**9. Судейство и правила поведения на трассе**

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

**9.2.** Во время гонки судьи используют систему флагов:   
- Клетчатый флаг используется для старта и финиша гонки;

- Красный флаг означает остановку гонки. Увидев красный флаг, пилоты обязаны следовать указаниям судей или остановиться на месте рестарта.   
  
В отсутствие красного флага может использоваться клетчатый либо жест судей и маршалов (руки в форме креста).

**9.3.** Участники обязаны вести себя корректно по отношению к другим пилотам и членам судейской бригады.   
  
Отдельно наказывается неспортивное поведение и жесты, осознанное создание опасной ситуации на трассе (движение в обратном направлении, умышленное замедление во время заезда с целью изменения позиций пилотов позади и пр.).

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

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

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

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

**9.8**. Действия обороняющегося пилота должны быть предсказуемыми. Непредсказуемыми действиями обороняющегося пилота могут быть резкое изменение траектории на прямой, преждевременное торможение, боковой занос карта в повороте. В случае, если такие действия в плотной борьбе привели к контакту и/или развороту обороняющегося карта, атакующий пилот не будет оштрафован, если судьи посчитают, что он не имел возможности среагировать на такие действия.

**9.9.** В случае разворота, вылета карта с трассы, остановки (поломки) или в других ситуациях, когда пилот во время заезда не имеет возможность самостоятельно продолжить движение, он обязан оставаться в карте. При этом он должен поднять вверх руку, чтобы информировать о своей остановке других пилотов и официальных лиц. Такому пилоту будет оказана помощь со стороны официальных лиц гонки (маршалов на трассе).

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

**9.11.** Отстающие на круг и более пилоты не обязаны пропускать догнавшие их карты. Пилоты должны руководствоваться теми же правилами гоночной борьбы, что и при борьбе за позицию в одном круге.

**9.12.** В случае нарушений правил поведения на трассе, описанных в пунктах 9.3.-9.10, пилот, нарушивший правила, обязан немедленно (в течение 1 круга) пропустить вперед пострадавшего от такого нарушения участника заезда. В противном случае, после финиша к команде-нарушителю могут быть применены штрафные санкции:

- начисление штрафных секунд;

- снятие очков по итогам заезда;

- изменение итогового протокола заезда (нарушитель ставится на место за пострадавшим);

- дисквалификация.

**9.13.** Во время гоночных заездов может вестись видео фиксация нарушений для облегчения разбора судьями спорных моментов. При этом каждый пилот имеет право запросить видео разбор (пересмотр) какого-либо инцидента со своим участием не более 2-х раз за этап.

**9.14.** Судьи не руководствуются данными правилами как абсолютом, а при определении степени нарушения учитывают характер и место столкновения, состояние трассы, погодные условия. Попытка совершения некорректного действия считается равносильной совершению этого действия.