопросам, связанным с особенностями конкретной трассы, официальный брифинг этапа имеет приоритет над общими положениями Регламента.

Брифинг не может отменять основные требования безопасности, но может уточнять порядок их применения на конкретной трассе.

Если в брифинге отдельно указано, что определённый поребрик, зона, линия или участок запрещены для постоянного использования, пилоты обязаны учитывать это предупреждение.

Пилот обязан самостоятельно ознакомиться с официальным брифингом до начала квалификации.

Отсутствие пилота на устном брифинге или непрочтение опубликованного документа не освобождает его от ответственности.

РАЗДЕЛ 3. ПИЛОТЫ И ДОПУСК К ЧЕМПИОНАТУ

3.1. Допуск участников

К участию допускаются пилоты, которые:

1. подали регистрационную заявку;
2. получили одобрение Руководства чемпионата;
3. согласились с действующим Регламентом;
4. имеют достаточный уровень управления автомобилем;
5. способны безопасно участвовать в официальных сессиях.

Руководство имеет право потребовать от нового пилота прохождения тестового заезда.

3.2. Имя пилота

Пилот должен использовать настоящее имя и фамилию в английской транскрипции.

Сначала указывается имя, затем фамилия.

Использование псевдонима допускается только после согласования с Руководством чемпионата. Утверждённый псевдоним закрепляется за пилотом на весь сезон или соревнование.

Использование случайных игровых ников запрещено.

3.3. Участие в сезоне

Пилот, подавший заявку на полный сезон, обязан принимать участие в этапах чемпионата.

Разрешается пропустить не более трёх этапов по уважительной причине, если иной порядок не утверждён Регламентом конкретного сезона.

При невозможности участия пилот обязан заранее сообщить об этом Руководству чемпионата или представителю своей команды.

Систематические пропуски без предупреждения могут повлечь:

- предупреждение;
- потерю постоянного места;
- перевод в резерв;
- исключение из чемпионата;
- внесение в список недобросовестных участников.

3.4. Ответственность за оборудование

Пилот самостоятельно отвечает за:

- стабильность интернет-соединения;
- исправность компьютера и игрового оборудования;
- корректность настроек управления;
- установку необходимых файлов;
- своевременное обновление игры и модификаций;
- исправность обязательных программ и плагинов.

Индивидуальная техническая неисправность пилота, как правило, не является основанием для рестарта гонки.

РАЗДЕЛ 4. ЭТАПЫ ЧЕМПИОНАТА

4.1. Календарь

Количество этапов и календарь публикуются до начала сезона.

Календарь может быть изменён по следующим причинам:

- техническая невозможность проведения этапа;
- критическая неисправность сервера;
- форс-мажорные обстоятельства;
- невозможность использования трассы или модификации;
- совпадение с важным реальным событием;
- иные обстоятельства, существенно влияющие на проведение чемпионата.

Участники должны быть уведомлены об изменениях настолько заранее, насколько это возможно.

4.2. Формат этапа

Официальный этап может включать:

1. свободную практику;
2. официальный брифинг;
3. квалификацию;
4. разминку Warm Up;
5. гонку;
6. круг возвращения в боксы;
7. публикацию предварительных результатов;
8. судейское рассмотрение;
9. публикацию официальных результатов.

Точный формат определяется Регламентом конкретного сезона.

РАЗДЕЛ 5. КВАЛИФИКАЦИЯ

5.1. Общие правила

Квалификация проводится в формате, установленном Регламентом сезона.

Если не указано иное, количество кругов ограничивается только временем квалификационной сессии.

Пилот обязан:

- безопасно выезжать из боксов;
- контролировать зеркала;
- учитывать относительную скорость других автомобилей;
- не мешать пилотам, находящимся на быстром круге;
- после завершения попытки вернуться в боксы своим ходом.

5.2. Использование ESC

Если пилот во время квалификации использовал ESC для возвращения в боксы, он не имеет права повторно выезжать на трассу в данной квалификационной сессии.

Исключение может быть сделано только Дирекцией гонки при общей технической неисправности сервера.

5.3. Быстрый круг, круг выезда и круг возвращения

Пилот на круге выезда или возвращения обязан уступить дорогу автомобилю, находящемуся на быстром круге.

Пилот на быстром круге также обязан выполнять обгон безопасно. Наличие быстрого круга не даёт права на столкновение или опасный манёвр.

5.4. Блокировка в квалификации

Создание помех пилоту на быстром круге может повлечь:

- устное предупреждение;
- аннулирование лучшего времени;
- потерю стартовых позиций;
- старт с последнего места;
- старт с пит-лейна;
- наказание на следующем этапе.

При определении наказания учитываются:

- возможность заранее увидеть приближающийся автомобиль;
- наличие безопасного места для пропуска;
- величина потерянного времени;
- повторность нарушения;
- умышленность действий.

5.5. Остановка на трассе

Запрещается намеренно останавливаться, резко замедляться или создавать помехи на рабочей траектории.

Преднамеренное создание жёлтых флагов или помех другим участникам может повлечь аннулирование квалификационного результата или исключение из этапа.

5.6. Границы трассы в квалификации

Круг, на котором пилот получил преимущество вследствие нарушения границ трассы, подлежит аннулированию.

Если игра не аннулировала такой круг автоматически, пилот обязан самостоятельно прекратить быструю попытку.

Сознательное сохранение результата, полученного с нарушением границ трассы, может повлечь:

- аннулирование лучшего времени;
- аннулирование всей квалификационной сессии пилота;
- старт с последнего места;
- старт с пит-лейна;
- дополнительное наказание на следующем этапе.

РАЗДЕЛ 6. СТАРТОВАЯ ПРОЦЕДУРА

6.1. Выход на стартовую решётку

После завершения Warm Up сессия переводится в режим гонки.

В течение времени готовности каждый пилот обязан нажать DRIVE и занять своё место на стартовой решётке.

Пилот, не успевший выйти на стартовую решётку, начинает гонку с пит-лейна.

6.2. Прогревочный круг

Во время прогревочного круга запрещается:

- обгонять другие автомобили;
- умышленно создавать большой разрыв;
- резко останавливаться;
- провоцировать контакты;
- совершать чрезмерно резкие движения для прогрева шин или тормозов.

Разрешается объехать автомобиль, который:

- остановился;
- развернулся;
- получил повреждение;
- явно не способен поддерживать нормальный темп.

Пилот, потерявший позицию вследствие собственной ошибки, не должен опасно возвращать её.

6.3. Старт гонки

На старте и в первых поворотах пилоты обязаны проявлять повышенную осторожность.

Плотность пелотона, ограниченный обзор и большое количество автомобилей не освобождают виновника контакта от ответственности.

Попытка выиграть несколько позиций без реальной возможности безопасно пройти поворот может быть признана грубой неосторожностью.

6.4. Старт с пит-лейна

Пилот, стартующий с пит-лейна, не имеет права пересекать линию выезда до момента, когда это разрешено игрой или Дирекцией гонки.

Самовольный ранний выезд может повлечь дисквалификацию.

РАЗДЕЛ 7. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ НА ТРАССЕ

7.1. Основная обязанность пилота

Каждый пилот обязан управлять автомобилем безопасно, предсказуемо и с уважением к другим участникам.

Пилот обязан учитывать:

- скорость своего автомобиля;
- состояние шин;
- состояние тормозов;
- наличие повреждений;
- положение соперников;
- флаги;
- официальные сообщения;
- дорожную ситуацию впереди.

7.2. Запрещённые действия

Запрещается:

1. двигаться против установленного направления трассы;
2. намеренно сталкиваться с другим автомобилем;
3. останавливаться на рабочей траектории без необходимости;
4. резко замедляться перед соперником без объективной причины;
5. намеренно блокировать трассу;
6. двигаться с опасно низкой скоростью на рабочей траектории;
7. использовать автомобиль для мести;
8. продолжать движение при невозможности контролировать автомобиль;
9. создавать аварийную ситуацию умышленными или безрассудными действиями.

Умышленный удар, месть или движение против направления трассы могут повлечь немедленную дисквалификацию и исключение из чемпионата.

7.3. Повреждённый автомобиль

Пилот на повреждённом автомобиле может добраться до боксов только в том случае, если способен контролировать машину и не создаёт опасности.

Пилот обязан:

- покинуть основную траекторию;
- пропускать приближающиеся автомобили;
- избегать резких перестроений;
- при невозможности безопасного движения остановиться вне траектории и использовать ESC.

Если продолжение движения повреждённого автомобиля привело к аварии, пилот может получить наказание от временного штрафа до дисквалификации.

7.4. Остановка в опасном месте

Если автомобиль остановился в опасном месте и не может продолжить движение, пилот обязан незамедлительно использовать ESC.

Промедление, приведшее к столкновению, может повлечь:

- предупреждение;
- старт с пит-лейна на следующем этапе;
- потерю стартовых позиций;
- дисквалификацию при серьёзных последствиях.

РАЗДЕЛ 8. ВОЗВРАЩЕНИЕ НА ТРАССУ

8.1. Общий порядок

Пилот, вылетевший за пределы трассы, развернувшийся или потерявший контроль, обязан возвращаться только после того, как убедился в безопасности манёвра.

Перед возвращением пилот обязан проверить приближающиеся автомобили с помощью зеркал, виртуального зеркала, индикаторов и других доступных средств.

8.2. Опасное возвращение на трассу

При возвращении запрещается:

- сразу пересекать всю ширину трассы;
- выезжать на рабочую траекторию перед приближающимся автомобилем;
- вынуждать соперника резко тормозить;
- вынуждать соперника покидать трассу;
- начинать разгон, если автомобиль ещё не находится под полным контролем;
- пересекать трассу поперёк после разворота;
- возвращаться на трассу вслепую.

Опасное возвращение на трассу наказывается независимо от того, произошёл контакт или нет.

8.3. Наказания за опасное возвращение

Опасное возвращение, вынудившее другого пилота резко изменить скорость или направление:

- предупреждение;
- штраф от +10 до +20 секунд.

Если опасное возвращение привело к контакту, повреждению, развороту или потере позиций:

- штраф от +20 секунд;
- строгое предупреждение;
- старт с пит-лейна;
- дисквалификация в зависимости от последствий.

Если опасное возвращение привело к массовой аварии или сходу нескольких участников, возможно наказание вплоть до дисквалификации из чемпионата.

РАЗДЕЛ 9. ОБГОН И ОБОРОНА ПОЗИЦИИ

9.1. Общий принцип

Ответственность за безопасное выполнение обгона прежде всего лежит на атакующем пилоте. Обороняющийся пилот обязан оставить сопернику достаточное пространство, если автомобили уже находятся в параллельной борьбе.

9.2. Право на пространство

Автомобили считаются находящимися в параллельной борьбе, если к точке входа в поворот передняя ось атакующего автомобиля достигла как минимум задней оси обороняющегося автомобиля.

В такой ситуации оба пилота обязаны оставить друг другу не менее ширины одного автомобиля в пределах разрешённой части трассы.

Частичное перекрытие не разрешает атакующему пилоту выполнять безрассудный манёвр с чрезмерно большой дистанции.

9.3. Смена траектории

При обороне разрешается один раз изменить траекторию.

Повторное движение обратно в сторону соперника после защитного манёвра запрещается, если оно вынуждает соперника резко тормозить или покидать трассу.

На торможении запрещается совершать резкое изменение направления непосредственно перед соперником.

9.4. Выдавливание

Запрещается выдавливать соперника за пределы трассы, если его автомобиль уже получил право на пространство.

Обороняющийся пилот не обязан оставлять пространство автомобилю, который не достиг необходимого перекрытия и выполняет очевидно запоздалую атаку.

9.5. Обгон с контактом

Контакт сам по себе не всегда является нарушением.

При рассмотрении учитываются:

- размер перекрытия;
- точка торможения;
- контроль автомобиля;
- возможность избежать столкновения;
- оставленное пространство;
- последствия контакта;
- действия обоих пилотов.

Обгон, завершённый благодаря удару, выдавливанию или нарушению границ трассы, считается незаконным.

РАЗДЕЛ 10. ВОЗВРАЩЕНИЕ НЕЗАКОННО ПОЛУЧЕННОЙ ПОЗИЦИИ

10.1. Обязанность вернуть позицию

Если пилот получил или сохранил позицию вследствие:

- среза;
- выезда за пределы трассы;
- контакта;
- выдавливания;
- нарушения правил обороны;
- обгона под жёлтыми флагами;
- другого незаконного действия,

он обязан вернуть позицию как можно скорее, но не позднее трёх следующих поворотов.

10.2. Порядок возвращения позиции

Возврат позиции должен быть:

- безопасным;
- очевидным;
- полным;
- выполненным без создания новой аварийной ситуации.

Пилот обязан пропустить соперника полностью.

После возвращения позиции пилот не должен использовать момент пропуска для немедленной повторной атаки.

При необходимости пилот обязан восстановить разумный интервал и только после этого продолжать борьбу.

10.3. Последствия добровольного возврата

Добровольный возврат позиции считается смягчающим обстоятельством.

Возврат позиции не гарантирует полного освобождения от наказания, если:

- произошёл контакт;
- соперник получил повреждение;
- соперник потерял несколько позиций;
- было потеряно значительное время;
- нарушение было грубым или умышленным.

Если позиция не была возвращена в установленный срок, судьи могут назначить дополнительное наказание.

РАЗДЕЛ 11. ГРАНИЦЫ ТРАССЫ

11.1. Определение границы трассы

Граница трассы определяется сплошной белой, жёлтой либо иной линией, обозначенной разработчиком трассы или Дирекцией гонки.

Для целей чемпионата AOS RP ограничительная линия считается границей допустимой гоночной поверхности. Касание ограничительной линии колёсами допускается и само по себе не считается срезом.

Поребрики, искусственное покрытие, асфальтовые зоны безопасности, трава и грунт, расположенные за ограничительной линией, не являются частью трассы, если иное прямо не указано в брифинге этапа.

11.2. Допустимое положение автомобиля

Автомобиль считается находящимся в пределах трассы, если как минимум одно переднее и одно заднее колесо с одной стороны автомобиля:

- 1 находятся внутри ограничительной линии;
- 2 или касаются ограничительной линии любой частью шины.

Если два колеса с одной стороны автомобиля касаются белой, жёлтой либо иной ограничительной линии, такой эпизод не считается срезом только по факту касания линии.

11.3. Нарушение границ трассы

Нарушением считается ситуация, когда:

- все четыре колеса полностью пересекли ограничительную линию и оказались за её внешней стороной;
- как минимум одно переднее и одно заднее колесо с одной стороны автомобиля больше не касаются ограничительной линии и не находятся внутри неё;
- автомобиль использует пространство за линией для увеличения скорости, сокращения дистанции или улучшения траектории;
- пилот получил или сохранил позицию за счёт полного выезда за пределы ограничительной линии.

Касание ограничительной линии двумя колёсами с одной стороны автомобиля сохраняет допустимое положение автомобиля. Срез фиксируется только тогда, когда автомобиль полностью вышел за линию и два колеса с одной стороны уже не касаются линии.

11.4. Получение преимущества

Преимуществом считается:

- сокращение времени прохождения круга;
- сохранение повышенной скорости;
- сокращение дистанции;
- приближение к сопернику;
- сохранение позиции;
- завершение обгона;
- предотвращение законного обгона соперником;
- получение более выгодной траектории;
- снижение износа шин за счёт регулярного расширения трассы.

Если пилот получил преимущество, он обязан:

- 1 безопасно снизить скорость;
- 2 вернуть полученную или сохранённую позицию;
- 3 не использовать нарушение для немедленной атаки;
- 4 при необходимости восстановить прежний интервал.

11.5. Ошибки, вынужденные выезды и исключения

Не каждый выезд автоматически считается наказуемым нарушением.

Выезд может не засчитываться, если пилот:

- избегал столкновения;
- был вытеснен другим автомобилем;
- потерял контроль и при этом очевидно потерял время;
- объезжал остановившийся, повреждённый или развернувшийся автомобиль;
- выполнял официальное указание Дирекции гонки;
- немедленно снизил скорость и полностью отказался от полученного преимущества.

Разовый выезд вследствие очевидной ошибки, не принёсший преимущества, может быть исключён из общего подсчёта.

Однако неоднократные одинаковые «ошибки» в одном и том же повороте или на одном участке трассы могут быть признаны систематическим использованием пространства за пределами трассы.

Факт ошибки определяется судьями на основании траектории, скорости, телеметрии, положения рулевого управления, реакции пилота после выезда, полученного преимущества и повторяемости аналогичного прохождения.

11.6. Наказания за систематическое нарушение границ трассы

В течение одной гонки применяется следующая система:

- 1-е и 2-е зафиксированные нарушения фиксируются без временного штрафа.
- 3-е нарушение - штраф +10 секунд и строгое предупреждение.
- 4-е и 5-е нарушения - общий штраф повышается до +20 секунд и строгое предупреждение.
- 6-е нарушение в течение одной гонки - дисквалификация из результатов этапа.

Штрафы +10 и +20 секунд по данному пункту не складываются. Применяется максимальный общий штраф, соответствующий достигнутому количеству нарушений.

Примеры: 2 нарушения - без временного штрафа; 3 нарушения - итоговый штраф +10 секунд и строгое предупреждение; 4-5 нарушений - итоговый штраф +20 секунд и строгое предупреждение; 6 и более нарушений - дисквалификация.

11.7. Немедленное наказание

Дирекция гонки и Судейская коллегия имеют право не ждать достижения установленного количества нарушений, если конкретный выезд:

- позволил совершить обгон;
- позволил незаконно сохранить позицию;
- принёс значительное преимущество во времени или скорости;
- был совершён намеренно;
- систематически повторялся, несмотря на то что перед этапом на официальном брифинге пилотов отдельно предупредили о запрете такого прохождения участка;
- создал опасную ситуацию;
- являлся очевидной попыткой обойти требования Регламента.

В таких случаях может быть назначено немедленное наказание:

- возврат позиции;
- временной штраф;
- проезд по пит-лейну;
- стартовое наказание;
- дисквалификация.

11.8. Предупреждение во время гонки

По возможности Дирекция гонки информирует пилота о накопленных нарушениях. Отсутствие сообщения не освобождает пилота от ответственности. Пилот обязан самостоятельно соблюдать границы трассы на протяжении всей сессии.

11.9. Введение судей в заблуждение

Запрещается сознательно выдавать систематическое использование пространства за пределами трассы за случайные ошибки.

Попытка скрыть обстоятельства нарушения, предоставить заведомо ложную информацию или иным способом ввести Судейскую коллегию в заблуждение рассматривается как отдельное нарушение.

Наказание может составлять:

- предупреждение;
- строгое предупреждение;
- дисквалификацию из результатов этапа;
- отстранение от следующих этапов;
- исключение из чемпионата при повторных или особо серьёзных случаях.

Разъяснение редакции 1.1

В новой редакции касание белой, жёлтой либо иной ограничительной линии двумя колёсами с одной стороны автомобиля не считается срезом. Срез фиксируется тогда, когда автомобиль полностью вышел за ограничительную линию и эти два колеса уже не касаются линии.

РАЗДЕЛ 12. ПИТ-ЛЕЙН

12.1. Ограничение скорости

Пилот обязан соблюдать установленное ограничение скорости на пит-лейне.

Если автомобиль оборудован ограничителем скорости, пилот обязан использовать его.

Если автоматический ограничитель отсутствует, ответственность за соблюдение скорости полностью лежит на пилоте.

12.2. Въезд на пит-лейн

Пилот, намеревающийся заехать в боксы, обязан заранее занять безопасную траекторию.

Запрещается:

- резко тормозить на основной траектории;
- пересекать несколько полос непосредственно перед въездом;
- выдавливать соперника в сторону пит-лейна;
- создавать аварийную ситуацию при въезде;
- совершать непредсказуемый поворот в сторону пит-лейна.

Особые границы въезда могут быть указаны в брифинге этапа.

12.3. Выезд с пит-лейна

При выезде с пит-лейна запрещается пересекать, касаться или наезжать на сплошную линию, отделяющую выезд с пит-лейна от основной трассы.

Цвет линии значения не имеет.

Ограничением считается белая, жёлтая или иная сплошная линия, используемая на конкретной трассе.

Линия действует от своего начала до фактического окончания.

12.4. Наказания за линию выезда

Если любое колесо автомобиля коснулось сплошной линии либо частично заехало на неё, но не пересекло её полностью:

штраф +5 секунд.

Если хотя бы одно колесо полностью пересекло линию и оказалось с другой стороны:

штраф +10 секунд.

Предварительное предупреждение за нарушение линии выезда с пит-лейна не требуется.

Если нарушение создало помеху, контакт или аварийную ситуацию, к основному штрафу может быть добавлено более серьёзное наказание.

12.5. Автомобиль на основной трассе

Пилот, находящийся на основной трассе, не должен намеренно пересекать линию выезда с пит-лейна или занимать коридор пит-аута, если это создаёт опасность для выезжающего автомобиля.

После окончания линии оба автомобиля имеют право вести борьбу на общих основаниях.

12.6. Движение по пит-лейну

На пит-лейне запрещается:

- проезжать через большое количество чужих зон обслуживания;
- блокировать путь другим автомобилям;
- останавливаться вне своей зоны без необходимости;
- создавать контакт при выезде из боксов;
- двигаться в противоположном направлении.

Разрешается пересечь ближайшую смежную зону, если это необходимо для безопасного заезда или выезда со своего места обслуживания.

12.7. Параллельное движение

Если два автомобиля параллельно движутся по пит-лейну или одновременно покидают зоны обслуживания, оба пилота обязаны избежать контакта.

Преимущество имеет автомобиль, который уже находится на основной полосе движения пит-лейна.

12.8. Небезопасный выпуск — Unsafe Release

Небезопасным выпуском считается выезд автомобиля из зоны обслуживания непосредственно перед другим автомобилем, который уже движется по основной полосе пит-лейна, если такой выпуск:

- вынуждает другой автомобиль резко тормозить;
- вынуждает другой автомобиль уклоняться;
- создаёт угрозу контакта;
- приводит к контакту;
- блокирует движение по пит-лейну.

Пилот, выезжающий из зоны обслуживания, обязан убедиться, что может безопасно встроиться в движение.

Наказание за Unsafe Release:

- без контакта и при незначительной помехе — предупреждение или +5 секунд;
- при вынужденном резком торможении другого автомобиля — от +5 до +10 секунд;
- при контакте или повреждении — от +10 до +20 секунд;
- при тяжёлых последствиях — более серьёзное наказание вплоть до дисквалификации.

РАЗДЕЛ 13. ФЛАГОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

13.1. Жёлтые флаги

В зоне действия жёлтых флагов пилот обязан немедленно проявить повышенную осторожность.

Пилот обязан:

- своевременно снизить скорость;
- прекратить борьбу;
- не предпринимать попытку обгона;
- быть готовым изменить траекторию;
- быть готовым к полной остановке;
- учитывать возможность нахождения автомобиля или обломков на трассе;
- безопасно объехать место происшествия.

Обгон под жёлтыми флагами запрещён, кроме случаев, когда другой автомобиль:

- полностью остановился;
- развернулся;
- получил серьёзное повреждение;
- очевидно не способен продолжать нормальное движение.

13.2. Ответственность при аварии под жёлтыми флагами

Сам факт того, что первоначальная авария произошла не по вине приближающегося пилота, не освобождает его от обязанности снизить скорость и принять меры для предотвращения нового столкновения.

Если пилот увидел жёлтый флаг, но:

- продолжил движение с прежней скоростью;
- не снизил подачу газа;
- не предпринял попытку затормозить;
- не изменил траекторию при наличии такой возможности;
- не был готов к остановке,

и вследствие этого столкнулся с автомобилем, находившимся в аварии, такой пилот может быть признан полностью или частично виновным в последующем столкновении.

Авария под жёлтыми флагами, произошедшая вследствие недостаточного снижения скорости или отсутствия необходимых действий, считается отягчающим обстоятельством.

Такой эпизод рассматривается отдельно от первоначального инцидента.

Наказание определяется Судейской коллегией и может включать:

- временной штраф;
- строгое предупреждение;
- потерю стартовых позиций;
- старт с пит-лейна;
- дисквалификацию из результатов этапа;
- наказание на следующем этапе.

При вынесении решения учитываются:

- скорость автомобиля;
- телеметрия газа и тормоза;
- действия пилота после появления жёлтого флага;
- видимость места аварии;
- возможность избежать столкновения;
- тяжесть последствий;
- количество пострадавших.

Игнорирование жёлтых флагов, приведшее к тяжёлой аварии, повреждению нескольких автомобилей или сходу участников, может повлечь дисквалификацию.

13.3. Синие флаги

Круговой пилот после получения синих флагов обязан пропустить более быстрый автомобиль в течение трёх следующих поворотов либо раньше, если имеется безопасная возможность.

Круговой пилот обязан действовать предсказуемо:

- не менять резко направление;
- не тормозить неожиданно на рабочей траектории;
- по возможности уступить место на прямой;
- не вести борьбу за позицию с лидирующим автомобилем.

13.4. Ответственность обгоняющего на круг

Обгоняющий на круг пилот также обязан выполнить манёвр безопасно.

Синий флаг не даёт права на:

- удар;
- выдавливание;
- запоздалую атаку;
- опасное ныряние внутрь поворота;
- принуждение кругового пилота к аварийному манёвру.

Круговой пилот может вернуть себе круг, если он объективно быстрее и способен выполнить обгон без создания помехи лидерам.

РАЗДЕЛ 14. SAFETY CAR

14.1. Введение режима Safety Car

Режим Safety Car вводится после официального сообщения Дирекции гонки.

С момента публикации сообщения:

- обгоны запрещены;
- пилоты обязаны проявить повышенную осторожность;
- пилоты обязаны сохранять позиции;
- участники должны безопасно догнать пелотон.

До достижения автомобиля безопасности запрещается резко замедляться посреди поворота или непосредственно перед другим автомобилем.

14.2. Разрешённые действия

В режиме Safety Car разрешается:

- завершить обгон, фактически начатый до объявления режима;
- обойти остановившийся или развернувшийся автомобиль;
- обойти серьёзно повреждённый автомобиль;
- заехать на пит-лейн;
- пропустить автомобиль по указанию Дирекции гонки;
- вернуть позицию, ошибочно полученную после объявления Safety Car.

14.3. Движение за Safety Car

Пилоты обязаны:

- соблюдать безопасную дистанцию;
- не допускать контактов;
- не выполнять резких разгонов и торможений;
- не создавать чрезмерных разрывов;
- не двигаться параллельно без необходимости;
- не выполнять опасный прогрев шин или тормозов.

14.4. Незаконный обгон

Если пилот обогнал соперника после объявления Safety Car, он обязан безопасно вернуть позицию до первого поворота либо в максимально короткий безопасный срок.

За невозврат позиции назначается штраф не менее +10 секунд за каждую незаконно полученную позицию.

14.5. Safety Car In This Lap

После сообщения «SAFETY CAR IN THIS LAP» лидер обязан:

- сохранять установленный темп;
- не выполнять ложные ускорения;
- не чередовать резкий разгон и торможение;
- дожидаться ухода Safety Car на пит-лейн;

- выбрать момент окончательного ускорения.

После начала окончательного разгона лидер не имеет права снова резко замедляться.

14.6. Рестарт

До линии старта-финиша пилоты обязаны сохранять порядок.

Обгоны разрешаются только после пересечения линии старта-финиша, если Дирекция гонки не объявила иной порядок.

Дистанция между автомобилями перед рестартом не должна превышать примерно трёх корпусов, если это позволяет безопасная ситуация.

РАЗДЕЛ 15. LEADER SAFETY CAR

15.1. Введение режима

Режим Leader Safety Car применяется, если обычный автомобиль безопасности не может выехать или продолжить движение.

После сообщения «LEADER SAFETY CAR»:

1. обгоны немедленно запрещаются;
2. лидер продолжает движение в безопасном темпе до установленной точки;
3. после пит-выезда или первого поворота лидер снижает скорость до 100–120 км/ч;
4. остальные пилоты безопасно собираются за лидером;
5. действуют основные правила Safety Car.

15.2. Рестарт после Leader Safety Car

После сообщения «SAFETY CAR IN THIS LAP» лидер может готовить рестарт.

Запрещаются:

- ложные ускорения;
- резкие торможения;
- повторное сильное замедление после начала разгона.

Обгон разрешается после линии старта-финиша, если Дирекция гонки не указала иное.

РАЗДЕЛ 16. ОСТАНОВКА ГОНКИ И РЕСТАРТ

16.1. Основания для рестарта

Рестарт может быть назначен исключительно Дирекцией гонки при:

- обрыве или критической неисправности сервера;
- массовом отключении участников;
- ошибке стартовой процедуры;
- технической проблеме, затронувшей значительную часть пелотона;
- массовом сходе по технической причине;
- иных обстоятельствах, делающих продолжение гонки невозможным.

Обычная авария нескольких пилотов сама по себе не является обязательным основанием для рестарта.

16.2. Массовая авария на первом круге

Если на первом круге сошло или получило критические повреждения около 50% участников, Дирекция гонки вправе назначить рестарт.

При принятии решения учитываются:

- количество повреждённых автомобилей;
- причина происшествия;
- возможность безопасно продолжить гонку;
- техническое состояние сервера;
- характер аварии.

16.3. Порядок рестарта

Если гонка не прошла существенную дистанцию, рестарт может быть проведён по результатам квалификации.

Если часть дистанции уже пройдена, порядок определяется:

- по последней достоверной контрольной точке;
- по официальной классификации на установленном круге;
- либо рестарт проводится за Safety Car.

16.4. Остановка гонки

Если гонка остановлена и не может быть продолжена:

- при прохождении лидером менее четырёх полных кругов этап может быть признан несостоявшимся;
- при прохождении более четырёх кругов, но менее 50% дистанции, может быть начислена часть очков;
- при прохождении более 50% дистанции могут быть начислены полные очки.

Точная система начисления очков определяется Регламентом сезона.

РАЗДЕЛ 17. ФИНИШ И КЛАССИФИКАЦИЯ

17.1. Классификация

Пилот классифицируется, если прошёл не менее 90% дистанции победителя.

Неполное значение количества кругов округляется в меньшую сторону.

17.2. Круг возвращения в боксы

После финиша пилоты обязаны безопасно снизить скорость и вернуться в боксы своим ходом, если Дирекция гонки не разрешила использование ESC.

После финиша запрещается:

- намеренно разбивать автомобиль;
- сталкиваться с другими участниками;
- останавливаться на рабочей траектории;
- выполнять опасные развороты;
- мешать пилотам, которые ещё не завершили гонку.

За намеренный контакт после финиша может быть назначено наказание вплоть до дисквалификации.

Пилот не наказывается за невозможность доехать до боксов, если автомобиль получил техническое повреждение и был безопасно остановлен вне траектории.

17.3. Отключение от сервера

После начала гонки пилот, отключившийся от сервера, не имеет права повторно подключаться для продолжения дистанции, если это прямо не разрешено Дирекцией гонки.

РАЗДЕЛ 18. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ И ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

18.1. Предварительные результаты

Результаты, отображаемые непосредственно после финиша, являются предварительными.

Предварительная классификация может быть изменена вследствие:

- рассмотрения протестов;
- судейского расследования;
- применения штрафов;
- аннулирования результата;
- исправления технической ошибки;
- проверки обязательных файлов или телеметрии.

18.2. Официальные результаты

Результаты становятся официальными только после:

1. окончания срока подачи протестов;
2. рассмотрения поданных протестов;
3. завершения судейских расследований;
4. применения назначенных наказаний;
5. публикации официального протокола Руководством чемпионата.

До публикации официального протокола позиции, очки и результаты могут быть изменены.

18.3. Исправление технической ошибки

Очевидная техническая ошибка в официальном протоколе может быть исправлена Руководством чемпионата после публикации.

Исправление технической ошибки не считается изменением спортивного решения.

РАЗДЕЛ 19. ПРОТЕСТЫ И АПЕЛЛЯЦИИ

19.1. Срок подачи протеста

Протест должен быть подан не позднее 24 часов после окончания гонки.

Протест, поданный после истечения 24 часов, может быть оставлен без рассмотрения.

Исключение допускается только при наличии обстоятельств, объективно не позволивших подать протест вовремя.

19.2. Содержание протеста

Протест должен содержать:

1. название этапа;
2. название сессии;
3. номер круга или точное время эпизода;
4. имена участвующих пилотов;
5. краткое и понятное описание ситуации;
6. указание предполагаемого нарушения;
7. при наличии — видео, повтор или дополнительные материалы.

Протесты без указания конкретного круга, времени или эпизода могут быть оставлены без рассмотрения.

19.3. Кто может подать протест

Протест может подать:

- пилот, непосредственно участвовавший в инциденте;
- официальный представитель команды;
- Руководство чемпионата;
- Дирекция гонки;
- Судейская коллегия по собственной инициативе.

19.4. Форма общения

Протест должен быть изложен корректно.

Оскорбления, угрозы, давление на судей или публичная травля не являются частью процедуры протеста и могут быть наказаны отдельно.

19.5. Апелляция

Апелляция на судейское решение допускается при наличии:

- новых доказательств;
- явной технической ошибки;
- неправильного применения конкретного пункта Регламента;
- существенного обстоятельства, которое не было рассмотрено ранее.

Простое несогласие с оценкой судей без новых оснований не является причиной для повторного рассмотрения.

Срок подачи апелляции — 24 часа после публикации судейского решения.

РАЗДЕЛ 20. РАССМОТРЕНИЕ ИНЦИДЕНТОВ

20.1. Общий порядок

Судьи рассматривают инцидент комплексно.

Учитываются:

- положение автомобилей;
- право на пространство;
- скорость и направление;
- момент торможения;
- телеметрия газа и тормоза;
- положение рулевого управления;
- возможность избежать столкновения;
- действия до и после контакта;
- повреждения;
- потерянные позиции;
- сход участников;
- добровольный возврат позиции;
- повторность нарушения;
- предупреждающие флаги;
- особые указания брифинга.

20.2. Гоночный инцидент

Эпизод может быть признан гоночным инцидентом, если:

- оба пилота действовали разумно;
- ни один участник не несёт явно преобладающей вины;
- контакт был незначительным;
- манёвр не являлся грубым или безрассудным;
- последствия не были вызваны очевидным нарушением одного пилота.

Признание эпизода гоночным инцидентом означает отсутствие спортивного наказания.

20.3. Ситуации, не описанные в Регламенте

Если конкретная ситуация прямо не описана в Регламенте, Судейская коллегия принимает решение, руководствуясь:

- принципом безопасности;
- принципом честной борьбы;
- тяжестью последствий;
- степенью вины;
- ранее принятыми решениями по аналогичным эпизодам.

РАЗДЕЛ 21. НАРУШЕНИЯ И НАКАЗАНИЯ

21.1. Контакт в первых поворотах

За виновный контакт в первых поворотах гонки назначается наказание от +25 секунд.

Наказание может быть увеличено при:

- повреждении нескольких автомобилей;
- массовой аварии;
- сходе участников;
- безрассудной попытке атаки;
- повторном аналогичном нарушении.

21.2. Контакт с разворотом или потерей позиции

За контакт, повлёкший разворот, вылет или потерю позиции пострадавшего:

штраф от +10 секунд.

21.3. Контакт с повреждением

Если контакт привёл к повреждению, влияющему на управление или скорость:

штраф от +20 секунд до дисквалификации.

21.4. Контакт, повлёкший сход

Если по вине пилота соперник не смог продолжить гонку:

- дисквалификация виновника из результатов этапа;
- строгое предупреждение.

При наличии существенных смягчающих обстоятельств дисквалификация может быть заменена стартом с последнего места или с пит-лейна на следующем этапе.

21.5. Незаконный обгон или оборона

Обгон с контактом, выдавливанием, нарушением границ трассы или незаконной сменой траектории наказывается:

- обязательным возвратом позиции;
- штрафом от +5 до +10 секунд;
- более серьёзным наказанием при значительных последствиях.

21.6. Мелкие контакты

Незначительные контакты без повреждений, разворота и потери позиции могут быть признаны гоночным инцидентом.

Повторяющаяся контактная борьба может повлечь предупреждение даже при отсутствии серьёзных последствий.

21.7. Добровольное ожидание пострадавшего

Если виновник безопасно пропустил пострадавшего, это считается смягчающим обстоятельством.

Если пострадавший потерял другие позиции, получил повреждение или потерял значительное время, ожидание не отменяет наказание полностью.

21.8. Умышленный удар

За умышленный удар, месть или сознательный вынос могут применяться:

- дисквалификация с этапа;
- запрет участия в следующем этапе;
- исключение из чемпионата;
- внесение в чёрный список проекта.

21.9. Игнорирование жёлтых флагов

Обгон под жёлтыми флагами:

- возврат позиции;
- штраф не менее +10 секунд.

Авария вследствие недостаточного снижения скорости:

- от +20 секунд;
- строгое предупреждение;
- старт с пит-лейна;
- дисквалификация при тяжёлых последствиях.

21.10. Игнорирование синих флагов

Систематическое создание помех лидирующим пилотам:

- предупреждение;
- +5 секунд;
- +10 секунд при повторении;
- более строгое наказание при влиянии на борьбу за позицию.

21.11. Движение против направления трассы

Движение против установленного направления трассы:

немедленная дисквалификация.

При умышленном характере возможно исключение из чемпионата.

21.12. Отказ выполнять указания Дирекции гонки

За игнорирование официальной команды может быть назначено:

- предупреждение;
- +10 секунд;
- проезд по пит-лейну;
- старт с пит-лейна;
- дисквалификация.

РАЗДЕЛ 22. СИСТЕМА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

22.1. Устное предупреждение

Выносится за незначительное нарушение, которое не оказало существенного влияния на результат другого пилота.

22.2. Обычное предупреждение

Выносится за:

- нарушение средней тяжести;
- повторное мелкое нарушение;
- действия, заметно повлиявшие на гонку другого участника.

22.3. Строгое предупреждение

Выносится за:

- грубое нарушение;
- серьёзное влияние на результат другого пилота;
- создание значительной опасности;
- повторное нарушение после обычного предупреждения;
- систематическое нарушение границ трассы с 6-го по 10-й случай.

22.4. Накопление предупреждений

- три устных предупреждения преобразуются в одно обычное предупреждение;
- три обычных предупреждения преобразуются в одно строгое предупреждение;
- три строгих предупреждения приводят к дисквалификации на этапе, в котором было получено последнее строгое предупреждение.

Если пилот уже сошёл или был дисквалифицирован с данного этапа, дополнительное наказание переносится на следующий этап.

22.5. Срок действия

Предупреждения действуют в течение всего сезона, если отдельным решением Руководства не установлено иное.

РАЗДЕЛ 23. ВИДЫ СПОРТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ

В зависимости от характера нарушения могут применяться:

1. устное предупреждение;
2. обычное предупреждение;
3. строгое предупреждение;
4. аннулирование круга;
5. обязательный возврат позиции;
6. штраф +5 секунд;
7. штраф +10 секунд;
8. штраф +20 секунд;
9. штраф +25 секунд;
10. штраф +40 секунд;
11. штраф более 40 секунд;
12. проезд по пит-лейну;
13. Stop-and-Go;
14. потеря стартовых позиций;
15. старт с последнего места;
16. старт с пит-лейна;
17. аннулирование квалификационного результата;
18. аннулирование результата гонки;
19. дисквалификация с этапа;
20. запрет участия в одном или нескольких этапах;
21. исключение из чемпионата.

РАЗДЕЛ 24. ПЕРЕНОС НАКАЗАНИЙ

24.1. Общий порядок

Если назначенное наказание невозможно полноценно применить к результату текущего этапа, оно может быть перенесено на следующий этап.

Это применяется, если пилот:

- сошёл с дистанции;
- не был классифицирован;
- уже дисквалифицирован;
- получил временной штраф, который фактически не влияет на его результат;
- не принимает участия в этапе, на котором должно быть исполнено наказание.

24.2. Возможные формы переноса

Перенесённое наказание может быть преобразовано в:

- потерю стартовых позиций;
- старт с последнего места;
- старт с пит-лейна;
- проезд по пит-лейну;
- Stop-and-Go;
- запрет участия в квалификации;
- дисквалификацию на следующем этапе.

Форму переноса определяет Судейская коллегия с учётом тяжести первоначального нарушения.

24.3. Пропуск следующего этапа

Если пилот пропускает этап, на котором должен был исполнить наказание, наказание автоматически переносится на следующий этап, в котором пилот фактически принимает участие.

РАЗДЕЛ 25. АНТИЧИТ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ

25.1. Обязательные программы

Руководство чемпионата имеет право потребовать установку:

- античит-программы;
- плагина телеметрии;
- программы записи экрана;
- программы контроля игровых файлов;
- иных средств проверки честности участия.

Отказ от обязательной проверки может повлечь недопуск к этапу или дисквалификацию.

25.2. Проверка участника

Пилот обязан по официальному запросу предоставить:

- запись экрана;
- файлы телеметрии;
- журналы игры;
- настройки управления;
- перечень активных программ;
- необходимые игровые файлы.

Удаление необходимых материалов после официального запроса может быть расценено как отказ от проверки.

25.3. Запрещённые средства

Запрещается использование:

- читов;
- скрытых помощников;
- изменённых физических файлов;
- программ, влияющих на сцепление, мощность, торможение или управление;
- запрещённых макросов;
- любых средств, предоставляющих незаконное преимущество.

Подтверждённое использование запрещённых средств влечёт дисквалификацию и может привести к исключению из проекта.

РАЗДЕЛ 26. СПОРТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ

Участники обязаны уважительно относиться:

- к соперникам;
- к судьям;
- к организаторам;
- к комментаторам;
- к зрителям;
- к проекту AOS RP.

Запрещаются:

- публичные оскорбления;
- угрозы;
- травля;
- унижение участников;
- публикация заведомо ложной информации;
- давление на судей;
- попытки организовать коллективную травлю;
- разглашение закрытой информации без разрешения;
- действия, наносящие ущерб репутации чемпионата.

Конструктивная критика и аргументированное несогласие с решением судей не являются нарушением, если выражены корректно и через установленную процедуру.

РАЗДЕЛ 27. СЕЗОННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ И СПОРТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ

27.1. Отдельный документ сезона

Для каждого сезона чемпионата AOS RP утверждается отдельный Сезонный технический и спортивный регламент.

Он является неотъемлемой частью настоящего Регламента.

27.2. Содержание сезонного Регламента

В отдельном документе сезона указываются:

- используемый симулятор;
- версия игры и модификации;
- список автомобилей;
- технические характеристики машин;
- формат чемпионата;
- количество этапов;
- дистанция гонки;
- продолжительность квалификации;
- количество квалификационных сегментов;
- уровень повреждений;
- расход топлива;
- износ шин;
- доступные составы шин;
- обязательные пит-стопы;
- наличие или запрет дозаправки;
- разрешённые помощники;
- настройки коробки передач;
- наличие или отсутствие DRS и ERS;
- правила стартового топлива;
- погодные условия;
- время суток;
- система начисления очков;
- дополнительные очки;
- правила классификации;
- максимальное количество участников;
- состав основных и резервных пилотов;
- специальные технические ограничения.

27.3. Приоритет документов

Настоящий Регламент имеет приоритет по вопросам:

- поведения на трассе;

- безопасности;
- судейства;
- протестов;
- наказаний;
- спортивной этики.

Сезонный технический и спортивный регламент имеет приоритет по вопросам:

- настроек сервера;
- параметров автомобилей;
- шин;
- топлива;
- дистанции;
- системы очков;
- формата конкретного сезона.

Брифинг конкретного этапа имеет приоритет по вопросам особенностей конкретной трассы.

РАЗДЕЛ 28. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Руководство чемпионата стремится обеспечивать:

- равные условия;
- безопасность;
- честную спортивную борьбу;
- последовательность судейских решений;
- уважение между участниками.

При выборе наказания учитываются:

- умышленность;
- повторность;
- тяжесть последствий;
- полученное преимущество;
- признание ошибки;
- добровольный возврат позиции;
- действия пилота после инцидента;
- история предыдущих нарушений;
- выполнение требований брифинга;
- поведение под предупреждающими флагами.

Регламент применяется одинаково ко всем пилотам независимо от:

- команды;
- положения в чемпионате;
- опыта;
- личных отношений;
- предыдущих результатов.

Окончательная официальная редакция Регламента публикуется Руководством чемпионата и действует с указанной даты.

AOS **RP**

БЕЗОПАСНОСТЬ • ЧЕСТНАЯ БОРЬБА • РАВНЫЕ УСЛОВИЯ

**Каждый участник обязан соблюдать Регламент,
официальные решения Дирекции гонки и Судейской коллегии.**

КОНЕЦ ДОКУМЕНТА